

Zweiter Bericht des Gemeinderats zum Anzug Hans Rudolf Lüthi und Kons. betreffend Optimierung Regio S6

(überwiesen am 6. April 2016)

1. Anzug

An seiner Sitzung vom 6. April 2016 hat der Einwohnerrat den nachfolgenden Anzug Hans Rudolf Lüthi und Kons. betreffend Optimierung Regio S6 überwiesen.

Wortlaut:

"Die Regio S6 SBB - Zell hat sich in den letzten Jahren zu einer grossen Erfolgsgeschichte für die Region entwickelt. Auch viele Bewohner von Riehen nutzen diese ideale Verkehrsverbindung. Der Erfolg hat auch seine Schattenseite, die Züge aus dem Wiesenthal sind trotz zeitweiligen Doppelzügen bei der Einfahrt in Riehen überfüllt. Seit einiger Zeit werden Studien über einen verdichteten Fahrplan (15-Min.-Takt) durchgeführt. Ohne einem Schlussergebnis dieser Prüfungen vorgreifen zu wollen, wird diese Idee vermutlich an den fünf mit Barrieren gesicherten Übergängen in Riehen scheitern. Nicht zuletzt weil auch der Bahnquerende Busbetrieb tangiert wird. Schon in früheren Jahren hat man sich aus verschiedenen Gründen mit einer Tieflegung der Bahn befasst. Aus Kostengründen wurde aber die Idee leider nicht weiter verfolgt. Die zu erwartende Weiterentwicklung des Verkehrs verlangt aber nach Optimierung und in die Zukunft gerichtetes Handeln. Als Beispiel sei hier der Grossraum von Zürich erwähnt. Riehen als Mitbenutzer und Durchfahrtsort der Regio-S-Bahn muss sich deshalb ernsthaft Gedanken über grundlegende Verbesserungen machen. Die Gemeinde Riehen muss in dieser Sache eine aktive Rolle übernehmen.

Die Anzugssteller bitten deshalb den Gemeinderat im Zusammenhang mit den Optimierungsstudien der Regio S6, auch eine Tieflegung der Bahn im Dorfbereich zu prüfen und darüber zu berichten.

Dabei sind eine Voll- und eine Light-Variante aufzuzeigen:

1. **Komplette Tieflegung** inkl. Bahnhof Riehen (Bettingerstrasse - Stettenfeld).
2. **Teil-Tieflegung**. Bahnhof Riehen bleibt wie heute oberirdisch. Beidseitig wird die Bahntrasse abgesenkt und unterquert die Strassen. Südlich bis und mit Bettingerstrasse. Nördlich inkl. Inzlingerstrasse.

Ob offene Bauweise oder Tunnel wäre ein Teil der Prüfung.

In die Prüfung mit einbezogen sollten bei einer Tieflegung auch die Neugestaltung der heutigen Kreuzungsbereiche an der Bettinger- und Inzlingerstrasse sein. Die Anzugs-



steller sehen hier ein zusätzliches grosses Verbesserungspotenzial für alle Verkehrsteilnehmer, nicht zuletzt für die Schulkinder.“

| | | |
|------|--------------------------|-----------------------|
| sig. | Hans Rudolf Lüthi | Alfred Merz |
| | Dominik Bothe | David Moor |
| | Roland Engeler-Ohnemus | Christine Mumenthaler |
| | Christian Griss | Elisabeth Näf |
| | Matthias Gysel | Dieter Nill |
| | Daniel Hettich | Franziska Roth-Bräm |
| | Patrick Huber | Caroline Schachenmann |
| | Priska Keller-Dietrich | Claudia Schultheiss |
| | Martin Leschhorn Strebel | Thomas Strahm |
| | Daniel Liederer | Andreas Tereh |
| | Roland Lötscher | Daniel Wenk |
| | Sasha Mazzotti | Peter Zinkernagel |

2. Bericht des Gemeinderats

Der Anzug wurde an der Einwohnerratssitzung vom 28. September 2017 entgegen dem Antrag des Gemeinderats stehen gelassen. An der Sitzung wurden dazu folgende Begründungen angeführt:

- a) Der Nutzen einer Tieflegung der Bahn sei zu wenig hervorgehoben worden: Dazu gehört das Wegfallen der Trennwirkung mit den Bahnschranken und damit die Wartezeiten, welche auch ökonomische Verluste bei Firmen generieren. Zudem das Wegfallen der Lärmimmissionen im Dorfzentrum. Darüber hinaus können mit der Untertunnelung auch zusätzliche Areale gut genutzt werden.
- b) Wenn der angestrebte 15-Minuten-Takt eingeführt werden soll, werden ebenfalls Kosten generiert. Es braucht einen Kreuzungspunkt mit einem behindertengerechten Perron. Dazu kommen die Kosten für die Optimierung der Schrankenschliesszeiten.
- c) Es müsse plausibel dargelegt werden, dass ein Engpass zwischen Basel und Lörrach besteht und deshalb ein überregionales Interesse für eine Tieflage vorhanden sein muss. Die Tieflage nach Lörrach müsse ein Bestandteil des Grossprojekts „Herzstück“ der Region S-Bahn werden.
- d) Es sollte auch aufgezeigt werden, ob eine Kapazitätssteigerung nicht auch mit Doppelstockzügen erfolgen könnte.



Seite 3 *Zum Fragekreis a)*

Im ersten Bericht des Gemeinderats werden unter dem Titel „Tieflage der Bahnlinie“ die Vor- und Nachteile einer Tieflage aufgelistet. Dazu können zum Fragekreis a) folgende ergänzende Erläuterungen gemacht werden:

- Die Trennwirkung der Bahn wird aufgehoben: Durch neue Wegverbindungen à Niveau würden die Unterführung bei der Post und beim Friedhofweg aufgehoben. Dadurch würden die Unterhaltsarbeiten an diesen Bauwerken entfallen. Die Trennwirkung würde aber in den Rampenbereichen im Stettenfeld und im Bereich Meierweg (Kilchgrundbrücke bis Bettingerstrasse) bestehen bleiben. Im Bereich des Tunnels sind zusätzliche, die Bahn querende Wegverbindungen infolge der bestehenden Bebauung mit den privaten Grundstücken nur ev. im Bereich Unholzgasse-Sieglinweg geben. Durch das Wegfallen der Bahnschranken gibt es keine Wartezeiten mehr, was auch dem Gewerbe zugute käme. Auch der Busbetrieb würde weniger durch die geschlossenen Schranken gestört.
- Dasselbe gilt auch für die Lärmemission im Bereich der Tieflage von der Bettingerstrasse bis zur Inzlingerstrasse. Der Zuglärm und auch die Lärmemissionen der Schrankenanlagen wären völlig eliminiert. Allerdings sind heute die gesetzlichen Lärmgrenzwerte nicht überschritten.
- Der gewonnene Platz über den Gleisen und dem unterirdischen Bahnhof könnte für attraktive Fuss- und Velowegverbindungen, sowie im Bereiche des unterirdischen Bahnhofs auch für Spielplätze und Grünanlagen sowie zusätzliche Parkplätze, genutzt werden. Hingegen dürfte eine Nutzung für zusätzliche Wohn- und Büro- oder Gewerbebauten kaum in Frage kommen, weil das Bahntrasse nicht sehr breit ist und die Überdeckung relativ gering wäre.
- Für die Erstellung der Tieflage Bundesbeiträge zu erhalten, ist in Abwägung aller Vor- und Nachteile, wenig realistisch. Einerseits liegt keine Verletzung der gesetzlichen Lärmschutzbestimmungen vor. Andererseits werden Ausbauprojekte der Bahninfrastruktur durch das Bundesamt für Verkehr (BAV) jeweils einer standardisierten Kosten-Nutzen-Analyse nach Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte (NIBA) unterzogen. Faktoren wie Ortsbild oder Siedlungszerschneidung fallen dort kaum ins Gewicht. Damit wird der quantifizierte Nutzen voraussichtlich in einem sehr ungünstigen Verhältnis zu den anfallenden Kosten stehen. Alternativ sieht das Gesetz die Möglichkeit vor, dass Ausbauten der Bahninfrastruktur durch Dritte (z. B. Gemeinde) finanziert werden, wobei dann aber auch der Unterhalt der zusätzlichen Infrastruktur durch diese getragen werden müssen, was bei einem Bahntunnel erheblich wäre.

Zum Fragekreis b)

- Es ist korrekt, dass es mit einem 15-Minuten-Takt eine Kreuzungsmöglichkeit im Bereich der Einspurstrecke Basel - Lörrach geben muss. Wo es diese Möglichkeit geben wird, ist



aber noch nicht bekannt. Je nach betrieblicher Ausgangslage wäre eine Kreuzung in Lörrach Stetten, in Riehen Dorf oder in einem Doppelspurausbau-Abschnitt in der Strecke Basel Badischer Bahnhof bis Lörrach denkbar. Wie bereits im ersten Bericht aufgeführt, sind diese Doppelspurausbauten vorausschauend in den Richtplan Basel-Stadt (Objekt M1.1i) wie auch im Agglomerationsprogramm Basel aufgenommen. Die Tieflage der Bahn in Riehen ist weder im kantonalen Richtplan, noch im Agglomerationsprogramm vorgesehen.

- Wenn der Kreuzungspunkt tatsächlich in Riehen Dorf zum Tragen kommt, müsste das Gleis 2 ebenfalls mit einem neuen behindertengerechten Perron erschlossen werden. Dies würde den Einbau einer Rampe oder eines Lifts bedeuten. Diese Kosten können derzeit noch nicht genau quantifiziert werden, liegen aber sicher über einer Million Schweizer Franken. Dazu kommen die Kosten für die Optimierung der Bahnschranken bei einem 15-Minuten-Takt von rund 0,4 Mio. Franken pro Schranke, was insgesamt wiederum rund 2 Mio. Franken ergibt. Bei diesen Kosten (3 bis 5 Mio. Franken) ist es wahrscheinlich, dass sie von Bund und Kanton getragen werden. Diese Kosten würden bei einer Tieflegung der Bahn nicht mehr anfallen. Demgegenüber stehen aber die rund 100 Mio. Franken Investitionskosten für die Tieflegung in einem Missverhältnis, welche mit grosser Wahrscheinlichkeit auch nicht durch den Bund und Kanton finanziert werden wird. Hinzu kommen erheblich Unterhaltskosten.

Zum Fragekreis c)

Da eine wesentlich günstigere Kapazitätssteigerung à Niveau (15-Minuten-Takt) technisch und betrieblich durchaus möglich ist und die Lärm- und Querungsprobleme im Vergleich zu anderen Siedlungsgebieten in der Schweiz nicht gravierend sind, ist die Erwartung unrealistisch, dass Bund und Kanton von dem Projekt Tieflage der S-Bahn durch Riehen überzeugt werden können. Der Gemeinderat hat inzwischen ein Schreiben an das Bundesamt für Verkehr (BAV) und die zuständige kantonale Behörde verfasst, in welchem die Prüfung der Tieflage der S-Bahn durch Riehen im Zusammenhang mit der Planung des Herzstücks gefordert wird.

Zu Fragekreis d)

Doppelstockzüge sind durchaus ein Thema, um mehr Personen pro Zugfahrt befördern zu können. Die derzeitigen betrieblichen Rahmenbedingungen lassen aber eine infrastrukturneutrale Umstellung auf Doppelstockzüge nicht zu. Die Fahrgastwechselzeit bei Doppelstockzügen ist länger, als bei den derzeit eingesetzten FLIRT-Kompositionen. Der Fahrplan müsste gestreckt werden und die Kreuzungspunkte der Züge würden an neue Orte fallen. Aufgrund der vielen Einspurabschnitte ist dies ohne neue Infrastrukturen (Doppelspurausbau) nicht möglich. Hinzu kommt das Lichtraumprofil, welches auf der gesamten Strecke den erhöhten Anforderungen entsprechen müsste.



Seite 5

3. Fazit und Antrag

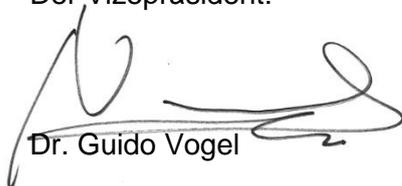
Die Sachlage für eine Tieflegung der S-Bahn durch Riehen bleibt aufgrund der hohen Kosten im Vergleich zum Nutzen sehr schwierig. Der Gemeinderat hat aber trotzdem aufgrund des Anzugs die Prüfung der Tieflege beim Bundesamt für Verkehr und beim Amt für Mobilität schriftlich beantragt.

Der Kanton ist zurzeit an der Überarbeitung des kantonalen Richtplans, Sachbereich Mobilität. Der Entwurf wird voraussichtlich noch vor Ende Jahr für 30 Tage öffentlich aufgelegt. Das Interesse an der Tieflege der S-Bahn durch Riehen kann durch Riehener Interessensvertreter somit zusätzlich direkt beim Kanton vorgebracht werden. Da der kantonale Richtplan auch durch den Bund bewilligt wird, würde ein solcher Richtplaneintrag die Chancen für eine Tieflege und die Finanzierung durch Bund und Kanton wesentlich erhöhen.

Der Gemeinderat beantragt, den Anzug **stehen zu lassen**.

Riehen, 25. September 2018

Gemeinderat Riehen
Der Vizepräsident:


Dr. Guido Vogel

Der Generalsekretär:


Urs Denzler