



An den Grossen Rat

22.1550.01

20.5254.02  
21.5776.02

BVD/P221550/P205254/P215776

Basel, 23. November 2022

Regierungsratsbeschluss vom 22. November 2022

## Ratschlag

betreffend

**Ausgabenbewilligung für die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen**

sowie

**Bericht zum Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Ausbau S6 durch Riehen. Auswirkung auf Riehen-Dorf»**

sowie

**Bericht zum Anzug Edibe Gölgeleli betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen»**

# Inhalt

<b>1. Begehren</b> .....	<b>3</b>
<b>2. Begründung</b> .....	<b>3</b>
<b>3. Ausgangslage</b> .....	<b>3</b>
3.1 Die S-Bahn im Wiesental.....	3
3.2 Ausbau der Infrastruktur der Wiesentalbahn .....	4
3.3 Besondere Situation in der Gemeinde Riehen .....	4
<b>4. Finanzierung Doppelspurausbau</b> .....	<b>6</b>
4.1 Finanzierung in der Schweiz gemäss FABI.....	6
4.2 Finanzierung zusätzlicher und alternativer Massnahmen .....	6
<b>5. Abstimmung zwischen dem Kanton und der Gemeinde Riehen</b> .....	<b>6</b>
<b>6. Gespräche zwischen dem Kanton und den Partnern</b> .....	<b>7</b>
<b>7. Flankierende Massnahmen in Riehen</b> .....	<b>7</b>
<b>8. Kostenübersicht und Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde</b> .....	<b>8</b>
8.1 Kostenschätzung .....	8
8.1.1 Geschätzte Baukosten für den Doppelspurausbau .....	8
8.1.2 Zusatzuntersuchung Variante «tief»: Offerte DB.....	8
8.1.3 Testplanung flankierende Massnahmen in Riehen .....	9
8.1.4 Weitere Kosten .....	9
8.2 Kostenaufteilung zwischen Gemeinde Riehen und Kanton Basel-Stadt .....	9
<b>9. Nutzen für Kanton und Gemeinde Riehen</b> .....	<b>9</b>
<b>10. Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Ausbau S6 durch Riehen. Auswirkung auf Riehen-Dorf»</b> .....	<b>11</b>
<b>11. Anzug Edibe Gölgegi betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen»</b> .....	<b>12</b>
<b>12. Formelle Prüfungen</b> .....	<b>12</b>
<b>13. Antrag</b> .....	<b>13</b>

## 1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, eine Ausgabe von 3'073'000 Franken an die Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen zulasten der Planungspauschale des Bau- und Verkehrsdepartements in den Rechnungen 2023 bis 2026 zu bewilligen.

## 2. Begründung

Die Deutsche Bahn (DB Netz) plant seit Herbst 2021 im Auftrag des Landes Baden-Württemberg, vertreten durch den Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 Lörrach (ZRL), am Weiterausbau der Wiesentalstrecke für das zukünftige Angebot der trinationalen S-Bahn. Vorgesehen ist unter anderem ein Viertelstundentakt zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach Hbf. Dafür hat auch der Bund im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms zum Ausbau der Eisenbahninfrastruktur Mittel gesprochen. Die Projektträger haben sich für einen oberirdischen Doppelspurausbau in Riehen ausgesprochen. Dagegen hat sich in Riehen breiter Widerstand formiert. Um die Chancen und Risiken eines Doppelspurausbaus in Riehen zu evaluieren, die Diskussion dazu zu versachlichen und die Akzeptanz des Vorhabens in der Bevölkerung zu steigern, haben der Regierungsrat und der Gemeinderat Riehen beschlossen, gemeinsam eine Zusatzstudie für eine Tieferlegung in Auftrag zu geben sowie ein Testplanverfahren für flankierende Massnahmen durchzuführen.

## 3. Ausgangslage

### 3.1 Die S-Bahn im Wiesental

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 2019<sup>1</sup> um über 80% zugenommen von 4,3 auf rund 8 Mio. Fahrgäste/Jahr. Diese sehr erfreuliche Entwicklung ist allerdings Opfer ihres eigenen Erfolgs geworden: 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 nicht möglich. Längere Züge passen nicht an die bestehenden Perrons. Letztere können aus Platzgründen auch nicht einfach verlängert werden. 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 Angebots im Öffentlichen Verkehr (ÖV) mit mehr Fahrmöglichkeiten soll zwischen Basel Bad. Bf. und Lörrach Hbf der Fahrplan vom heutigen 30 Minuten- auf einen 15 Minuten-Takt verdichtet werden. Der Viertelstundentakt ist im Angebotskonzept für die trinationale S-Bahn für fast alle Linien in der inneren 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. Vor allem ermöglicht das zusätzliche Angebot zwischen Lörrach und Basel Bad. Bf. eine gleichmässige Verteilung der Verkehrsnachfrage auf doppelt so viele Züge gegenüber heute. Entlastet werden dabei vor allem auch diejenigen S-Bahn-Züge, die über Lörrach hinaus ins obere Wiesental verkehren.

---

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

### 3.2 Ausbau der Infrastruktur der Wiesentalbahn

Der Einführung eines dichteren Fahrplans steht entgegen, dass der überwiegende Teil der Eisenbahnstrecke im Wiesental eingleisig ist. Da sich Züge auf eingleisigen Strecken nur an bestimmten Stationen kreuzen können, weist ein Einspurabschnitt 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. Fahrplanstudien und technische Machbarkeitsabklärungen haben ergeben, dass unter anderem der Abschnitt Riehen – Lörrach Stetten auf Doppelspur ausgebaut und die signaltechnischen Anlagen optimiert werden müssen, um den geplanten Viertelstundentakt auf der S6 als signifikante Angebotsverbesserung zu realisieren. Alle anderen Strecken im Zulauf zum Bahnknoten Basel sind bereits mindestens zweigleisig und somit deutlich leistungsfähiger. Untersuchungen zeigen, dass alternative Lösungen für die Einführung eines Viertelstundentakts wie z.B. die Führung zusätzlicher S-Bahn-Züge via Weil am Rhein nicht ins S-Bahn-System und somit auch nicht ins Angebotskonzept für die Entwicklung der trinationalen S-Bahn passen. Zudem würden sie weitere Infrastrukturmassnahmen erfordern.<sup>2</sup> Alternative Lösungen werden deshalb nicht weiterverfolgt.

Der Ausbau der Wiesentalbahn umfasst auch auf deutscher Seite Massnahmen wie unter anderem Doppelspurabschnitte in Lörrach und Schopfheim sowie eine neue S-Bahn-Haltestelle Lörrach Zentralklinikum. Die Planungen haben Anfang 2020 begonnen. Im Auftrag des Landes Baden-Württemberg ist der Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 Lörrach (ZRL)<sup>3</sup> für die Infrastrukturplanung im Wiesental federführend. Der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen sind in die Arbeiten einbezogen. Der Bund als Finanzierer der Schweizer Eisenbahninfrastruktur spielt ebenfalls eine sehr wichtige Rolle in diesem Planungsprozess (näheres dazu in Kap. 4.1).

An der Wiesentalkonferenz vom 13. Oktober 2021 hat der ZRL die DB Netz mit den Vorstudien<sup>4</sup> beauftragt. Diese Phase soll bis voraussichtlich 2025 abgeschlossen sein. Erst danach liegen die konkreten Infrastrukturmassnahmen mit genaueren Kosten zur Einführung des Viertelstundentaktes vor. Für die Fertigstellung des Projekts gilt der Zeithorizont 2035.

Der Regierungsrat begrüsst die geplante Taktverdichtung zwischen Basel und Lörrach. Der 15 Minuten-Takt auf diesem Abschnitt ist ein weiterer wichtiger Schritt in der Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn, deren Angebotskonzept von den Bestellerbehörden in Frankreich, Deutschland und der Schweiz gemeinsam unterstützt wird. Den dafür vorgesehenen Ausbau der Wiesentalbahn erachtet er als notwendig. Er ist vollständig aufwärtskompatibel zu den weiteren geplanten Ausbauten im Bahnknoten Basel, insbesondere zum Herzstück.

### 3.3 Besondere Situation in der Gemeinde Riehen

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, wie sie in der vorangegangenen Machbarkeitsstudie<sup>5</sup> erarbeitet und als umsetzbar beurteilt worden ist. Allerdings werden damit sowohl Teile des Dorfkerns als auch an die Bahnstrecke grenzende Wohnbauten und Strassen von grösseren baulichen Eingriffen betroffen sein.

<sup>2</sup> vgl. dazu Bericht 21.5819.02 der Petitionskommission 29. März 2022

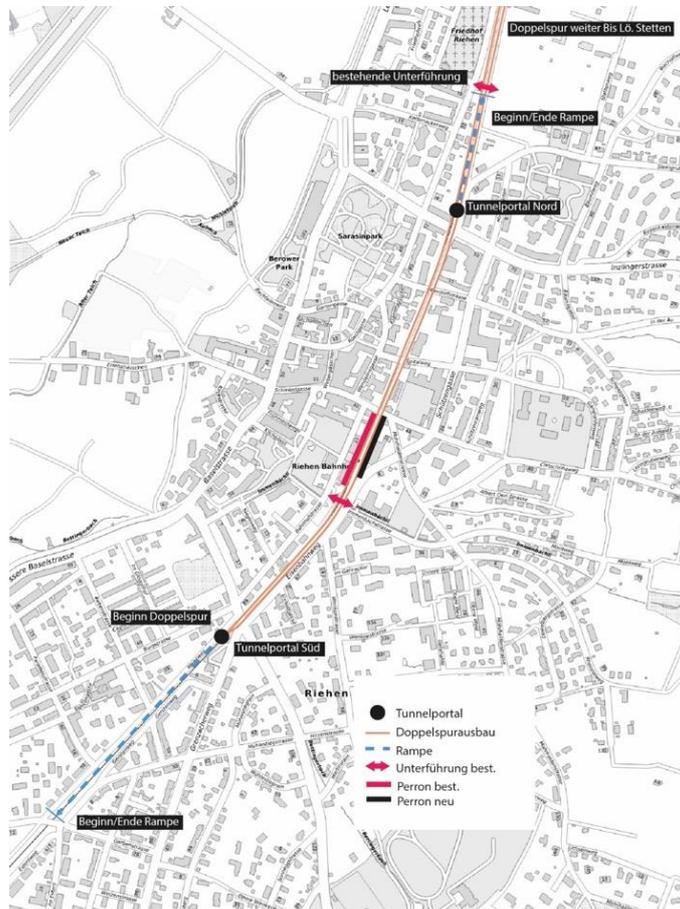
<sup>3</sup> Der ZRL setzt sich aus dem Landkreis Lörrach und allen deutschen Gemeinden entlang der Garten- und Wiesentalbahn zusammen.

<sup>4</sup> Leistungsphasen 1 (Grundlagenermittlung) und 2 (Vorplanung) gemäss deutscher Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI)

<sup>5</sup> Machbarkeitsstudie des Büros Obermeyer vom Mai 2020



In Riehen formierte sich in der Folge grosser Widerstand gegen den geplanten oberirdischen Doppelspurausbau. Die Gegner führen als Gründe die Trennwirkung, die längeren Schrankenschliesszeiten, den Ortsbildschutz, die zusätzliche Lärmbelastung, den Platzbedarf und den Verlust von Wegverbindungen ins Feld. Auf breiter Front werden Alternativen gefordert, vorab eine Tieferlegung und Überdeckung der Trasse in einem rund 1 km langen, doppelspurigen Tunnel im Bereich zwischen der Inzlinger- und Bettingerstrasse und mit einem neuen, unterirdischen Haltepunkt Riehen (Variante «tief»). Der Gemeinderat Riehen steht geschlossen hinter diesen Forderungen.



Doppelspurausbau in Riehen (Gde Riehen, zVg)

Generell dürfte aus technischer Sicht das Nutzen-Kosten-Verhältnis eines Doppelspurausbau in Tieflage schlecht abschneiden. Betrieblich-technisch bringt eine Tieflage kaum Vorteile, schlägt aber mit finanziellen Zusatzaufwendungen von voraussichtlich gegen 200 Mio. Franken kostenseitig stark zu Buche. Aus diesem Grund ist der Bund auch nicht bereit, im Rahmen von FABI-STEP ein solches Vorhaben mitzufinanzieren (siehe die Ausführungen im folgenden Kapitel).

## **4. Finanzierung Doppelspurausbau**

### **4.1 Finanzierung in der Schweiz gemäss FABI**

Mit Annahme des neuen Bundesverfassungs-Artikels zur Finanzierung und dem Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI)<sup>6</sup> ist der Bund seit dem 1. Januar 2016 allein für diese Aufgaben zuständig. Sie umfassen sowohl den Substanzerhalt und die Erneuerung der bestehenden Bahninfrastruktur als auch deren Aus- und Neubau. Letzteres erfolgt im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms (STEP), in dessen Rahmen die Bundesversammlung jeweils mehrjährige Ausbauschritte (AS) beschliesst<sup>7</sup>. Im jeweiligen Bundesbeschluss zum Ausbauschritt sind die einzelnen, zugehörigen Infrastrukturmassnahmen aufgelistet, die gemäss Art. 58 und 58a Eisenbahngesetz (EBG)<sup>8</sup> mit entsprechenden Verpflichtungskrediten über den Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert sind.

Die Taktverdichtung Basel Bad. Bf – Lörrach Hbf ist eine Massnahme im grenzüberschreitenden Verkehr. Die Bundesversammlung hat sie in den Bundesbeschluss zum AS 2035 aufgenommen<sup>9</sup> und dafür einen Bundesbeitrag gesprochen. Gestützt darauf beteiligt sich der Bund, vertreten durch das Bundesamt für Verkehr (BAV), auch an den Planungen dieser Massnahme und steht in Verhandlung mit dem Land Baden-Württemberg über den grenzüberschreitenden Finanzierungsschlüssel für die Realisierung.

### **4.2 Finanzierung zusätzlicher und alternativer Massnahmen**

Massnahmen, die weder im Rahmen eines AS beschlossen noch finanziert sind, werden grundsätzlich durch den Bund nicht realisiert. Gemäss Art. 58b Eisenbahngesetz können Kantone und weitere Dritte zusätzliche und alternative Massnahmen finanzieren, wenn deren nachträgliche Aufnahme in das STEP möglich ist. Im Falle einer zusätzlichen Massnahme tragen Kantone oder Dritte die vollständigen Kosten, bei alternativen Massnahmen die Kostendifferenz zu der vom Bund geplanten Massnahme. Mit anderen Worten: Der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen müssten Mehrkosten für zusätzliche Studien, aber auch später für allfällige Infrastrukturmassnahmen selber finanzieren.

## **5. Abstimmung zwischen dem Kanton und der Gemeinde Riehen**

Aufgrund des breiten Widerstands in Riehen gelangte der Gemeinderat mit der Bitte an den Kanton, er möge dem Wunsch der Riehener Bevölkerung nach einer auf Gemeindegebiet städtebaulich optimierten, der Trennwirkung entgegenwirkenden Lösung Rechnung tragen und die Gemeinde unterstützen, beim BAV auf eine Tieferlegung der Wiesentalbahn im Zentrum von Riehen hinzuwirken. Zudem wurden parlamentarische Vorstösse im Grossen Rat (siehe Kapitel 9 und 10) und zwei Petitionen<sup>10</sup> eingereicht.

<sup>6</sup> Von Volk und Ständen angenommen in der Abstimmung vom 9. Februar 2014 (Obligatorisches Referendum).

<sup>7</sup> Bis jetzt hat die Bundesversammlung Bundesbeschlüsse zum AS 2025 (am 21. Juni 2013) und AS 2035 (am 21. Juni 2019) gefasst.

<sup>8</sup> SR 742.101

<sup>9</sup> Bundesbeschluss zum AS 2035, Art. 1 Abs. 2. Bst. e

<sup>10</sup> Petition P442 betreffend «Keine oberirdische S-Bahn-Doppelspur im Riehener Ortszentrum» (an das Büro des Grossen Rates) und Petition zum «Schutz des historischen Dorfkerns von Riehen» (an den Regierungsrat Basel-Stadt und das Bundesamt für Verkehr)

Um den Bedürfnissen der Bevölkerung und den direkt betroffenen Anwohnenden der Bahnstrecke entgegenzukommen, haben das Bau- und Verkehrsdepartement (BVD) und die Gemeinde Riehen nach einer gemeinsamen Lösung gesucht. Das BVD hat bereits 2021 Bereitschaft signalisiert, bei der DB Netz eine Zusatzstudie zur Variante «tief» zu bestellen, die nach Auftragserteilung von Riehen und dem Kanton Basel-Stadt gemeinsam finanziert werden soll. Voraussetzung für eine Kantonsbeteiligung ist unter anderem, dass Riehen einen ergebnisoffenen Prozess für flankierende Massnahmen zu den beiden genannten Varianten startet (siehe Kap. 7). Damit soll vor allem die Variantendiskussion versachlicht werden.

## **6. Gespräche zwischen dem Kanton und den Partnern**

Das BVD hat Gespräche mit den Partnern BAV, ZRL, DB Netz AG bzw. dem für die Strecken auf Schweizer Gebiet zuständigen Bundeseisenbahnvermögen (BEV) geführt, damit die Variante «tief» im Zentrum von Riehen als zusätzliche Variante in die Vorstudien aufgenommen wird. Alle Beteiligten erklärten, dass sie die Vorstudie für eine zusätzliche Variante «tief» unterstützen würden, solange es für sie zu keinen Zusatzkosten und Verzögerungen bei den bereits ausgelösten Planungen für den oberirdischen Doppelspurausbau (Variante «hoch») kommt.

Sowohl der ZRL als auch das BAV sind zu einer Mitfinanzierung der Variante «tief» nicht bereit, da sie nur die Variante «hoch» als wirtschaftlich günstigste Lösung beim Doppelspurausbau verfolgen. Nach Auffassung BAV ist die Variante «tief» bis jetzt weder in einem AS als Massnahme enthalten noch kann sie kurzfristig als zusätzliche oder alternative Massnahme in das STEP aufgenommen werden. Dafür bräuchte es einen neuen Bundesbeschluss. Deshalb kommt aus Sicht des BAV zum heutigen Zeitpunkt nur eine vollständige Finanzierung durch Kanton oder Dritte gemäss Art. 58b EBG in Frage.

In den Gesprächen mit der DB Netz gelang es dem BVD, eine Zusatzstudie auszuhandeln. Der ursprünglich sehr hohe veranschlagte Kostenrahmen der DB konnte dabei auf ein vertretbares Mass reduziert werden. Das Entgegenkommen der DB zeigt auch deren Interesse, eine Variante «tief» zu untersuchen, um die Gefahr einer «Totalblockade» des gesamten Vorhabens Ausbau der Wiesentalbahn zu vermeiden.

Die DB Netz rechnet für die Zusatzstudie mit knapp drei Jahren (ebenfalls bis ca. 2025). Sollte sich als Ergebnis erweisen, dass die Variante «tief» gegenüber «hoch» vorteilhafter ist und sich dies auch im Nutzen-Kosten-Verhältnis ausweisen lässt, wird der Regierungsrat mit dem Bund in Verhandlungen zum weiteren Vorgehen treten.

## **7. Flankierende Massnahmen in Riehen**

Wie in Kap. 5 erwähnt, soll, parallel zur Vorstudie der DB, die Gemeinde Riehen einen Prozess für flankierende Massnahmen zu den Varianten «hoch» und «tief» ergebnisoffen angehen. Der Doppelspurausbau wird in jedem Fall die Siedlungs- und Freiraumstruktur sowie die Verkehrsabläufe in Riehen massgeblich prägen, so dass die unterschiedlichen Aspekte aufeinander abzustimmen und deren planerische Chancen zu evaluieren sind.

Riehen hat als Verfahren eine Testplanung vorgesehen. Diese Wahl scheint geeignet, weil es im vorliegenden Fall um einen Lern- und Meinungsbildungsprozess bei allen möglichen Interessensgruppen und unter Einbezug der Öffentlichkeit geht. Die Erkenntnisse aus der Testplanung sollen auch dazu beitragen, die anschliessende Diskussion zur Variantenwahl zu versachlichen. Denn Ziel von Kanton und Gemeinde ist es, dass die Riehener Bevölkerung nicht nur von einem attraktiven S-Bahn-Angebot profitieren kann, sondern auch von weiteren Verbesserungen, beispielsweise in Form einer Aufwertung des Bahnhofplatzes oder von besseren Bahnübergängen für Velofahrende, Fussgängerinnen und Fussgänger oder den Autoverkehr.

Riehen ist in diesem Prozess federführend, da es sich in erster Linie um eine ortsplanerische Angelegenheit handelt. Mit Unterstützung eines externen Büros bereitet die Gemeinde zurzeit die Testplanung vor, in den die zuständigen Fachstellen des Kantons Basel-Stadt aus den Bereichen Siedlung/Städtebau, Landschaft/Freiraum und Mobilität sowie die Geschäftsstelle von Agglo Basel eng eingebunden sind. Für die fachliche Steuerung soll ein Beurteilungsgremium eingesetzt werden. Eine Echogruppe, die sich aus politischen Vertretungen von Gemeinde und Kanton sowie weiteren, direkt betroffenen Akteuren zusammensetzt, begleitet den Prozess.

## **8. Kostenübersicht und Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde**

### **8.1 Kostenschätzung**

#### **8.1.1 Geschätzte Baukosten für den Doppelspurausbau**

Die geschätzten Baukosten dienen der DB als wesentliche Grundlage zur Ermittlung der mutmasslichen Aufwendungen für die Projektierung und damit als Basis für ihre Offerte:

- Auf der Grundlage einer Machbarkeitsstudie<sup>11</sup> (und mit einer Genauigkeit von  $\pm 30\%$ ) betragen die Gesamtkosten für einen oberirdischen Doppelspurausbau zwischen Riehen und Lössach Stetten rund 43 Millionen Euro. Davon entfallen rund 28 Millionen Euro auf den Abschnitt in Riehen.
- Für eine unterirdische Lösung weist eine zusätzliche Machbarkeitsstudie Kosten in Höhe von rund 195 Millionen Euro<sup>12</sup> aus (ebenfalls mit einer Genauigkeit von  $\pm 30\%$ ).

#### **8.1.2 Zusatzuntersuchung Variante «tief»: Offerte DB**

Die DB offeriert die Zusatzuntersuchung für die Vorstudie der Variante «tief» zu Kosten von 4.8 Millionen Euro oder umgerechnet zu rund 4.8 Millionen Franken<sup>13</sup>. Es erfolgt grundsätzlich keine Verrechnung der deutschen Mehrwertsteuer<sup>14</sup>.

Das Angebot umfasst inhaltlich die gleichen Leistungen wie der Hauptauftrag für die Leistungsphasen 1 und 2 für die Variante «hoch»:

- Die Leistungsphase 1 beinhaltet die Klärung der Aufgabenstellung und das Ermitteln von Planungsbedingungen. Dazu zählt auch eine umfangreiche Sondierung, um die Untergrundverhältnisse im Bereich der zu untersuchenden unterirdischen Streckenführung zu klären. Es werden zudem Studien zum künftigen Betriebsprogramm erstellt. Wesentliche Ergebnisse sind eine Betriebsprogrammstudie, eine verkehrliche Aufgabenstellung und eine betriebliche Aufgabenstellung, die die Grundlagen für die Planung ab Leistungsphase 2 bilden.
- Die Leistungsphase 2 beinhaltet das Untersuchen von Lösungsmöglichkeiten mit ihren Einflüssen auf bauliche und konstruktive Gestaltung, Zweckmässigkeit, Wirtschaftlichkeit unter Beachtung von Umweltverträglichkeit und finanzierungstechnischen Rahmenbedingungen bei Betroffenheit Dritter. Es wird ein Planungskonzept einschliesslich der Untersuchung von Varianten erstellt. Die aus der Vorentwurfsplanung abzuleitende Vorzugsvariante bildet die Grundlage für die Planung ab Leistungsphase 3.

<sup>11</sup> Schlussbericht zur Machbarkeitsstudie des Büros Obermeyer, Mai 2020

<sup>12</sup> Kostenangaben aus Zusatzstudie Tieferlegung Riehen des Büros Obermeyer vom Juli 2020

<sup>13</sup> Bei einem momentan paritätischen Wechselkurs (von 1 Franken)

<sup>14</sup> Der Vertragsentwurf der DB enthält eine Standardklausel, wonach eine allfällig vom Staat nachträglich eingeforderte Umsatzsteuer dem Auftraggeber überwält wird. Auf Nachfrage erklärte die DB, dass sie nicht abschliessend zusichern könnten, dass keine Umsatzsteuer geschuldet ist. Mit Verweis auf kürzlich durchgeführte und ähnlich gelagerte Planungen (Elektrifizierung Hochrhein, Massnahmen Klettgau) geht sie allerdings davon aus, dass auch im vorliegenden Fall tatsächlich keine Umsatzsteuer fällig wird.

Die Kostenangaben bewegen sich in einer Bandbreite von  $\pm 10\%$ . Die Abrechnung erfolgt nach effektivem Aufwand. Hinzukommen allfällige Kosten aus Währungsrisiko (5%)<sup>15</sup> und Teuerung (2%)<sup>16</sup>.

### 8.1.3 Testplanung flankierende Massnahmen in Riehen

Die Kosten für die flankierenden Massnahmen sind mit 520'000 Franken veranschlagt. Der Regierungsrat erachtet es als richtig, dass sich der Kanton an diesen Kosten zur Hälfte beteiligt, da insbesondere bei der Variante «hoch» auch kantonale Infrastrukturen, konkret Kantonsstrassen, betroffen sind. Agglo Basel hat eine Kostenbeteiligung von 20'000 Franken aus den Mitteln für Korridorstudien im Rahmen des Agglomerationsprogramms in Aussicht gestellt.

### 8.1.4 Weitere Kosten

Es fallen zusätzlich Kosten an für die Aufbereitung und Bereitstellung von vorhandenen geologischen Grundlagen der Universität Basel im Auftrag des Kantons Basel-Stadt (Tiefbauamt). Der Aufwand wird auf 30'000 Franken geschätzt.

## 8.2 Kostenaufteilung zwischen Gemeinde Riehen und Kanton Basel-Stadt

Wie in Kap. 6 erwähnt, stützt sich das BAV in seiner Haltung auf Art. 58b des Eisenbahngesetzes. Demgemäss ist die Untersuchung einer Variante «tief» durch Dritte zu finanzieren.

Die Gemeinde Riehen und der Kanton Basel-Stadt sind übereingekommen, alle anfallenden Kosten mit Ausnahme der Eigenleistungen im Verhältnis 50:50 aufzuteilen.

Insgesamt ergeben sich für den Kanton Basel-Stadt folgende Kosten:

Leistung	Total	Anteil BS	Anteil BS
	in Franken	%	In Franken
Zusatzuntersuchung DB: 4,8 Mio. EUR	4'800'000	50%	2'400'000
> Zuschlag für Unvorhergesehenes 10%	480'000	50%	240'000
> Zuschlag für Wechselkursrisiko 5%	240'000	50%	120'000
> Zuschlag für Teuerungsrisiko 2%	96'000	50%	48'000
Testplanung für flankierende Massnahmen Riehen	520'000	50%	260'000
> Beitrag Agglo Basel	- 20'000	50%	-10'000
Aufbereitung/Bereitstellung geologischer Grundlagen	30'000	50%	15'000
<b>TOTAL</b>	<b>6'146'000</b>	<b>50%</b>	<b>3'073'000</b>

Die Gemeinde Riehen wird ihre Ausgabe hinsichtlich Teuerung und Wechselkurs indexieren und für diese beiden Effekte keine direkten Zuschläge in ihre Ausgabenbewilligung einrechnen. Die in Riehen beantragte Ausgabe wird deshalb betragsmässig von demjenigen im Kanton Basel-Stadt abweichen.

## 9. Nutzen für Kanton und Gemeinde Riehen

Um künftig in der trinationalen Agglomeration Basel die prognostizierte Zunahme im grenzüberschreitenden Pendler- und Freizeitverkehr im Sinne der umwelt- und klimagerechten Mobilität bewältigen zu können, braucht es einen starken öffentlichen Verkehr und insbesondere als Rückgrat eine leistungsfähige S-Bahn. Ein gut ausgebautes ÖV-System trägt wesentlich zur hohen Qualität des Wirtschaftsstandorts Basel bei.

<sup>15</sup> eigene Schätzung

<sup>16</sup> eigene Schätzung; Planungskosten sind in der Regel wenig anfällig auf Teuerung (im Gegensatz etwa zu Materiallieferungen oder Bauarbeiten).

Die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn zu einem attraktiven Angebot mit mehr schnellen und direkten Verbindungen (Durchmesserlinien), wie es in den anderen Metropolitanregionen der Schweiz bereits selbstverständlich ist, ist nur in Etappen umsetzbar. Für Riehen wird sich somit der volle Nutzen des Viertelstundentaktes erst zu einem späteren Zeitpunkt entfalten, wenn alle S-Bahn-Züge aus dem Wiesental durch das Herzstück an den Bahnhof SBB verkehren und darüber hinaus in Richtung Fricktal und Ergolzthal durchgebunden sind. Der Doppelspurausbau der S6 in Riehen ist hierbei ein erstes wichtiges «Puzzlestück» im anvisierten Gesamtbild einer trinationalen starken S-Bahn.

Auch bereits kurzfristig ergeben sich Vorteile infolge des Doppelspurausbaus: Gegenüber dem heutigen Halbstundentakt wird mit der angestrebten Fahrplanverdichtung auch die Anzahl Sitzplätze auf der S6 signifikant erhöht. Dies wirkt sich besonders während der Hauptverkehrszeiten positiv aus. Auch Fahrgäste aus Riehen profitieren von mehr Platz und Komfort. Zudem dürfte das verbesserte S-Bahn-Angebot zwischen Lörrach und Basel zu Verlagerungen vom Auto auf die S-Bahn führen. Für Riehen bedeutet dies eine weitere Entlastung vom motorisierten Durchgangsverkehr. Zudem ist der Badische Bahnhof für Reisende aus dem Wiesental nicht nur End-, sondern auch Umsteigepunkt von der S6 auf die Regional- und Fernverkehrszüge in Richtung Hoch- und Oberrhein. Dank dem Viertelstundentakt wird es mehr Anschlussmöglichkeiten als heute geben, so dass diese Angebotsverbesserung auch für Riehen schon von Beginn weg Vorteile bringen wird.

## 10. Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Ausbau S6 durch Riehen. Auswirkung auf Riehen-Dorf»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 21. Oktober 2020 den nachstehenden Anzug Daniel Hettich und Konsorten dem Regierungsrat zur Stellungnahme überwiesen:

«Das öffentliche Verkehrsnetz ist ein wichtiger Teil der Mobilität in Kanton Basel und es werden immer wieder neue Verbesserungen erarbeitet oder sind geplant. Die S6 Linie ins Wiesental ist eine wichtige Verbindung, die von vielen Pendlern im Drei-Land täglich genutzt wird, um auch nach Basel zu kommen. Aus diesem Grund ist geplant, die stark ausgelastete Strecke auszubauen und den Takt zu verdichten.

Da die Strecke von Lörrach über Riehen zum Badischen Bahnhof führt, wird der Ausbau voraussichtlich insbesondere im Dorfkern von Riehen einschneidende Auswirkungen haben. Im kantonalen Richtplan ist ein Doppelspurausbau vorgesehen. Durch eine Taktverdichtung wird die Lärmbelastung steigen. Das Dorf wird somit noch mehr in zwei Teile geteilt und die Bewohner werden in vielen Hinsichten stärker belastet.

Die Unterzeichneten bitten den Regierungsrat zu berichten und prüfen:

- Ist dem Regierungsrat die Situation bekannt?
- Um die Auswirkungen auf Riehen zu minimieren, wäre eine Untertunnelung der S6 durch Riehen zumindest im Bereich des historischen Dorfkerns sinnvoll. Kann der Regierungsrat eine solche Planung und Ausführung unterstützen?
- Kann sich der Kanton Basel-Stadt finanziell an einer Untertunnelung beteiligen?

Daniel Hettich, Thomas Strahm, Heiner Vischer, Eduard Rutschmann, Heinrich Ueberwasser, Christian Griss, Sasha Mazzotti, Thomas Grossenbacher, Sandra Bothe, Thomas Widmer-Huber, Franziska Roth, Andreas Zappalà, Christian Meidinger, Edibe Gögeli»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Zur Ausgangslage und zu den grundsätzlichen Erwägungen des Regierungsrates im Zusammenhang mit dem geplanten Ausbau der S6 in Riehen und der Finanzierung einer Zusatzstudie zur Tieferlegung sei auf die vorangehenden Kapitel verwiesen. In diesem Sinne können die Fragen wie folgt beantwortet werden.

- *Ist dem Regierungsrat die Situation bekannt?*

Ja, der Regierungsrat kennt die Situation. Der Kanton hat sich denn auch mit dem Gemeinderat Riehen über das mögliche weitere Vorgehen verständigt.

- *Um die Auswirkungen auf Riehen zu minimieren, wäre eine Untertunnelung der S6 durch Riehen zumindest im Bereich des historischen Dorfkerns sinnvoll. Kann der Regierungsrat eine solche Planung und Ausführung unterstützen?*
- *Kann sich der Kanton Basel-Stadt finanziell an einer Untertunnelung beteiligen?*

Der Regierungsrat geht mit den Anzugstellenden einig, dass die Auswirkungen eines möglichen Doppelspur-Ausbaus auf Riehen zu minimieren sind. Er ist bereit, sich zusammen mit der Gemeinde Riehen an den Kosten für eine Zusatzstudie zur Tieferlegung der Wiesentalbahn im Ortskern von Riehen zu beteiligen. Er hat das Bau- und Verkehrsdepartement beauftragt, Verhandlungen mit der Gemeinde Riehen, dem Bundesamt für Verkehr und der DB Netz aufzunehmen.

Wie in Kap. 8.1 dargelegt, liegen die Kosten der DB Netz für eine Zusatzstudie vor. Mit der Annahme der vorliegenden Ausgabenbewilligung können der Kanton und die Gemeinde Riehen die DB Netz mit der Ausarbeitung einer Studie für einen Doppelspurausbau in Tieflage im Zentrum von Riehen beauftragen. Weitere Schritte sind in Abhängigkeit der Ergebnisse dieser Studie festzulegen.

Der Regierungsrat beantragt deshalb, zusammen mit dem vorliegenden Ratschlag, den Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Ausbau der S6 durch Riehen. Auswirkung auf Riehen-Dorf» als erledigt abzuschreiben.

## **11. Anzug Edibe Gölgeli betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen»**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 16. Februar 2022 den nachstehenden Anzug Edibe Gölgeli dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

Der Riehener Gemeinderat hat diesen Herbst öffentlichkeitswirksam gegen einen oberirdischen Doppelspurausbau Stellung genommen. Dieser würde durch das Dorfzentrum realisiert und ist Voraussetzung, dass ein Viertelstundentakt auf der Wiesental-Linie der S6 umgesetzt werden kann.

Ein oberirdischer Ausbau würde den Dorfkern Riehens stark tangieren. Es ist von daher verständlich, dass der oberirdische Ausbau auf Widerstand stösst.

Bis jetzt scheinen kantonale und vor allem die federführende Bundesstelle wenig Gehör für das Anliegen zu finden, den Ausbau unterirdisch zu realisieren und ganz oder teilweise zu finanzieren. Einer bestehenden, nicht veröffentlichten Machbarkeitsstudie eines deutschen Unternehmens wird seitens der Gemeindebehörden offenbar nicht vertraut.

Um der notwendigen Stärkung des S-Bahnverkehrs durch die Debatte um den Infrastrukturausbau in Riehen nicht zu verhindern, hält die Unterzeichnende es für notwendig, Massnahmen aufzuzeigen, um einen Ausbau in einem Rahmen zu gestalten, der für die Landgemeinde Riehen annehmbar ist.

Die Unterzeichnende bittet den Regierungsrat im Sinne einer notwendigen und zeitlich dringenden Auslegeordnung zu prüfen und zu berichten,

- ob eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen technisch machbar ist und ob es hierfür eine neue Machbarkeitsstudie bedarf
- was ihm zum jetzigen Zeitpunkt über die Vor- und Nachteile einer Tunnellösung gegenüber einem oberirdischen Doppelspurausbau bereits bekannt ist
- ob die Regierung bereit ist, beim Bundesamt für Verkehr darauf hinzuwirken, dass die DB Netz AG im Rahmen der sogenannten Leistungsphasen 1 & 2 neben der oberirdischen Ausbaulösung im Raum Riehen auch eine unterirdische Ausbaulösung / Tieferlegung prüft und plant
- ob die Regierung bereit ist, daraus entstehenden Kosten mitzutragen
- welche Mehrkosten gegenüber einer oberirdischen Variante zu erwarten sind
- welcher Mehrwert sich für die Gemeinde Riehen und für das Deutsche Bundeseisenbahnvermögen als Grundeigentümerin durch eine Tieferlegung ergeben würde
- wie die Mehrkosten einer Tieferlegung allenfalls finanziert werden könnten
- ob der Regierungsrat es für möglich und denkbar hält, sich den Teil dieser Mehrkosten, der nicht durch Dritte gedeckt werden könnte, paritätisch mit der Gemeinde Riehen aufzuteilen.

Edibe Gölgeli»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

Während die Beantwortung der Fragen 3 und 4 mit dieser Vorlage im Sinne der Anzugstellerin erfolgt sind, lassen sich die anderen Fragen erst mit der notwendigen Genauigkeit beantworten, wenn die Ergebnisse aus der Zusatzstudie vorliegen. Der Regierungsrat beantragt deshalb, den Anzug Edibe Gölgeli betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen» stehen zu lassen.

## **12. Formelle Prüfungen**

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss § 8 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltsgesetz) vom 14. März 2012 überprüft.

### 13. Antrag

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Beat Jans  
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin

### Beilage

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### **Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen**

(vom [Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrates Nr. [Nummer eingeben] vom [Datum eingeben] und nach dem mündlichen Antrag der [Kommission eingeben] vom [Datum eingeben], beschliesst:

1. Der Grosse Rat genehmigt für eine Beteiligung an der Vorstudie zur Variante «tief» in Riehen und an der Testplanung Flankierende Massnahmen in der Gemeinde Riehen eine Ausgabe von 3'073'000 Franken zu Lasten der Planungspauschale des Bau- und Verkehrsdepartements.
2. Dieser Beschluss steht unter dem Vorbehalt, dass sich die Gemeinde Riehen mit 50% bzw. demselben Anteil an den Kosten für die Vorstudie und die Testplanung beteiligt.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er untersteht dem Referendum.