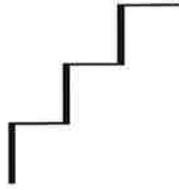


Planungskredit Kapazitätserweiterung S-Bahn S6 für die Planung der Variante Tieflage

Kurzfassung:

Ab 2035 soll die S-Bahnlinie S6 zwischen Lörrach Hbf. und dem Badischen Bahnhof im 15' Takt verkehren. Zudem soll in Lörrach die zusätzliche Haltestelle Zentralklinikum durch die S6 bedient werden. Ein ursprünglich geplanter weiterer Haltepunkt «Am Zoll» (Grenzbereich zwischen Riehen und Lörrach) wird von den deutschen Partnern derzeit nicht weiterverfolgt. Die S6 ist bereits heute in den Hauptverkehrszeiten stark ausgelastet. Die Taktverdichtung hat zur Folge, dass Infrastrukturerweiterungen nötig werden. So ist u. a. im Abschnitt zwischen Riehen Bahnhof und Lörrach Stetten ein durchgehender Doppelspurausbau nötig. Die Realisierbarkeit der Erweiterung wurde mittels einer Machbarkeitsstudie sowohl in einer Tieflage (Variante «tief») als auch in einer oberirdischen Variante (Variante «hoch») untersucht und nachgewiesen. Zudem wurden die Kosten grob ermittelt. Da ein oberirdischer Ausbau um ein Vielfaches günstiger ist, haben sich der Zweckverband Regio S-Bahn 2030 (ZRL) und das Bundesamt für Verkehr (BAV) dazu entschieden, die DB Netze mit der Planung der Doppelspur in der Variante «hoch» zu beauftragen. Unter Federführung des Zweckverbandes Regio-S-Bahn soll die Wiesentalbahn durch Riehen inskünftig doppelgleisig geführt werden. Der Gemeinderat lehnt dieses Begehren grundsätzlich ab. Er hat für dieses wichtige Geschäft einen Ausschuss bestehend aus Gemeindepräsidentin Christine Kaufmann, Gemeinderat Daniel Hettich und Gemeinderat Stefan Suter gebildet, der gemeinschaftlich zuständig ist. Um etwaige Handlungsspielräume für künftige Entwicklungen offen zu halten, legt der Gemeinderat dem Einwohnerrat einen Beschluss für die Bewilligung eines Planungskredits für die beantragte Tieflage vor. Auch der Regierungsrat ist an einer vertieften Untersuchung der Variante «tief» interessiert. Es gilt daher parallel zu den Planungsarbeiten der Variante «hoch» auch die Planungsarbeiten für die Variante «tief» in Auftrag zu geben. Ob sich ein tiefliegender Ausbau im Gegensatz zu einem oberirdischen Ausbau verträglich ins Riehener Siedlungsgefüge eingliedern kann, kann erst nach Abschluss der nächsten Planungsschritte beurteilt werden. Die Planungsauslösung ist daher nicht mit einer Umsetzungszusage gleichzusetzen. Nach wie vor ist es denkbar, dass kein Infrastrukturausbau im Sinne der Gemeinde Riehen ist. Die Gemeinde Riehen behält sich daher trotz der Mitfinanzierung der Zusatzplanung vor, sich gegen einen Ausbau der Infrastruktur auf dem Gemeindegebiet Riehens auszusprechen. Zusätzlich zu den Infrastrukturplanungen soll ein Testplanungsverfahren für beide Varianten aufzeigen, welche flankierenden Massnahmen nötig sind, um die Varianten orts- und verkehrsplanerisch so gut wie möglich zu integrieren und negative Auswirkungen zu minimieren.



Seite 2

Sobald die Planungsarbeiten für beide Varianten abgeschlossen sind und die nötigen flankierenden Massnahmen bekannt sind, kann entschieden werden, ob und welche Variante schlussendlich umgesetzt werden soll.

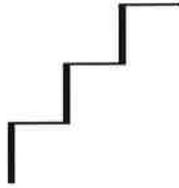
Der Gemeinderat und der Regierungsrat haben sich auf einen Kostenteiler der Planungskosten für die Variante «tief» von 50 % - 50 % geeinigt. Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat einen Planungskredit in der Höhe von 2.865 Mio. Franken. Die kantonale Kreditsumme des Kantons ergibt sich aus der unterschiedlichen Teuerungs- bzw. Währungskurshandhabungen. Die Planungsarbeiten werden nach Rechtskraft der Kreditbeschlüsse umgehend aufgenommen. Die Ergebnisse des Testplanungsverfahrens würden Ende 2023 vorliegen. Die bahntechnischen Planungsarbeiten sollen im Jahr 2025 abgeschlossen sein.

Politikbereich: 6 Mobilität und Versorgung

Auskünfte erteilen: Daniel Hettich
Gemeinderat
Tel.: 079 302 51 47

Dominik Schärer
Leiter Mobilität und Energie
Tel.: 061 646 82 46

September 2022



1. Einführung

Unter Federführung des Zweckverbandes Regio-S-Bahn soll die Wiesentalbahn durch Riehen inskünftig doppelgleisig geführt werden. Der Gemeinderat lehnt dieses Begehren grundsätzlich ab. Er hat für dieses wichtige Geschäft einen Ausschuss gebildet, der gemeinschaftlich zuständig ist, bestehend aus Gemeindepräsidentin Christine Kaufmann, Gemeinderat Daniel Hettich und Gemeinderat Stefan Suter.

Um etwaige Handlungsspielräume für künftige Entwicklungen offen zu halten, legt der Gemeinderat dem Einwohnerrat einen Beschluss für die Bewilligung eines Planungskredits für die beantragte Tieflage vor.

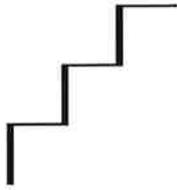
2. Ausgangslage

Die S6, die im Wiesental zwischen Basel Badischer Bahnhof (Basel Bad. Bf.), Riehen, Lörrach, Schopfheim und Zell im Wiesental (i. W.) verkehrt, ist diejenige Linie mit der höchsten Wachstumsrate während der vergangenen Jahre auf der trinationalen S-Bahn. Im Dezember 2006 wurde die S6 bis Basel SBB verlängert. Seitdem hat die Nachfrage bis 2019¹ um über 80 % zugenommen (von 4,3 auf rund 8 Mio. Fahrgäste/Jahr). Dadurch wird das Strassennetz entlastet resp. der Pendlermehrverkehr wird auf der Schiene befördert. Der Erfolg hat allerdings seinen Preis: Vor allem während der Hauptverkehrszeit haben die Züge vielerorts die oberste Grenze ihrer Leistungsfähigkeit erreicht. Der Einsatz von Zügen mit mehr Sitz- und Stehplätzen ist aber nicht möglich: Längere Züge passen nicht an die bestehenden Perrons, die aus Platzgründen nicht einfach verlängert werden können. Doppelstockzüge könnten im ganzen S-Bahn-Netz rund um Basel den eng bemessenen Fahrplan nicht halten, weil die Fahrgäste mehr Zeit zum Ein- und Aussteigen benötigen würden.

Aufgrund der hohen Nachfrage und im Sinne eines attraktiven ÖV-Angebots mit mehr Fahrmöglichkeiten soll zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach Hauptbahnhof das Angebot vom heutigen 30 Minuten- auf einen 15 Minuten-Takt verdichtet werden. Dies ist im Angebotskonzept für die trinationale S-Bahn für fast alle Linien in der näheren Agglomeration vorgesehen. Mit der Einführung des 15 Minuten-Takts erhalten Riehen und Lörrach dieselbe Angebotsqualität wie heute schon Muttenz und Pratteln oder in wenigen Jahren Frenkendorf-Füllinsdorf, Liestal, Münchenstein, Aesch, Basel St. Johann und Saint-Louis. Der Gemeinderat hat sich in Bezug auf einen 15 Minuten-Takt, einem Haltepunkt «Am Zoll» und einem begrenzten Doppelspurausbau zwischen dem Bad. Bhf. und Riehen Niederholz bereits in früheren Verfahren positiv geäußert. Einen Ausbau der Infrastruktur zwischen Riehen Bahnhof und Lörrach Stetten sowie länger Schrankenschliesszeiten lehnte der Gemeinderat stets ab.

Der Einführung eines dichteren Fahrplans steht entgegen, dass der überwiegende Teil der Eisenbahnstrecke im Wiesental eingleisig ist. Technische Machbarkeitsstudien haben erge-

¹ Wegen der Corona-Pandemie und der damit verbundenen zeitweisen Reisebeschränkungen bzw. der daraus resultierenden Einbrüche in der Verkehrsnachfrage ist 2019 das letzte repräsentative Jahr in der mittleren bis längeren Vergleichsperiode.



Seite 4

ben, dass entsprechend den Prämissen durchgehender 15 Minuten-Takt und neuer Haltepunkt Zentralklinikum in Lörrach unter anderem der Abschnitt Riehen–Lörrach Stetten auf Doppelspur ausgebaut und die signaltechnischen Anlagen optimiert werden müssen, um die geplanten Angebotsverbesserungen zu realisieren. Alle anderen Strecken rund um den Bahnknoten Basel sind mindestens zweigleisig und somit deutlich leistungsfähiger. Da sich Züge auf eingleisigen Strecken nur an bestimmten Stationen kreuzen können, weist eine eingleisige Strecke deutliche Nachteile auf: Der Spielraum beim Festlegen des Fahrplans ist sehr begrenzt und schon kleinere Störungen können dazu führen, dass sich in beiden Richtungen Züge während längerer Zeit verspäten.

Die Taktverdichtung Basel Bad. Bahnhof–Lörrach Hbf. hat die Bundesversammlung als Angebotsverbesserung im grenzüberschreitenden Verkehr im Juni 2019 in den Bundesbeschluss zum Ausbauschritt (AS) 2035 im Rahmen des strategischen Entwicklungsprogramms Eisenbahninfrastruktur (STEP) aufgenommen. Gestützt darauf beteiligt sich der Bund an den Planungen dieser Massnahme und steht in Verhandlung mit dem Land Baden-Württemberg über den grenzüberschreitenden Finanzierungsschlüssel der Realisierungskosten.

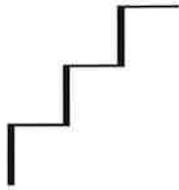
Unter der Federführung des Lörracher Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 (ZRL), der sich aus dem Landkreis Lörrach und allen deutschen Gemeinden an der Garten²- und Wiesentalbahn zusammensetzt, haben die Planungen Anfang 2020 begonnen. Der Kanton Basel-Stadt ist in die Arbeiten einbezogen. Die Gemeinde Riehen ist im Zweckverband als Gast zugegen. An der Wiesentalkonferenz vom 13. Oktober 2021 haben der ZRL die DB Netz mit den Vorstudien³ beauftragt. Diese Phase soll bis 2025 abgeschlossen sein. Erst danach liegen die konkreten Massnahmen und genauere Kosten vor. Für die Fertigstellung des Projekts gilt ein Zeithorizont von 2035.

Der geplante Doppelspurausbau zwischen Riehen und Lörrach Stetten hat besonders auf die Gemeinde Riehen erhebliche Auswirkungen. Die vom ZRL in Auftrag gegebenen Vorstudien gehen von einer oberirdischen Streckenführung aus. Damit werden sowohl Teile des Dorfkerns als auch an die Bahnstrecke grenzende Wohnbauten und Strassen von grösseren baulichen Eingriffen betroffen sein.



² Strecke Weil am Rhein–Lörrach Stetten

³ Leistungsphase 1 und 2 gemäss deutscher Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)



Nach Bekanntwerden, dass ein Doppelspurausbau im Bereich des Dorfzentrums von Riehen nötig sei, also bereits vor dem Entscheid des ZRL zur Auftragserteilung (am 13. Oktober 2021), lehnte der Gemeinderat den geplanten Doppelspurausbau ab. Die Trennwirkung, die längeren Schrankenschliesszeiten, die Folgen für den Ortsbildschutz, die zusätzliche Lärmbelastung, der zusätzlich Platzbedarf und der Verlust von Wegverbindungen sind für die Gemeinde Riehen unannehmbare Folgen eines oberirdischen Doppelspurausbaus. Es wurde daher die Prüfung der Machbarkeit eines tiefliegenden Ausbaus gefordert und in der Folge auch geprüft

Eine Tieferlegung der Wiesentalbahn im besonders sensiblen Abschnitt im Zentrum von Riehen, wurde in der Vergangenheit bereits verschiedene Male gefordert, jedoch vor allem wegen der hohen Kosten nie weiter vertieft.⁴

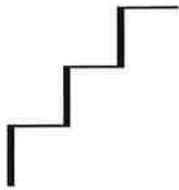
Die Verminderung der Trennwirkung der Bahn ist auch im behördenverbindlichen kommunalen Richtplan vom 19. August 2003 enthalten, der am 28. Januar 2014 vom Regierungsrat genehmigt und damit auch für die kantonalen Behörden verbindlich wurde.

Die massgebenden Staatsverträge sehen einen Doppelspurausbau nicht vor. Die Deutsche Bahn hat deswegen keinen staatsvertraglichen Anspruch, doppelgleisig durch Riehen zu bauen. Allerdings ist die Gemeinde Riehen nicht Vertragspartner der Abkommen und bedarf deswegen zur Durchsetzung des fehlenden staatsvertraglichen Anspruchs der Deutschen Bahn der Unterstützung des Kantons und Bundes.

3. Abstimmung zwischen der Gemeinde und dem Kanton Basel-Stadt

Bereits in der Ausarbeitungsphase zum STEP AS 2035 gelangte der Gemeinderat an den Kanton Basel-Stadt und ans BAV, sie mögen den Wunsch der Riehener Bevölkerung nach einer auf Gemeindegebiet städtebaulich optimierten, der Trennwirkung entgegenwirkenden Lösung Rechnung tragen und dabei insbesondere den Ansatz einer Tieferlegung der Wiesentalbahn im Zentrum von Riehen weiterverfolgen und in den AS 2035 wie auch in den Kantonalen Richtplan aufnehmen. Auslöser dafür war die Behandlung des (im April 2016 im Riehe-

⁴ u. a. Schreiben Nr. 0940 des RR vom 23. Dezember 2003 zum Anzug Kaspar Gut und Konsorten betreffend Tieferlegung neue S-Bahn durch Riehen und Nr. 06.5039.02 vom 18. Juni 2008 zum Anzug Bruno Mazzotti und Konsorten betreffend Tiefbahn Riehen (Tieferlegung Wiesentalbahn)



ner Einwohnerrat eingereichten) Anzugs Hans-Rudolf Lüthi und Konsorten betreffend «Optimierung der Regio S6»⁵, in dem unter anderen die Frage einer Tieferlegung aufgegriffen wurde. Sowohl das BAV als auch das zuständige Amt im Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) lehnten das Anliegen aus verschiedenen Gründen ab. Damals ging man noch von einer einspurigen Bahnlinie im Bereich des Dorfzentrums aus. Ein Doppelspurausbau war damals nur im Bereich der Landesgrenze mit der damals noch geplanten neuen Haltestelle am Zoll vorgesehen.

Nach Bekanntgabe durch das Landratsamt, dass ein Doppelspurausbau nicht nur im Landesgrenzbereich, sondern bis zur Haltestelle Riehen Dorf nötig sei, ist der Gemeinderat erneut mit seinem Anliegen nach einer Tieferlegung beim Kanton vorstellig geworden. Um den Bedürfnissen der Bevölkerung und den direkt betroffenen Anwohnenden der Bahnstrecke entgegenzukommen, haben die Gemeinde und das kantonale Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) nach einer gemeinsamen Lösung gesucht. Der Gemeinderat und der Regierungsrat sind sich einig, dass parallel zu den Planungen eines oberirdischen Doppelspurausbaus zwischen Riehen Bhf. und Lörrach Stetten im Auftrag des ZRL und des BAV auch ein unterirdischer Doppelspurausbau konkretisiert werden soll.

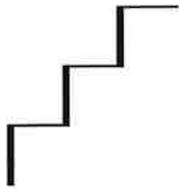
4. Gespräche mit anderen Partnern

Es wurden Gespräche mit den Partnern BAV, ZRL, DB Netz AG bzw. dem für die Strecken auf Schweizer Gebiet zuständigen Bundeseisenbahnvermögen (BEV) gesucht, damit die Variante «tief» im Zentrum von Riehen als zusätzliche Variante in die Vorstudie aufgenommen wird. Alle Beteiligten erklärten, dass sie die Vorstudie für eine zusätzliche Variante «tief» unterstützen würden, solange es dadurch keine Verzögerung der bereits ausgelösten Planungen für den oberirdischen Doppelspurausbau (Variante «hoch») zur Folge hätte. Eine Kostenbeteiligung haben die Partner jedoch stets abgelehnt.

In den Gesprächen mit der DB Netz gelang es dem BVD, eine Zusatzstudie auszuhandeln, die vom Kanton Basel-Stadt und der Gemeinde Riehen gemeinsam getragen werden könnte. Der ursprüngliche veranschlagte Kostenrahmen konnte dabei auf ein vertretbares Mass reduziert werden. Diese wurde möglich, weil die Aufgabenstellung gemeinsam bereinigt, die Grundlagen vertieft geklärt und die Synergien aus der gleichzeitigen Bearbeitung der ober- und unterirdischen Linienführung berücksichtigt werden konnten. Zudem widerspiegelt die Offerte auch das inzwischen grosse, eigene Interesse der DB, eine Variante «tief» zu untersuchen, um der Gefahr einer «Totalblockade» des gesamten Vorhabens «Ausbau der Wiesentalbahn» zu minimieren.

Die DB Netz rechnet für die Zusatzstudie mit knapp drei Jahren (ebenfalls bis ca. 2025). Sollte es sich in den laufenden Arbeiten zur Vorstudie erweisen, dass die Variante «tief» gegenüber «hoch» vorteilhafter ist, wird der Regierungsrat beim Bund beantragen, dass sie als alternative Massnahmen in das STEP aufgenommen wird.

⁵ <https://www.riehen.ch/politik/cdws/geschaeft.php?gid=fbf70f2646a14c93b6ccba718c014d4d>



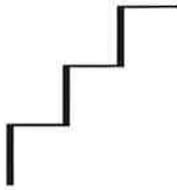
5. Planung Tieflage

Die Variante «tief» soll gemäss den Leistungsphasen 1 und 2 (Grundlagenermittlung und Vorplanung) gemäss HOAI (Honorarordnung für Architekten und Ingenieure, Rechtsverordnung der deutschen Bundesregierung) geplant werden. Dies parallel und in gleichem Umfang wie die Variante «hoch». Ebenfalls soll die deutsche DB Netze beauftragt werden, welche bereits die Planungen im Rahmen der genannten Leistungsphasen für die Variante «hoch» aufgenommen hat. Geplant soll die Variante «tief» mit einer maximalen Rampenneigung von 40 Promille werden. Damit wird von der bestehenden staatsvertraglichen Einordnung der betroffenen Bahnstrecke als eingleisiger elektrifizierter Hauptbahn nach deutscher Eisenbahnbau- und Betriebsnorm (EBO) und der damit verbundenen maximalen Rampenneigung von 12.5 Promille abgewichen. Die Abweichung ist möglich, wenn der Planung die Anforderungen einer Nebenbahn nach EBO zugrunde gelegt werden. Die steilere Rampenneigung hat zur Folge, dass die Rampen kürzer werden. Gemäss Machbarkeitsstudie ist es dadurch möglich, dass die Unterführung Haselrain-Lettackerweg weiter genutzt werden kann. Zudem ist das Bauwerk mit kürzeren Rampen günstiger zu realisieren. Sollte die Variante «tief» schlussendlich realisiert werden, bedarf dies einer Anpassung bzw. Erweiterung des Staatsvertrags. Die Planung der Variante «tief» orientiert sich an der Machbarkeitsstudie. Demnach befindet sich die Tunnelportale vor dem Knoten Bettingerstrasse (in Richtung Lörrach) und vor dem Knoten Inzlingerstrasse (in Richtung Basel). Sämtliche Bahnknoten werden daher aufgehoben und ein zweigleisiger tiefliegender Bahnhof geplant. Die Planung wird von der DB AG inkl. 10 % allfälliger Kostensteigerungen für 5.28 Mio. Euro angeboten. Für die Aufbereitung von geologischen Daten fallen Kosten von 30 TCHF bei der Universität Basel an.

6. Flankierende Massnahmen

Parallel zur Planung der DB Netze soll möglichst früh ein ergebnisoffener Planungsprozess gestartet werden. Die Erkenntnisse daraus sollen als Grundlage für eine Diskussion unter Einbezug der Öffentlichkeit dienen. Im Rahmen eines Testplanungsverfahrens sollen verschiedene interdisziplinäre Planungsteams aufzeigen, wie die Gesamtsituation in beiden Varianten («hoch» und «tief») optimal mit flankierenden Massnahmen aufgewertet und attraktiver gemacht werden können. Es gilt also flankierende Massnahmen für beide Varianten («hoch» und «tief») zu erarbeiten, mit denen negative Auswirkungen eines Doppelspurausbaus abgefedert und Potenziale für Aufwertungen im Umfeld des geplanten Vorhabens genutzt werden können.

Ziel der Gemeinde und des Kantons ist es, dass die Riehener Bevölkerung nicht nur vom S-Bahn-Angebot profitieren kann, sondern auch von weiteren Verbesserungen, beispielsweise in Form einer Aufwertung des Bahnhofplatzes oder von besseren Bahnübergängen (Unterführungen) für Velofahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger, oder den Bus- und den Autoverkehr. Schlussendlich trägt die Testplanung dazu bei, zu entscheiden, ob eine der Variante umgesetzt werden soll. Durch das Einbeziehen der flankierenden Massnahmen können zwei optimierte Varianten untereinander und mit dem heutigen Zustand verglichen werden. Die Kosten für das Testplanungsverfahren belaufen sich auf 520 TCHF.



7. Finanzierung

Mit Annahme des neuen Bundesverfassungs-Artikels zur Finanzierung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI)⁶ ist seit dem 1. Januar 2016 der Bund allein für die Aufgaben zuständig. Dies umfasst sowohl den Substanzerhalt und die Erneuerung bestehender als auch den Bau neuer Infrastrukturen. Letzteres erfolgt im Rahmen der Strategischen Entwicklungsprogramme (STEP), in dessen Rahmen die Bundesversammlung jeweils mehrjährige Ausbauschnitte (AS) beschliesst⁷. Im jeweiligen Bundesbeschluss zum Ausbauschnitt sind die einzelnen, zugehörigen Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, die gemäss Art. 58 und 58a Eisenbahngesetz (EBG)⁸ mit entsprechenden Verpflichtungskrediten über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) grundsätzlich finanziert sind. Diejenigen Massnahmen, die weder im Rahmen eines AS beschlossen noch finanziert sind, werden durch den Bund nicht realisiert. Aus demselben Grund ist gemäss Art. 58c EBG eine Vorfinanzierung durch Kantone oder Dritte nicht möglich.

Die Tieflage in Riehen ist als Massnahme zurzeit in keinem Ausbauschnitt enthalten. Deshalb kommt nur eine vollständige Finanzierung durch Dritte gemäss Art. 58b EBG in Frage. Dies gilt ebenso für die zusätzliche Vorstudie. Diese müssten Dritte explizit bestellen und für die daraus resultierenden Mehrkosten aufkommen, in diesem Fall die Gemeinde und den Kanton Basel-Stadt. Sowohl der ZRL als auch das BAV sind für eine Mitfinanzierung nicht bereit, da sie nur die wirtschaftlich günstigste Lösung beim Doppelspurausbau verfolgen (Variante «hoch»).

Nach Gesprächen zeigt sich das BAV immerhin bereit, die Untersuchung der Zusatzvariante ins laufende Planungsverfahren aufzunehmen, vorausgesetzt die in Auftrag gegebenen Arbeiten verzögern sich nicht und Dritte, sprich die Gemeinde und der Kanton Basel-Stadt, für die Mehrkosten aufkommen.

Der Gemeinderat und der Regierungsrat haben sich darauf geeinigt, die Kosten für die Planung der Variante «tief» (inkl. Aufwendungen der Universität Basel) und die Kosten für das Testplanungsverfahren (flankierende Massnahmen) im Verhältnis 50 % - 50 % aufzuteilen.

Kosten Gemeinde:

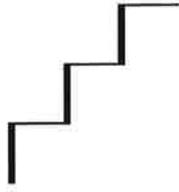
| | |
|--|---------------------------|
| • 50 % von 5.28 Mio. Euro (Kurs CHF 0.98/Euro) | 2.59 Mio. Franken |
| • 50 % von 0.52 Mio. CHF | 0.26 Mio. Franken |
| • 50 % vom 0.03 Mio. CHF | 0.015 Mio. Franken |
| Total | 2.865 Mio. Franken |

Basis: Schweizer Baupreisindex Tiefbau 107.5 Stand April 2022, Eurokurs CHF 0.98/Euro. Die Kosten werden dem Produkt Mobilität im Jahr 2023 sowie dem NSR-Bereich Mobilität in den Jahren 2024 und 2025 belastet. Die Kosten, welche im Jahr 2023 anfallen, sind nicht im

⁶ Von Volk und Ständen angenommen in der Obligatorischen Referendumsabstimmung vom 9. Februar 2014

⁷ Bis jetzt hat die Bundesversammlung die AS 2025 (am 21. Juni 2013) und 2035 (am 21. Juni 2019) genehmigt. Die Botschaft des Bundesrates für den nächsten AS 20xx wird für 2026 erwartet.

⁸ SR 742.101



Seite 9

Globalkredit der Produktgruppe 6 vorgesehen. Demnach ist ein Zusatzkredit über 0.56 Mio. Franken zu sprechen. Die Kosten, welche in den Jahren 2024 und 2025 anfallen, können in die ordentliche Budgetierung aufgenommen werden.

Auf der Grundlage der Machbarkeitsstudie (Genauigkeit von $\pm 50\%$) betragen die Gesamtkosten für einen oberirdischen Doppelspurausbau zwischen Riehen und Lössrach Stetten rund 43 Mio. Euro. Davon entfallen rund 28 Mio. Euro auf den Abschnitt in Riehen.

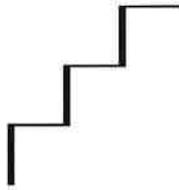
Für eine unterirdische Lösung weist die entsprechende Machbarkeitsstudie Kosten in Höhe von rund 195 Mio. Euro⁹ ($\pm 50\%$) aus.

8. Beantwortung politischer Vorstösse

Parallel zur vorliegenden Kreditvorlage legt der Gemeinderat dem Einwohnerrat Berichte zu den folgenden politischen Vorstössen vor und verweist jeweils auf die vorliegende Kreditvorlage.

- Anzug Schachenmann Agnolazza betreffend juristische Expertise für die Gemeinde im Zusammenhang mit der Kapazitätserweiterung der S-Bahn
- Anzug Agnolazza Schachenmann betr. Variantenanalyse für die Kapazitätserweiterung der S-Bahn und fachliche Expertise für die Gemeinde
- Anzug Hans Rudolf Lüthi und Kons. betreffend Optimierung Regio S6
- Kleine Anfrage Ueberwasser betreffend Neues zur S-Bahn-Doppelspur durch Riehen: Fachliche Lagebeurteilung nach der jüngsten Sitzung des Zweckverbands Regio-S-Bahn.

⁹ Kostenangaben für den Abschnitt Riehen - Lössrach aus den Schlussberichten zu den Machbarkeitsstudien des Büros Obermayer, Mai und Juli 2020.



Seite 10 **9. Antrag**

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, für die Planung (Leistungsphasen 1 und 2 gemäss HOAI) eines tief liegenden Doppelspurausbaus der S-Bahnlinie S6 zwischen Riehen Bhf. und Stettenfeld sowie 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). Die Planungskosten können nicht aktiviert werden. Die Kosten werden in den entsprechenden Jahren der Jahresrechnung belastet.

Die Bewilligung des Einwohnerrats erfolgt vorbehaltlich der Bewilligung des Grossen Rats zum Ratschlag Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen des Regierungsrats.

Riehen, 13. September 2022

Gemeinderat Riehen
Die Präsidentin:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Christine Kaufmann', written in a cursive style.

Christine Kaufmann

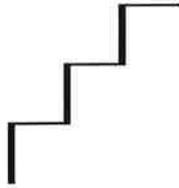
Der Generalsekretär:

A handwritten signature in blue ink, appearing to read 'Patrick Breitenstein', written in a cursive style.

Patrick Breitenstein

Beigefügt: Beschlussesentwurf

Beilage: Übersichtsplan



Beschluss des Einwohnerrats betreffend Planungskredit Kapazitätserweiterung S-Bahn S6 für die Planung der Variante Tieflage

« 1. Der Einwohnerrat bewilligt auf Antrag des Gemeinderats und der zuständigen Sachkommission Versorgung, Mobilität und Energie (SVME) einen Kredit in der Höhe von 2.865 Mio. Franken (Basis: Schweizer Baupreisindex Tiefbau 107.5 Stand April 2022, Eurokurs CHF 0.98 / Euro) für die hälftige Finanzierung der Planung eines tief liegenden S-Bahninfrastrukturausbaus und zur Erarbeitung von flankierenden Massnahmen im Rahmen eines Testplanungsverfahrens. Der Globalkredit der Produktgruppe 6 wird für das Jahr 2023 um 0.56 Mio. Franken erhöht. Sämtliche Planungskosten werden dem Produkt Mobilität, bez. dem NSR-Bereich Mobilität belastet.

2. Die Bewilligung erfolgt vorbehaltlich der Bewilligung der hälftigen Finanzierung der Planungsteile durch den Grossen Rats.

Dieser Beschluss wird publiziert; er unterliegt dem Referendum.»

Riehen, Datum

Im Namen des Einwohnerrats

Der Präsident:

Der Ratssekretär:

Martin Leschhorn Strebel

David Studer Matter

(Ablauf Referendumsfrist)

Übersichtsplan

