

Riehen und Basel-Stadt präsentieren die Erkenntnisse aus der Testplanung für den Doppelspurausbau S6

Der geplante Viertelstundentakt der S6 erfordert auf mehreren Abschnitten einen Doppelspurausbau der S-Bahnlinie, so auch auf einem Teilabschnitt im Zentrum der Gemeinde Riehen. Die Gemeinde Riehen und der Kanton Basel-Stadt haben ein Testplanungsverfahren durchgeführt, um die Auswirkungen des Ausbaus der Bahnlinie darzulegen. Dieses soll die Konsequenzen sowohl eines ober- als auch unterirdischen Ausbaus aufzeigen und mögliche Chancen sowie flankierende Massnahmen für die beiden Varianten präsentieren. Parallel haben Riehen und Basel-Stadt ein Testplanungsverfahren durchgeführt. Die Auftraggeber präsentieren am 29. November 2024 der Bevölkerung die Erkenntnisse aus dem Verfahren.

Ein Viertelstundentakt auf der S-Bahnlinie S6 soll das Bahnsystem in der Agglomeration Basel attraktiver machen. Das Testplanungsverfahren von Gemeinde und Kanton hatte zum Ziel, die Auswirkungen des Ausbaus und mögliche flankierende Massnahmen für die Varianten hoch und tief aufzuzeigen. Im Zentrum stand die Frage, welche Massnahmen für eine gute Integration der Bahnlinie in den Riehener Ortskern sinnvoll sind. Aufgrund der engen Platzverhältnisse im historischen Zentrum der Gemeinde und der verbundenen Risiken sowohl für Ortsbild als auch die Erreichbarkeit des wirtschaftlichen Zentrums, wurden in der Testplanung die Auswirkungen untersucht. Neben den Risiken wurde auch die Frage gestellt, mit welchen Mitteln die Chancen des Ausbaus optimal genutzt werden könnten.

Fokus: Städtebau, Verkehr und Frei- und Grünflächen

Im Bereich Städtebau bestand die Aufgabe im Wesentlichen darin, Vorschläge für eine städtebauliche Einbettung der Eisenbahnlinie zu erarbeiten. Im Fall der Tieferlegung wurden die Nutzungsmöglichkeiten und die Gestaltung des überdeckten Bereichs untersucht. Für beide Varianten wurden zudem Aufwertungsmassnahmen für den Grün- und Freiraum vorgeschlagen. Betreffend Verkehr sollte aufgezeigt werden, wie die Netzfunktionalität von Fuss- und Veloverkehr, öffentlichem Verkehr und Strassenverkehr sichergestellt und allenfalls verbessert werden können.

Am Testplanungsverfahren nahmen drei interdisziplinäre Bearbeitungsteams teil, begleitet von einem Beurteilungsgremium mit Vertretungen von Kanton und Gemeinde sowie mit Fachexperten in den Bereichen Städtebau, Architektur, Grün- und Freiraum sowie Verkehr. Eine Echogruppe mit politischen Vertretungen von Kanton und Gemeinde sowie Interessengruppen und Akteuren aus der Gemeinde konnte während des Prozesses Rückmeldungen zu den Vorschlägen der Bearbeitungsteams einspeisen.



Seite 2

Die Erkenntnisse aus dem Testplanungsverfahren wurden in einem Synthesebericht zusammengeführt. Es wurde kein Siegerprojekt gekürt. Das Begleitgremium hat aus allen Arbeiten die für Riehen stimmigen und zweckmässigen Massnahmen zusammengefasst. Der Synthesebericht liegt nun vor, einen Teil der Ergebnisse finden Sie dieser Medienmitteilung angehängt oder via [Link](#).

Für die Frage, ob ein ober- oder unterirdischer Bahnausbau realisiert werden soll, werden verschiedene Kriterien eine Rolle spielen: Die Erkenntnisse aus dem Testplanungsverfahren, einer noch ausstehenden Untersuchung zum vom Bund inventarisierten Ortsbild (ISOS, Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz) der Gemeinde Riehen sowie die bahntechnische Planung der DB InfraGo. Die bahntechnische Planung inkl. Kosten-schätzung der DB InfraGo für beide Varianten wird erst Ende 2025 ausgewiesen.

Das weitere Vorgehen

Die aus der Testplanung hervorgegangenen Massnahmen, welche dazu beitragen, die Chancen der räumlichen Veränderungen zu nutzen, sowie die Massnahmen, den Bahnausbau siedlungsverträglicher zu machen, wurden mit den deutschen Partnern bereits besprochen. Die Gemeinde Riehen und der Kanton Basel-Stadt haben den Zweckverband Regio-S-Bahn 2023 (ZRL) gebeten, sowohl den Auftrag an die DB InfraGo als auch die flankierenden Massnahmen, welche mit einem oberirdischen Bahnausbau realisiert werden müssen, zu erweitern. Gleichzeitig haben Gemeinde und Kanton den an die DB InfraGo vergebenen Auftrag für die unterirdische Planung präzisiert.

Weitere Erkenntnisse, welche nicht unmittelbar den Perimeter des Bahnhofs betreffen, wie Überlegungen zum Busnetz, gehen die Gemeinde und der Kanton eigenständig an.

Ausstellung im Gemeindehaus

Die Erkenntnisse des Beurteilungsgremiums aus der Testplanung werden an der Ausstellung von der Gemeinde Riehen, dem Kanton Basel-Stadt sowie dem Verein Agglo Basel präsentiert.

Datum der Ausstellung: ab Freitag, 29. November bis Freitag, 13. Dezember 2024

Ort: Gemeindeverwaltung Riehen, Wettsteinstrasse 1

Zeit: 18.00 Uhr

Riehen, 29. November 2024

Weitere Auskünfte erteilen:

Christine Kaufmann, Gemeindepräsidentin, Tel. 076 465 82 40

Daniel Hettich, Gemeinderat, Tel. 079 302 51 47

Dominik Schärer, Bereichsleiter Mobilität und Energie, Tel. 061 646 82 46

Martin Sandtner, Kantonsplaner, Leiter Raumplaner, Tel. 061 267 92 27

Muriel Mercier, Leiterin Kommunikation, Tel. 061 646 82 04



Doppelspurausbau oberirdisch: empfohlene Massnahmen	
Städtebau	• Der Bahnhof soll auf beide Dorfseiten ausgerichtet werden. • Der Hauptzugang zum Bahnhof wird auf der Westseite auf Höhe der Wettsteinanlage ausgebildet. Dort soll eine zusätzliche, grosszügige Personenunterführung die Verbindung zwischen den Ortsteilen verbessern. Die genaue Lage ist in weiteren Planungsschritten noch festzulegen. • Die Gestaltung neuer Plätze bei den Zugängen zu den Perrons und den Abgängen zu den Unterführungen schaffen auf beiden Seiten attraktive Empfangssituationen. • Die Anbindung des Bahnhofs zum Dorfzentrum über die Wettsteinanlage soll verbessert werden. • Im Westen soll die Bahnhofstrasse zwischen Brunnwegli und Schmiedgasse zu einer Begegnungszone (Tempo 20 und Vortritt für den Fussverkehr) umgestaltet werden. • Östlich soll auf der Schützengasse auf Höhe des Bahnhofzugangs eine Begegnungszone eingeführt werden. • Die Unterführung Immenbachstrasse soll verbreitert und attraktiver gestaltet werden. Beim Abgang soll ein neuer Kopfbau entstehen, der den Ort ortsbaulich markiert. • Südlich davon kann der Bereich zwischen der Bahnhofstrasse und der Bahnlinie schrittweise mit neuen Wohnüberbauungen verdichtet werden. Die Verdichtung ist unabhängig von der Realisierung der Doppelspur möglich und soll zur Aufwertung des Bahnhofumfelds beitragen. Um eine Konkurrenzierung des Dorfzentrums zu vermeiden, liegt der Fokus auf Wohnnutzungen. • Auch auf der Ostseite sollen Optionen für die bauliche Verdichtung offengehalten werden.
Mobilität	• Der Bahnhof soll auf beide Dorfseiten ausgerichtet werden. • Der Hauptzugang zum Bahnhof wird auf der Westseite auf Höhe der Wettsteinanlage ausgebildet. Dort soll eine zusätzliche, grosszügige Personenunterführung die Verbindung zwischen den Ortsteilen verbessern. Die genaue Lage ist in weiteren Planungsschritten noch festzulegen. • Die Gestaltung neuer Plätze bei den Zugängen zu den Perrons und den Abgängen zu den Unterführungen schaffen auf beiden Seiten attraktive Empfangssituationen. • Die Anbindung des Bahnhofs zum Dorfzentrum über die Wettsteinanlage soll verbessert werden. • Im Westen soll die Bahnhofstrasse zwischen Brunnwegli und Schmiedgasse zu einer Begegnungszone (Tempo 20 und Vortritt für den Fussverkehr) umgestaltet werden. • Östlich soll auf der Schützengasse auf Höhe des Bahnhofzugangs eine Begegnungszone eingeführt werden.



	• Die Unterführung Immenbachstrasse soll verbreitert und attraktiver gestaltet werden. Beim Abgang soll ein neuer Kopfbau entstehen, der den Ort ortsbaulich markiert. • Südlich davon kann der Bereich zwischen der Bahnhofstrasse und der Bahnlinie schrittweise mit neuen Wohnüberbauungen verdichtet werden. Die Verdichtung ist unabhängig von der Realisierung der Doppelspur möglich und soll zur Aufwertung des Bahnhofumfelds beitragen. Um eine Konkurrenzierung des Dorfzentrums zu vermeiden, liegt der Fokus auf Wohnnutzungen. • Auch auf der Ostseite sollen Optionen für die bauliche Verdichtung offen gehalten werden.
Freiraum	• In Nord-Süd-Richtung sind die Platzverhältnisse knapp, weshalb die ökologische Vernetzung von Fassade zu Fassade zu gestalten ist. Die Vernetzung soll über folgende Massnahmen erfolgen: ○ Ruderalvegetation in den Randbereichen ○ Niedere, geschnittene Hecken als Abgrenzung und Vernetzungselement. Die Höhe der Hecken soll so gewählt werden, dass die visuelle Trennung der Quartiere möglichst gering ausfällt. ○ Prüfung der Nutzung der angrenzenden privaten Gärten für eine ökologische Vernetzung • In West-Ost-Richtung kann sich die ökologische Vernetzung auf die bestehenden Grünräume abstützen. Sie können aufgewertet werden und mit Pocket-Parks ergänzt werden. Eine wichtige Rolle übernimmt dabei die Öffnung und ökologische Aufwertung des Immenbachs. • Mit dem Doppelspurausbau müssen zahlreiche Bäume gefällt werden, darunter auch die bestehende Allee entlang des Eisenbahnwegs. Die Ersatzpflanzungen sollen ganzheitlich im Rahmen eines Baumkonzepts geplant werden. • Die baulichen und städtebaulichen Massnahmen unterstützen die ökologische Vernetzung (Begrünung Perronsdächer, Dachbegrünungen, Ausgestaltung der Schützengasse).



Doppelspurausbau unterirdisch: empfohlene Massnahmen	
Städtebau	• Auf Höhe der Wettsteinanlage soll ein zentraler und attraktiver Hauptzugang zum Bahnhof entstehen. Die genaue Lage (Höhe Frühmessweglein oder Höhe Gemeindehaus) ist vertieft abzuklären. • Der Hauptzugang ist in einen attraktiven Platz einzubetten. Er bezieht die neue Begegnungszonen auf der Bahnhofstrasse und auf der Schützengasse ein. • Der zweite (Neben-)Zugang zum Bahnhof ist auf der Höhe der Immenbachstrasse vorzusehen. • Die Anbindung des Bahnhofs zum Dorfzentrum über die Wettsteinanlage soll verbessert werden. • Im Westen soll die Bahnhofstrasse zwischen Brunnwegli und Schmiedgasse zu einer Begegnungszone (Tempo 20 und Vortritt für Fussverkehr) umgestaltet werden. • Östlich soll auch auf der Schützengasse auf Höhe des Bahnhofhauptzugangs eine Begegnungszone eingeführt werden. • Auf eine Überbauung der Überdeckung soll verzichtet werden. Eine Überbauung wäre zwar grundsätzlich machbar, aber technisch aufwändig und damit sehr teuer. Die Gemeinde strebt für die Ortsentwicklung zudem keine starke Verdichtung an. Hingegen sollen die baulichen Verdichtungspotenziale entlang der Überdeckung schrittweise genutzt werden. • Beim Tunnelportal Süd (Höhe Bettingerstrasse) soll eine Brückensituation und Platzsituation ausgebildet werden. • Das Tunnelportal Nord (Höhe Inzlingerstrasse) wird als Brückensituation gestaltet. • Die Rampenbereiche müssen ortsbaulich bestmöglich integriert werden. Die gestalterischen Möglichkeiten müssen noch vertieft untersucht werden.
Mobilität	• In Nord-Süd-Richtung verläuft die Hauptachse für den FVV auf der Überdeckung, ergänzt durch eine attraktive Wegführung durch die Schützengasse. Für die Weiterführungen Richtung Norden und Süden sind im Zusammenhang mit der Planung der Rampenbauwerke vertiefte Abklärungen erforderlich. • Es ist zu prüfen, ob eine Verlagerung der Buslinie 34 auf die Ostseite und längerfristig eine Verlängerung in Richtung Norden zweckmässig ist. • Die oberirdische Querung beim Spitalweg wird für den MIV gesperrt. Der Fuss- und Veloverkehr sowie die Buslinie 32 können diesen Übergang weiterhin nutzen. • Die Achse Eisenbahnweg / Schützengasse soll zu Gunsten des Fuss- und Veloverkehrs umgestaltet werden. Auf Höhe des Bahnhof entsteht eine Begegnungszone. Auch auf dem Eisenbahnweg soll neu Tempo 30 gelten.



	• Es ist zu prüfen, ob für den Fussverkehr eine zusätzliche Verbindung durch „Band der Institutionen« angeboten werden kann.
Freiraum	• Hauptanliegen der unterirdischen Variante ist die Aufhebung der Trennwirkung der Bahnlinie in der Siedlung und eine bessere Vernetzung in West-Ost- und Nord-Süd-Richtung. Dieses Ziel kann am besten erreicht werden, wenn die Überdeckung als Bewegungsraum und als ökologische Vernetzungsachse ausgestaltet wird. Es sind die technischen Voraussetzungen für eine Begrünung und Massnahmen für den Klimaausgleich zu schaffen. • Mit dem Doppelspurausbau müssen zahlreiche Bäume gefällt werden, darunter auch die bestehende Allee entlang des Eisenbahnwegs. Die Ersatzpflanzungen sollen ganzheitlich im Rahmen eines Baumkonzepts geplant werden. • Die Tunnelportale und Rampenbauwerke sollen als ökologische Trittsteine ausgestaltet werden (insbesondere mit Steighilfen für Tiere). • Die Öffnung und ökologische Aufwertung des Immenbachs sowie Trittsteinbiotope und Pocket-Parks stärken die Ost-West-Vernetzung für die Ökologie und die Naherholung.