

## **Bericht des Gemeinderats zur Kleinen Anfrage Heinrich Ueberwasser betreffend Neues zur S-Bahn-Doppelspur durch Riehen: Fachliche Lagebeurteilung nach der jüngsten Sitzung des Zweckverbands Regio-S-Bahn**

---

Am 27. April 2022 ist dem Gemeinderat folgende Kleine Anfrage eingereicht worden:

"1. Unter «Sachstand» wurden seitens des Zweckverbands Ziele im Zusammenhang mit der Sitzung genannt: «Taktverdichtung zwischen Basel Bad. Bhf und Lörrach Hbf – Neubau Haltepunkt Zentralklinikum – Ganztägige Durchbindung der S5 bis Schopfheim unter Bedienung aller Unterwegshalte»:

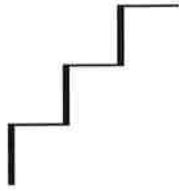
- a. Wie wird sichergestellt, dass jeder Zug Riehen umsteigefrei mit Basel SBB verbindet (in beide Richtungen)?
- b. Wie kann die entfallene Haltestelle beim Riehener Stettenfeld gerettet werden?

2. Das Herzstück macht aus den bisherigen S-Bahn-Einzellinien ein leistungsfähiges Netz, das die Probleme des internationalen Nadelöhrs und Bahnknotens Basel lösen soll. Jetzt gibt es Überlegungen, aus der «Garten- und Wiesentalbahn» eine Art Teilnetz zu machen. Konkret: Für die Kandertalbahn, die reaktiviert und ins Wiesental durchgebunden werden soll, läuft eine Machbarkeitsstudie. Für die Wehratalbahn, die Schopfheim wieder mit der Hochrheinbahn verbinden soll, wird eine Reaktivierung ins Auge gefasst:

- a. Was bedeutet dies für die Riehener Anliegen bei der Doppelspur?
- b. Profitiert Riehen davon, Teil eines Netzes statt nur einer einzelnen Linie zu sein?
- c. Und wenn ja, wie?
- d. Besteht die Gefahr, dass Riehen (ohne Doppelspur) vom Netz abgehängt wird?
- e. Könnte Riehen Ausweichstrecke für Güterverkehr (mit Gefahrgut) werden?
- f. Wieweit hat das entstehende Netz Einfluss auf die Notwendigkeit von Lärmschutzwänden; oder käme es mit der Doppelspur ohnehin zu solchen?
- g. Wieweit bauen Roche, Novartis u.a. bei der Aufwertung ihrer Standorte in Basel darauf, dass ihre Mitarbeitenden künftig ein trinationales ÖV-Netz nutzen können?

3. Im Rahmen einer Verkehrsmodellierung sollen Schrankenschliesszeiten auch in Riehen unter die Lupe genommen werden. Der Zweckverband spricht davon, dass mit einer Verkehrsmodellierung «die Abwicklung der an einem bestimmten Punkt aufeinandertreffenden Verkehre (z.B. Eisenbahn, LKW, PKW, Rad und Fuss) transparent gemacht werden. Auf dieser Grundlage können Probleme herausgearbeitet werden und in einem nächsten Schritt verkehrsabwicklungstechnische und / oder infrastrukturelle Lösungsmöglichkeiten identifiziert werden»:

- a. Ist schon deshalb eine unterirdische Doppelspur die sinnvollste Lösung?
- b. Welche Rolle hat das Verkehrsmodell des Kantons (BS), und was sagt es aus?
- c. Was bedeutet es, dass das Basler Verkehrsmodell für 2022 kalibriert werden soll?
- d. Welche Rolle hat Riehen bei der Verkehrsplanung in Kanton und Regio?



- e. Wieweit bestehen Unterschiede bei den Bahnübergängen (Gde./Kantonsstrassen)?
  - f. Was ändert sich, wenn dereinst andere Triebfahrzeuge als die gegenwärtigen eingesetzt werden, die andere Türschliessungszeiten, Beschleunigungen etc. haben?
4. Zu dem vom Zweckverband genannten Zeitplan:
- a. Wann hat Riehen welche Handlungsoptionen?
  - b. Bis wann sind die Synergiepotenziale herauszuarbeiten und Partner zu überzeugen?

Für Ihre vertiefte Beantwortung dieser wohl mitentscheidenden Fragen und die Erarbeitung eines gemeinsamen regionalen Nenners unter Wahrung der Interessen Riehens und des Wirtschaftsstandorts Basel danke ich Ihnen im Voraus bestens.»

Der Gemeinderat beantwortet die Kleine Anfrage wie folgt:

Zur Frage 1:

- a) Mit der geplanten Einführung des 15-Minuten-Takts können die zusätzlichen Züge nur bis zum Badischen Bahnhof fahren. Eine Weiterführung ist aufgrund der vorhandenen Kapazitäten auf dem Schienennetz zwischen Badischem Bahnhof und Bahnhof SBB nicht möglich. Die Verlängerung bis zum Bahnhof SBB ist erst mit der Realisierung des Herzstücks möglich.
- b) Die Haltestelle Lörrach Zollweg unmittelbar am Riehener Stettenfeld ist im Angebotskonzept der Wiesentalbahn enthalten. Ein Bau der Haltestelle ist derzeit jedoch noch nicht vorgesehen. Auf deutscher Seite liegt der Fokus auf der neuen Haltestelle Zentralklinikum.

Zur Frage 2:

- a) Der Viertelstundentakt Lörrach Hbf – Basel Badischer Bahnhof, welcher mit dem ober- oder unterirdischen Doppelspurausbau in Riehen ermöglicht wird, steht in keiner Abhängigkeit zu einer allfälligen Reaktivierung der Strecken im Kander- oder Wehratal. Vielmehr ist die Strecke Lörrach-Basel auf das zukünftige Herzstück ausgerichtet, in das die S-Bahnen künftig nach kurzem Halt im Badischen Bahnhof weiterfahren.
- b) ja
- c) Durch den Ausbau anschliessender Strecken an die Garten- und Wiesentalbahn vermehrt sich die Anzahl an Destinationen, welche ab Riehen mit oder ohne Umstieg per Bahn erreicht werden können.
- d) Dem Gemeinderat sind keine Absichten bekannt, dass es nicht gelingen sollte auf der Wiesentalbahn einen Viertelstundentakt zu installieren und der Bahnbetrieb zwischen Lörrach und Basel Badischer Bahnhof eingestellt werden soll. Das heutige Angebot der S6 wird rege genutzt.
- e) Abgesehen von den regelmässigen Autoreisezügen zwischen Lörrach und Norddeutschland ist heute der Güterverkehr, welcher durch Riehen verkehrt, überschaubar und wird es auch in Zukunft bleiben. Gefahrgüter werden keine auf der Schiene trans-



portiert. Da die Strecke zudem eine Stichbahn ist, kommt sie als mögliche Ausweichroute für den Transitgüterverkehr nicht in Frage, denn dies würde eine Reaktivierung der Wehratalbahn und den Bypass Hochrhein voraussetzen. Gerade letzterer ist sehr umstritten.

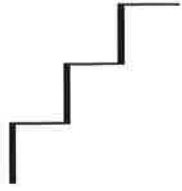
- f) Gemäss Einschätzung der Lärmschutzfachstelle des Amtes für Umwelt und Energie dürfte die geplante Taktverdichtung nicht dazu führen, dass Lärmschutzwände realisiert werden müssen. Diese Einschätzung wird derzeit durch ein spezialisiertes Ingenieurbüro mit Lärmberechnungen überprüft.
- g) Da die in der Agglomeration Basel beschäftigten Arbeitnehmerinnen und Arbeitnehmer zu einem grossen Teil vom Wohnort zum Arbeitsort pendeln, ist ein leistungsfähiges regionales öffentliches Verkehrsnetz von grosser wirtschaftlicher Bedeutung. Das S-Bahnnetz bildet ein wichtiges Element dieses Systems. Wie weit das S-Bahnnetz jedoch einzelne Unternehmer dazu bewegt, sich am Standort Basel zu vergrössern oder eben nicht, ist nicht bekannt.

Zur Frage 3:

- a) Die Tieflage ist bezüglich Beseitigung der Trennwirkung sowie Reduktion der Lärmbelastung die sinnvollste Lösung.
- b) Mittels Verkehrsmodell können die Verkehrsflüsse je nach Variante modelliert werden.
- c) Bei einer Kalibrierung werden an zahlreichen Messstellen die aktuellen Verkehrsmengen erhoben. Aufgrund dieser Zahlen werden die Verkehrsmengen für das gesamte Verkehrsnetz modelliert.
- d) Die Gemeinde kann bei der kantonalen Verkehrsplanung (Richtplanung, Mobilitätsstrategie) im Rahmen von Vernehmlassungen ihre Interessen einbringen.
- e) Die Bahnübergänge der Inzlingerstrasse und Bettingerstrasse (Kantonsstrassen) werden deutlich mehr befahren als die Übergänge der Gemeindestrassen Schmiedgasse, Spitalweg und Oberdorfstrasse. Das Verkehrsverlagerungspotenzial bei längeren Wartezeiten an den Kantonsstrassen-Bahnübergängen ist demnach grösser. Da aber über die Übergänge Spitalweg, Schmiedgasse, Inzlingerstrasse und Bettingerstrasse auch ÖV-Linien (Bus) verkehren, ist eine Modellierung dieser Knoten vorgesehen. Die Modellierung wird für die vier Übergänge im gleichen Rahmen vorgenommen.
- f) Die neuen Planungsrichtlinien der DB berücksichtigen die aktuelle Fahrzeugentwicklung, welche für die Angebotsplanung relevant ist (z. B. Dauer der Türöffnung und Schliessung); sie lassen diesbezüglich in Zukunft einen freizügigen Rollmaterialeinsatz zu.

Zur Frage 4:

- a) Und b) Wie in der Vorlage *Planungskredit Kapazitätserweiterung S-Bahn S6 für die Planung der Variante Tieflage vom 13. September 2022* dargelegt, soll nebst der Variante oberirdischer Doppelspurausbau auch die Variante Tieflage inklusive flankierenden Massnahmen geplant werden. Voraussetzung ist, dass der Einwohnerrat und der Grosse Rat den beantragten Planungskredit genehmigen.



Seite 4 Riehen, 13. September 2022

Gemeinderat Riehen

Die Präsidentin:

Christine Kaufmann

Der Generalsekretär:

Patrick Breitenstein