

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.

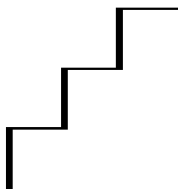
Die Anzugssteller bitten deshalb den Gemeinderat im Zusammenhang mit den Optimierungsstudien der Regio S6, auch eine Tieflegung der Bahn im Dorfbereich zu prüfen und darüber zu berichten.

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 Mummenthaler
	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

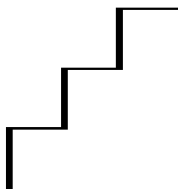
Ausgangslage:

Die Frage bezüglich einer Tieflegung der Bahnlinie durch Riehen wurde in einem ähnlich lautenden Anzug bereits im Jahr 2001 von Marcel Schweizer und Kons. gestellt. Gestützt auf eine umfassende Studie im Jahr 2002 durch das Ingenieurbüro Gruner AG und aufgrund weiterer Faktoren hatte der Gemeinderat damals in der Anzugsbeantwortung berichtet, dass eine Untertunnelung der Wiesentalbahn durch Riehen vorläufig vor allem wegen der sehr hohen Kosten nicht weiterverfolgt werden soll. Eine Tieflage der Bahn solle nochmals geprüft werden, wenn sich die Rahmenbedingungen wesentlich verändern sollten. Ein gleichlautender, im Grossen Rat eingereichter Anzug wurde vom Regierungsrat zur selben Zeit beantwortet, ebenfalls ein zweiter mit gleichem Ziel im Jahr 2008. Der Kanton sah keine Priorität in einer Tieflage der S6 in Riehen, das Interesse läge vor allem bei der Gemeinde.

Neue Rechtslage und Rahmenbedingungen:

Die Rechtslage und die Rahmenbedingungen haben sich zwischenzeitlich grundlegend geändert. Mit Inkrafttreten von FABI¹ auf den 1.1.2016 ist der Bund allein für den Unterhalt, Betrieb und Ausbau der Bahninfrastruktur in der Schweiz (inklusive grenzüberschreitende Strecken) zuständig. Die Ausbauschritte mit den entsprechenden Infrastrukturmassnahmen im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) legt der Bundesrat jeweils der Bundesversammlung zur Genehmigung vor.

¹ FABI/STEP: Am 9. Februar 2014 hiess das Schweizer Stimmvolk mit 62 Prozent Ja-Stimmen die Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Bahninfrastruktur (FABI) gut. Im Zusammenhang mit FABI wurde der Ausbauschritt 2025 des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (STEP) verabschiedet. Er umfasst Ausbauten für 6,4 Mrd. Franken und wird parallel zum Programm ZEB (Zukünftige Entwicklung Bahninfrastruktur) realisiert. Mit dem Ausbauschritt 2025 können Engpässe im Eisenbahnsystem von SBB und Privatbahnen behoben und seine Kapazitäten erweitert werden. Damit kann die steigende Verkehrsnachfrage aufgefangen werden.



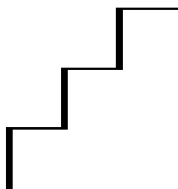
Die Kantone, die neu zu Planungsregionen zusammengeschlossen sind, sind für die Angebotsplanungen im Regionalverkehr zuständig. In diesem Rahmen sind die Planungen für eine Weiterentwicklung der Regio S-Bahn weit fortgeschritten (Herzstück, Erhöhung Leistungssteigerung im Bahnhof SBB etc.). Dabei soll auch das Angebot auf der Strecke im Wiesental verbessert werden. Dazu gehört u. a. die Verdichtung des Fahrplantakts zwischen Basel SBB - Basel Bad. Bhf. - Riehen - Lörrach zu einem 15-Minuten-Takt. Diese Taktverdichtung des S-Bahn-Angebots Basel - Lörrach ist Bestandteil des Angebotskonzepts für den Regionalverkehr, welches die Planungsregion Nordwestschweiz (Kantone BS, BL, AG, SO, JU, BE) Ende November 2014 beim Bund (BAV) für den STEP Ausbauschnitt 2030 eingereicht hat. Dieses grenzüberschreitende Angebotskonzept für die trinationale S-Bahn Basel wurde zuvor gemeinsam mit den deutschen und französischen Behörden, namentlich dem Land Baden-Württemberg und der (damaligen) Région Alsace, erarbeitet. Vorausschauend wurde ein abschnittweiser Doppelspurausbau der Wiesentalbahn bereits in den Richtplan Basel-Stadt (Objekt M1.1i), wie auch in das Agglomerationsprogramm Basel aufgenommen (3. Generation: Massnahme Ü28.2, 2. Generation: Massnahme Ö3).

Im Zusammenhang mit den Überlegungen für den Bau einer zusätzlichen Haltestelle auf der Grenze zwischen Riehen und Lörrach konnte zudem in einer Fahrplanstudie zum Haltepunkt Lörrach Zollweg und zum geplanten Viertelstundentakt zwischen Lörrach und Basel SBB im Jahr 2014 nachgewiesen werden, dass mit einer Kreuzungsmöglichkeit in Grenznähe bereits ein sogenannter „hinkender“ 15-Minuten Takt zwischen Basel Bad. Bhf. und Lörrach realisiert werden kann. Der Kreuzungspunkt kann zusammen mit der geplanten Haltestelle oder in Riehen² realisiert werden. Die Fahrstrassenkapazitäten im Vorbahnhof Ost des Bahnhofs SBB und die dortige Anzahl Gleise reichen jedoch gegenwärtig für einen 15-Minuten-Takt bis zum Bhf. Basel SBB noch nicht aus. Diesbezüglich müssten noch umfangreichere Anpassungen bei der Gleisanlage vorgenommen werden.

Auswirkungen eines 15-Minuten-Takts auf die Schrankenschliesszeiten in Riehen:

Ein 15-Minuten-Takt der S6 würde die S-Bahn auch für die Riehener Bevölkerung wesentlich attraktiver machen. Der Nachteil eines 15-Minuten-Takts auf der Linie S6 ist, dass die Bahnschranken in Riehen und Lörrach pro Stunde länger geschlossen sind und die Trennwirkung verschärft wird. Diese Frage wurde von Ernst + Basler Partner im Oktober 2016 mit Einpassung des 15-Minuten-Takts in den Fahrplan genau untersucht:

² In Riehen müsste das zweite Perron, das heute nur bei Betriebshalten benutzt wird, reaktiviert und den Anforderungen an die Barrierefreiheit für mobilitätseingeschränkte Personen entsprechend ausgebaut werden.



Die acht Schliesszeiten würden sich in Riehen relativ gleichmässig auf die Stunde verteilen. Die einzelne Schliesszeitendauer beträgt heute, wie auch mit 15-Minuten-Takt zwischen 78 und 150 Sekunden. Dies ergibt für eine gesamte Stunde folgendes Bild:

Übergang	Ist-Zustand		Mit 15-Min.-Takt		Mit 15-Min.-Takt optimiert.	
	offen In Min:Sek	In %	offen In Min:Sek	In %	offen In Min:Sek	In %
Inzlingerstrasse	52:05	87	44:09	74	47:19	79
Schmiedgasse	52:05	87	44:09	74	47:15	79
Bettingerstrasse	51:58	87	43:56	73	46:10	77

Die Studie weist folgende Optimierungsmöglichkeiten aus, welche ohne grössere bauliche Massnahmen realisiert werden können: Die Bahnschranken schliessen momentan fahrstrassenabhängig. Eine Umstellung auf eine zuggesteuerte Bahnübergangssicherungsanlage würde die Zeitanteile der offenen Bahnschranken innerhalb einer Stunde je nach Bahnübergang im Ist-Zustand um rund 1 Minute bis 1 Minute und 35 Sekunden (ca. 2 %) erhöhen. Im Prognosezustand mit einem 15-Minuten-Takt um rund 2 - 3 Minuten (ca. 4 %). Die Kosten werden vom Ingenieurbüro pro Bahnübergang auf rund 400'000 Euro geschätzt.

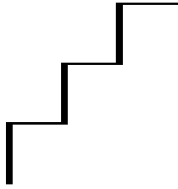
Die Schranken in Lörrach sind übrigens je nach Bahnübergang heute 50 bis 60 % offen, mit dem 15-Minuten-Takt der Linie S6 wären es noch 39 bis 44 %. Weil in Lörrach die Auswirkungen eines 15-Minuten-Takts weit dramatischer sind, schlägt das Ingenieurbüro als mögliche Optimierungsmassnahme nebst den zuggesteuerten Bahnübergangssicherungsanlagen zudem eine Höchstgeschwindigkeitsbegrenzung der S-Bahn auf 50 km/h für Lörrach vor. Zusammen mit der Umstellung auf eine zuggesteuerte Bahnsicherungsanlage wäre dadurch eine markante Erhöhung der offenen Bahnschranken realisierbar. Die Schranken könnten dann in Lörrach 58 bis 65 % offen bleiben.

Welche Haltung die Deutsche Bahn AG, die SBB und die S-Bahnbesteller (Kanton Basel-Stadt, Land Baden-Württemberg) zu diesen Vorschlägen haben, ist noch offen.

Auch aufgrund dieser Schwierigkeiten ist noch offen, ob und zu welchem Zeitpunkt ein 15-Minuten-Takt auf der Linie S6 eingeführt wird.

Tiefliegung der Bahnlinie:

Im Jahr 2002 wurde von Gruner AG eine Machbarkeitsstudie für eine Tieflage der Bahn in Riehen erarbeitet. Diese wurde in den letzten Monaten von Gruner AG aufgrund des vorliegenden Anzugs überprüft und bezüglich den geltenden Normen aktualisiert. Das Resultat der Studie von 2002 ist im Wesentlichen noch heute gültig, d. h. eine komplette Tieflage (zwischen Bettingerstrasse und dem Stettenfeld) oder eine Teiltieflage der S-Bahn (mit oberirdischer Haltestelle) wäre nach wie vor grundsätzlich machbar. Gegenüber der damaligen



Studie müssen folgende Änderungen berücksichtigt werden, welche Auswirkungen auf die Kosten haben:

- Die Bauteuerung seit 2002 beträgt rund 20 bis 25 %.
- Die Linienführung müsste zusätzlich leicht abgesenkt werden, weil aktuell gültige Lichtraumprofile eingehalten werden müssen.
- Es müssten zusätzliche Personenschutznischen und Massnahmen zu Erschütterungs- und Körperschallschutz realisiert werden.

Aufgrund dieser geänderten Bedingungen werden die Kosten von Gruner AG nicht mehr auf 75,5 Mio. Franken, sondern auf rund 94 bis 98 Mio. Franken geschätzt. Die Bauzeit beträgt rund 2,5 Jahre, die jährlichen Unterhaltskosten werden auf 1,9 Mio. Franken geschätzt.

Eine komplette Tieflage hat folgende wesentlichen Vor- und Nachteile:

Vorteile:

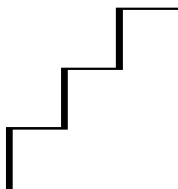
- Die Trennwirkung der Bahn wird aufgehoben.
- Die Wartezeiten an den Schranken fallen weg.
- Die Lärmbelastung durch die Bahn fällt weg.
- Es werden Verbesserungen an den Kreuzungen Bettingerstrasse bzw. Inzlingerstrasse möglich, z. B. zusätzliche Fussgängerstreifen, die schon mehrfach politisch gefordert wurden.
- Der gewonnene Platz kann für attraktive Fuss- und Velowegverbindungen, Grünanlagen oder Spielplätze verwendet werden. Hingegen dürfte eine Nutzung für Wohn- und Büro- oder Gewerbebauten kaum in Frage kommen, einerseits aus städtebaulichen, andererseits aus bautechnischen Gründen (geringe Breite des Bahntrasses).

Nachteile:

- Hohe Kosten, welche möglicherweise aufgrund der Interessenlage vor allem die Gemeinde Riehen tragen müsste.
- Mehrjährige Unterbrechung des Bahnbetriebs.
- Mehrjährige Belastung durch Baulärm.
- Unterirdische Haltestellen sind unattraktiv und werden zu gewissen Tageszeiten subjektiv als unsicher empfunden.

In der Studie von 2002 wurde eine Variante untersucht, welche nur eine Bahnunterquerung der Bettingerstrasse vorsieht. Diese Variante wird statt auf 17,8 Mio. Franken heute auf rund 22 bis 23 Mio. Franken geschätzt, die Bauzeit beträgt 1 1/2 Jahre. Die jährlichen Unterhaltskosten werden bei dieser Variante auf 0,5 Mio. Franken geschätzt. Bei dieser Variante wäre auf der Linie S6 wegen der nötigen Rampenneigung nur noch ein reiner S-Bahn-Betrieb möglich, was möglicherweise nicht im Interesse der Bahnbetreiber liegt. Mit dieser Variante bleiben die Bahnschranken im Dorfzentrum bestehen.

Die im Anzug vorgeschlagene Variante der beidseitigen Absenkung des Bahntrasses beim Bahnhof Riehen, also auch in Richtung Lörrach, wurde bezüglich Kosten nicht untersucht. Diese Variante würde bedingen, dass die Bahnübergänge Schmiedgasse, Spitalstrasse und



Oberdorfstrasse aufgehoben würden, weil im Bereich der notwendigen Bahnrampen keine ebenerdigen Bahnquerungen möglich sind. Mit dieser Variante könnte zwar der Bahnhof in der jetzigen Lage belassen werden, die Trennwirkung der Bahn würde im Dorfzentrum aber gegenüber heute zusätzlich erhöht.

Im Anzug wurde noch die Frage gestellt, ob das Bauwerk in einer offenen Bauweise oder in einer Tunnelbauweise erstellt werden kann. Eine Tieflage müsste in jedem Fall in einer gepriessten oder rückverankerten Baugrube erstellt werden. Eine Tunnelbauweise kommt für diesen relativ kurzen, nicht sehr tief gelegenen Tunnel nicht in Frage.

3. Fazit und Antrag

Die Tieflage der S-Bahn hätte für Riehen zwar einige Vorteile, der Preis ist aber nach Einschätzung des Gemeinderats zu hoch, um das Projekt weiterzuverfolgen. Es müsste aufgrund der neuen Rechtslage als Infrastrukturmassnahme in einem STEP-Ausbauschnitt (im Rahmen von FABI) aufgenommen sein und von den eidgenössischen Räten beschlossen werden. Dies ist bis jetzt nicht der Fall, und auch eine mögliche Finanzierung über das Agglomerationsprogramm Basel³ ist bis jetzt nicht vorgesehen.

Falls der 15-Minuten-Takt auf der Linie S6 kommt, würden sich die Wartezeiten vor den Schranken zwar verlängern, aber nicht so sehr, dass sich dies auf den Strassenverkehr problematisch auswirken würde. Eine Investition in der Grössenordnung von 100 Mio. Franken und jährlichen Betriebskosten von 1,9 Mio. Franken müsste zur Hauptsache anderweitig gerechtfertigt werden können (Reduzierung Trennwirkung, Lärm, Nutzung Areal).

Unabhängig von der Einführung des 15-Minuten-Takts wird der Gemeinderat bei der Deutschen Bahn AG beantragen, dass von fahrstrassenabhängiger Steuerung auf eine zuggesteuerte Bahnübergangssicherungsanlage umgestellt wird.

Der Gemeinderat beantragt, den Anzug **abzuschreiben**.

Riehen, 23. Mai 2017

Gemeinderat Riehen

Der Vizepräsident:

Daniel Albietz

Der Generalsekretär:

Urs Denzler

³ Agglomerationsprogramme (ohne Bahninfrastruktur) werden ab 2018 über den Fonds für Nationalstrassen und Agglomerationsverkehr (NAF) finanziert.