



An den Grossen Rat

22.1550.02

20.5254.03

21.5776.03

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission
Basel, 19. April 2023

Kommissionsbeschluss vom 19. April 2023

Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission

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

sowie

zum Bericht zu zwei Anzügen

und

Mitbericht der Regiokommission

mit Antrag auf dringliche Behandlung gemäss § 20 Abs. 2 der Ausführungsbestimmungen zum Gesetz über die Geschäftsordnung des Grossen Rates (AB)

1. Ausgangslage

In Zukunft soll auf allen Strecken der trinationalen S-Bahn Basel im Kernbereich ein Viertelstundentakt angeboten werden. Um die heutigen sieben Äste der Regionallinien aus der Schweiz, Frankreich und Deutschland in Basel miteinander zu verbinden und ein S-Bahn-System mit Durchmesserlinien zu schaffen, braucht es das Herzstück, Entflechtungsbauwerke, zusätzliche Gleise im Bahnhof Basel SBB und Doppelspurabschnitte im Laufen- und im Wiesental.

Die S-Bahn-Linie 6 (S6) fährt heute im Halbstundentakt vom Bahnhof Basel SBB über den Badischen Bahnhof, Riehen und Lörrach bis nach Zell im Wiesental. Sie wird im Jahr von etwa acht Millionen Reisenden genutzt und ist vor allem in den Hauptverkehrszeiten überlastet. In einem ersten Schritt ist deshalb zwischen dem Badischen Bahnhof und Lörrach Hauptbahnhof ein Viertelstundentakt vorgesehen. Bis zum Bahnhof Basel SBB ist eine Taktverdichtung erst nach Realisierung des Herzstücks möglich.

Da die Wiesentalstrecke heute grösstenteils einspurig ist, braucht es zur Realisierung eines echten Viertelstundentakts mehrere Doppelspurstrecken. Eine davon liegt im Zentrum von Riehen. Der Bund hat das Projekt «Doppelspur in Riehen» bereits rechtskräftig in sein Strategisches Entwicklungsprogramm Eisenbahninfrastruktur (Ausbauschritt 2035) aufgenommen. Er beteiligt sich finanziell am Ausbau der Wiesentallinie, obwohl es sich um eine deutsche Strecke handelt. Grundsätzlich finanziert er jeweils die aus seiner Sicht wirtschaftlichste Lösung. Aufgrund starker Vorbehalte der Gemeinde Riehen gegen einen Doppelspurausbau à niveau ist er aber damit einverstanden, in die bei der Deutschen Bahn bereits laufenden Planungsarbeiten auch eine Tieferlegung der Strecke im Zentrum von Riehen aufzunehmen – allerdings ohne sich an den Zusatzkosten zu beteiligen.

Die Kosten für die Aufnahme der unterirdischen Variante in das Vorprojekt sind von der Deutschen Bahn auf 5.6 Mio. Franken beziffert worden. Die Gemeinde Riehen sieht darüber hinaus eine Testplanung für flankierende Massnahmen vor, die mit Kosten von 0.5 Mio. Franken verbunden ist. Der Regierungsrat beantragt dem Grossen Rat, sich an den Gesamtkosten von 6.1 Mio. Franken hälftig zu beteiligen. Der Einwohnerrat von Riehen hat der Übernahme der anderen Hälfte an seiner Sitzung vom 29. März 2023 zugestimmt.

Der Grosse Rat hat den *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen* sowie die Berichte zu den Anzügen *Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Ausbau S6 durch Riehen. Auswirkung auf Riehen-Dorf»* sowie *Edibe Gölgeli betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen»* am 11. Januar 2023 der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK) und zum Mitbericht der Regiokommission überwiesen. Die UVEK setzte sich an ihren Sitzungen vom 21. Dezember 2022, 15. Februar, 8. März und 15. März 2023 mit dem Geschäft auseinander. Neben einer Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements hörte sie auch die Gemeindepräsidentin von Riehen an. Den vorliegenden Bericht verabschiedete sie am 19. April 2023.

2. Projekt Doppelspurausbau in Riehen

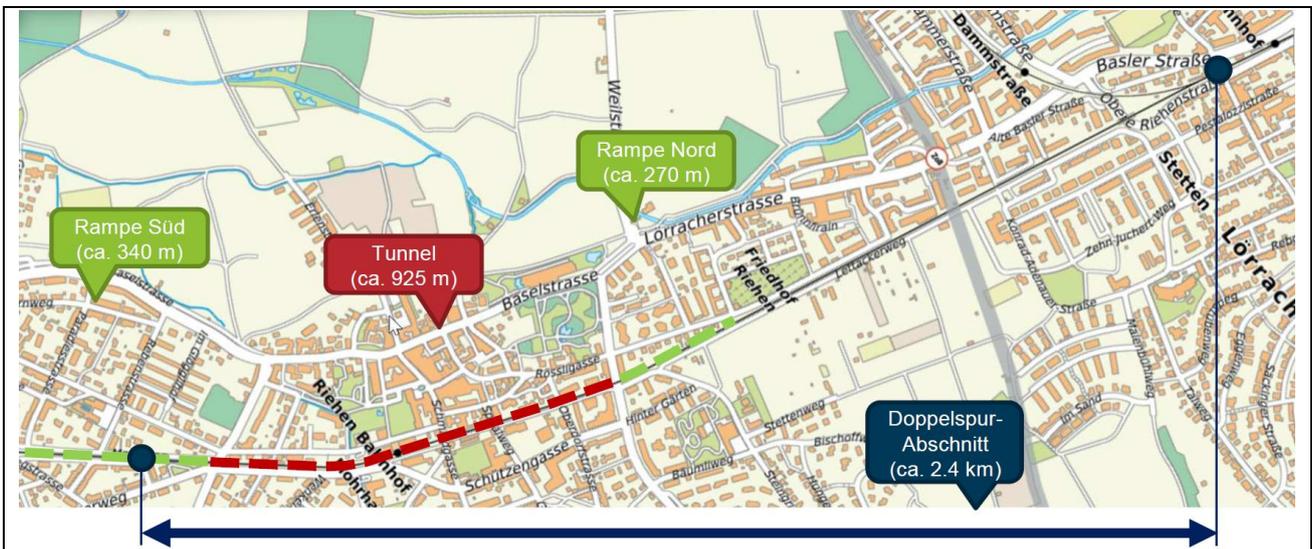
Der Ausbau der durch Riehen führenden Strecke auf zwei Gleise erstreckt sich über eine Länge von 2.4 Kilometer; er beginnt südlich der Bettingerstrasse und endet am Bahnhof Lörrach Stetten (vgl. Abbildung 1). Rund ein Kilometer davon befindet sich auf Gebiet von Lörrach-Stetten.

Gemäss einer Machbarkeitsstudie der Deutschen Bahn ist sowohl ein oberirdischer als auch ein unterirdischer Ausbau technisch möglich. Aufgrund der zu erwartenden deutlich höheren Kosten der unterirdischen Variante hat sie allerdings entschieden, in der weiteren Planung nur die oberirdische weiterzuverfolgen.

Der Gemeinderat von Riehen lehnt einen oberirdischen Ausbau allerdings dezidiert ab (vgl. Kapitel 3). Gemeinsam mit dem Regierungsrat ist er zum Schluss gekommen, in der Vorstudie sei auch die Tieferlegung des Abschnitts zwischen Bettingerstrasse und Inzlingerstrasse, in dem sich fünf

Bahnübergänge und der Bahnhof Riehen befinden, zu prüfen. Der Bund und die Deutsche Bahn sind damit einverstanden, beteiligen sich aber nicht an den damit verbundenen Zusatzkosten.

Abbildung 1: Doppelspur-Abschnitt Riehen – Lörrach-Stetten mit möglicher Tiefelage



3. Haltung des Gemeinderats von Riehen

Die Wiesentalstrecke zerschneidet den historischen Ortskern von Riehen und führt mitten durch das Siedlungsgebiet. Zusätzliche Schrankenschliessungen aufgrund einer Taktverdichtung der S6 wären für den Ortsverkehr problematisch. Über vier der fünf schon heute von den Schrankenschliessungen betroffenen Bahnübergänge führen Buslinien.

In der Vorlage an den Einwohnerrat von Riehen («Planungskredit zur Kapazitätserweiterung S-Bahn S6 für die Planung der Variante Tiefelage») hält der Gemeinderat fest, er lehne die doppelgleisige Führung der Wiesentalbahn durch Riehen grundsätzlich ab. In Frage käme allenfalls eine unterirdische Lösung. Die Trennwirkung, die längeren Schrankenschliesszeiten, die Folgen für den Ortsbildschutz, die zusätzliche Lärmbelastung, der zusätzliche Platzbedarf und der Verlust von Wegverbindungen seien für die Gemeinde Riehen unannehmbare Folgen eines oberirdischen Doppelspurausbaus.

Der Gemeinderat setzt sich gemäss seinen Ausführungen für die Tieferlegung der S-Bahn ein, behält sich aber trotz Bereitschaft zur Mitfinanzierung der Zusatzplanung vor, sich ganz gegen einen Ausbau der Infrastruktur auf dem Gemeindegebiet Riehens auszusprechen. Ein staatsvertraglicher Anspruch, doppelgleisig durch Riehen zu bauen, bestehe für die Deutsche Bahn nicht. Da die Gemeinde nicht Vertragspartnerin der Abkommen ist, sei sie zur Durchsetzung des fehlenden staatsvertraglichen Anspruchs der Deutschen Bahn allerdings auf die Unterstützung des Kantons und des Bundes angewiesen.

Die Gemeindepräsidentin von Riehen hat gegenüber der UVEK weiter festgehalten, die Trennwirkung der Bahnlinie sollte gemäss dem vom Kanton genehmigten Richtplan der Gemeinde Riehen eigentlich reduziert werden. Die Gemeinde habe sich gegenüber dem Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 (ZRL) zwar zum Viertelstundentakt auf der S6 bekannt, sei dabei aber von einer Doppelspur südlich des Bahnhofs Niederholz ausgegangen. Dass die Deutsche Bahn diese nun im Zentrum von Riehen plane, habe den Gemeinderat auf dem falschen Fuss erwischt. Aus Riehener Sicht sei die Tiefelage das einzig vorstellbare Szenario, wenn der Doppelspurausbau im Zentrum von Riehen erfolgen muss.

Bei den vermutlich hohen Realisierungskosten einer Tieferlegung zu berücksichtigen ist aus Riehener Sicht, dass es sich dabei um ein Generationenprojekt handelte. Die Tiefelage könnte zum

einen bereits heute bestehende Probleme lösen und böte zum anderen die Chance, die frei werdenden Flächen anders zu nutzen. Konkrete Vorstellungen gibt es diesbezüglich allerdings noch keine.

4. Vorstudie für die Tieflage und Testplanung für flankierende Massnahmen

Die Deutsche Bahn geht basierend auf ihrer Machbarkeitsstudie davon aus, dass eine oberirdische Doppelspur im Kern von Riehen im Minimum zwölf und eine unterirdische mindestens 14 bis 15 Meter Breite in Anspruch nimmt. Die Verbreiterung des Bahntrassees bedingte u.a. die Umlegung des Lettackerwegs und bei Hochlage zusätzlich die Verschiebung oder gar grossräumige Umlegung des Spittlerweglis und hätte auch Konsequenzen für einige an der Strecke liegende Gebäude. Der seitliche Platzbedarf wäre bei der Tieflage grösser, weil es zwei Tunnelwände und Sicherheitsräume bräuchte. Für die an die Bahnanlagen angrenzenden Gebäude wäre die Tieflage also nicht besser als die Hochlage. Noch mehr Breite beansprucht würde für die Perrons und die Zugänge zur Haltestelle beim unterirdischen Bahnhof. Während der oberirdische Ausbau ein bis zwei Jahren dauern dürfte, wäre bei der im Tagebau erfolgenden Tunnel-Lösung gemäss einer groben Abschätzung des Tiefbauamts mit schätzungsweise fünf Jahren zu rechnen.

Um den Variantenentscheid basierend auf einem analogen Planungsstand fällen zu können, muss die Tieflage in die Vorstudie aufgenommen werden. Die damit verbundenen Kosten müssen von der Gemeinde Riehen und/oder vom Kanton Basel-Stadt übernommen werden.

Die Deutsche Bahn wird als Auftragnehmerin des Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 die Planungsmandate (Ingenieurleistungen) bald öffentlich ausschreiben. Um die Synergien der Planung für die oberirdische und die unterirdische Variante zu nutzen, sollten die Planungsleistungen für beide Varianten gleichzeitig submittiert werden. Voraussetzung dafür ist, dass die Finanzierung bis zum Start der Submission genehmigt ist. Sonst besteht die Gefahr, dass die Planungen ohne die Variante Tieflage vorangetrieben werden. Da der Beschluss des Grossen Rats bald vorliegen sollte, beantragt die UVEK dringliche Behandlung des Geschäfts. Eine separate Submission für die Variante Tieflage und eine asynchrone Arbeit an den beiden Varianten führten zu Mehrkosten.

Aufgabe der Gemeinde Riehen ist es, im Rahmen einer Testplanung flankierende Massnahmen zu beiden Varianten zu erarbeiten. Die Testplanung soll gesamtverkehrliche Strategien und Massnahmen entwickeln und genauer aufzeigen, wie sich die beiden Varianten auf Riehen auswirken, und zusammen mit den technischen Vorstudien der Deutschen Bahn eine optimale Grundlage für den Variantenentscheid schaffen. Zu klären gilt es z.B., welche Massnahmen bei einem oberirdischen Ausbau aufgrund der Taktverdichtung an den fünf Bahnübergängen ergriffen werden müssten, damit der Ortsverkehr weiter funktioniert, welche Strassen und Wege umgelegt werden müssten, und mit welchen Kosten all dies verbunden wäre. Geklärt werden müssen weiter die Eigentumsverhältnisse der bei Realisierung der Tieflage gewonnenen Flächen und wie diese genutzt werden könnten. Auch die Testplanung wird gemäss Antrag des Regierungsrats zur Hälfte vom Kanton finanziert.

5. Kommissionsberatung

Eintreten auf das Geschäft war in der UVEK nicht bestritten. Die Kommission beantragt dem Grossen Rat, der Ausgabenbewilligung für eine Beteiligung an der Vorstudie zur Variante «tief» in Riehen und an der Testplanung Flankierende Massnahmen in der Gemeinde Riehen zuzustimmen. Nachfolgend stellt sie ihre Abklärungen und Überlegungen dar.

5.1 Kostenbeteiligung des Kantons an der Vorstudie

Die UVEK stellt fest, dass der Einwohnerrat von Riehen dem «Planungskredit Kapazitätserweiterung S-Bahn S6 für die Planung der Variante Tieflage» am 29. März 2023 einstimmig zugestimmt hat. Der Gemeinderat steht dem Doppelspurausbau aber unabhängig von der Variante kritisch gegenüber, wie aus seinem Bericht an den Einwohnerrat hervorgeht (vgl. Kapitel 3). Die UVEK hat sich deshalb die Frage gestellt, ob eine finanzielle Beteiligung des Kantons an der Vorstudie zur Tieflage und der Testplanung gerechtfertigt ist, wenn mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit davon auszugehen ist, dass sich die Gemeinde Riehen grundsätzlich gegen den Doppelspurausbau wehrt.

Die Abklärungen der UVEK kommen zum Schluss, dass die Gemeinde Riehen den Doppelspurausbau nicht verhindern kann. Sie könnte das Vorhaben aber mittels Einsprache in der Bewilligungsphase und einer ablehnenden Stellungnahme im Plangenehmigungsverfahren verzögern und auch den Kanton auffordern, sich gegen das Projekt zu wehren. Allerdings hat der Bund bei Infrastrukturprojekten mit regionaler Bedeutung eine starke Position. In einer umfassenden Interessenabwägung könnte er den Doppelspurausbau auch gegen Widerstand durchsetzen.

Aus Optik des Kantons und der Region wäre eine Verzögerungstaktik von Riehen unschön. Die Region Basel erwartet vom Bund weitere namhafte Investitionen in den S-Bahn-Ausbau, insbesondere den Bau des Herzstücks. Widerstand bei einem vergleichsweise kleinen Ausbauschnitt wäre ein schlechtes Signal gegenüber dem Bund, was die weiteren Ausbauvorhaben betrifft.

Unterstützung findet bei der UVEK Widerstand im Sinne des Hinterfragens von vorgeschlagenen Lösungen und dem Einbringen von konstruktiven Ideen und Alternativen. Dass das Projekt – ob ober- oder unterirdisch – mit flankierenden Massnahmen verbessert werden kann, ist unbestritten. Es ist richtig und wichtig, dass sich die Gemeinde und der Kanton aktiv einbringen. Dies geschieht u.a. mit der Beteiligung an der Vorstudie und der Testplanung für flankierende Massnahmen. Die UVEK unterstützt deshalb den Antrag des Regierungsrats. Sie weist an dieser Stelle aber ausdrücklich darauf hin, dass der Ausbau der Strecke auch ihrer Einschätzung nach nicht zur Diskussion steht. Es geht nicht darum, ob die durch Riehen führende Eisenbahnstrecke ausgebaut werden soll oder nicht, sondern ausschliesslich darum, wie dies geschehen soll. Deshalb empfindet es die Kommission als störend, wenn der Gemeinderat von Riehen öffentlich zum Ausdruck bringt, er möchte eigentlich gar keinen Ausbau, sich alle Optionen offenhält und sich die Kosten für die zusätzliche Vorstudie und die Testplanung dennoch zur Hälfte vom Kanton finanzieren lässt. Nachvollziehbar ist die Forderung, die Strecke solle in einen Tunnel gelegt werden.

5.2 Kostenaufteilung bei der Realisierung

An einem oberirdischen Doppelspurausbau müsste sich weder der Kanton Basel-Stadt noch die Gemeinde Riehen finanziell beteiligen. Dies gilt, Stand heute, auch für die flankierenden Massnahmen. Die Mehrkosten eines unterirdischen Doppelspurausbaus gingen hingegen grundsätzlich zu Lasten jener, die diesen fordern. Wie gross diese Differenz ist, ist zum heutigen Zeitpunkt offen. Die Grössenordnung dürfte gemäss Deutscher Bahn bei 200 Mio. Franken liegen (+/- 50%).

Die Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements hat gegenüber der UVEK explizit festgehalten, der Kostenteiler von 50/50 bei der Finanzierung der Vorstudie und der flankierenden Massnahmen sei kein Präjudiz für die spätere Umsetzung. Über die Finanzierung der Tieflage kann aber erst verhandelt werden, wenn mehr Klarheit über die Kosten besteht. Diese zu beziffern ist Gegenstand der Vorstudie. Nicht unwahrscheinlich ist, dass die flankierenden Massnahmen (Umlegung

von Strassen, Bau von Unterführungen, Erhalt von schützenswerten Gebäuden etc.) bei der Variante Hochlage mehr kosten als bei der Variante Tieflage und sich die Differenz zwischen den beiden Varianten dadurch reduziert.

In die Diskussion über die Kostenaufteilung einbezogen werden müsste auch die künftige Nutzung der auf einer überdeckten Bahnstrecke entstehenden Fläche. Könnte die Gemeinde Riehen über diese Fläche verfügen, wäre dies für sie mit einem zu ermittelnden Mehrwert verbunden.

Ebenfalls in die Diskussion einfließen müsste der Umstand, dass sich im Ausbauperimeter Gebäude befinden, die im Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS) mit Schutzstatus A eingetragen sind. Gemäss ISOS müssen in der höchsten Schutzzone bestehende Beeinträchtigungen beseitigt werden – und nicht neue geschaffen werden. Die UVEK empfiehlt deshalb die Erstellung eines ISOS-Gutachtens.

5.3 Nutzen des Doppelspurausbaus für Riehen

Die UVEK möchte auch auf die mit dem Doppelspurausbau für Riehen und Basel verbundenen Vorteile hinweisen. In Riehen wird im Zuge der mit dem unterirdischen Ausbau verbundenen Kosten argumentiert, die S-Bahn werde von den Einwohnerinnen und Einwohnern von Riehen nur wenig genutzt. Die meisten würden mit Tram und Bus nach Basel fahren. Der Viertelstundentakt komme deshalb in erster Linie den aus dem Wiesental nach Basel pendelnden Leuten zugute.

Für die Nutzerinnen und Nutzer der S-Bahn aus Riehen ist der Vorteil der Taktverdichtung solange klein, als jeder zweite Zug lediglich zwischen Lörrach Hauptbahnhof und Badischem Bahnhof unterwegs ist. Die meisten Riehenerinnen und Riehener, die die S-Bahn nutzen, fahren bis zum Bahnhof Basel SBB und steigen dort um. Der anstehende Doppelspurausbau muss aber auch mit längerfristiger Optik beurteilt werden. Mit Realisierung des Herzstücks entstünde aus dem Wiesental und von den beiden Haltestellen in Riehen eine umsteigefreie S-Bahn-Verbindung im Viertelstundentakt in die Basler Innenstadt, an den Bahnhof Basel SBB und z.B. nach Liestal oder Rheinfelden. Die UVEK ist überzeugt, dass es im Interesse von Riehen liegt, nicht von diesen S-Bahn-Perspektiven «abgehängt» zu werden.

Im Interesse der Bevölkerung von Riehen und Basel ist auch die mit dem Ausbau des S-Bahn-Angebots und den zu ergreifenden flankierenden Massnahmen verbundene Verlagerung vom MIV auf den ÖV. In Riehen kann namentlich die Lörracherstrasse und die Baselstrasse entlastet werden. Dabei handelt es sich um einen wichtigen Beitrag zum gesetzlich geforderten Umwelt- und Klimaschutz. Mit Blick auf die kantonalen Klimaziele ist auch zu beachten, dass ein Tunnelbau mit einem nicht zu unterschätzendem CO₂-Ausstoss verbunden wäre.

Bis 2040 ist infolge Wachstum von Bevölkerung und Arbeitsplätzen mit einer weiteren deutlichen Verkehrszunahme aus dem Wiesental zu rechnen. Im grenzüberschreitenden Verkehr ist das Potenzial für eine Verlagerung von der Strasse auf die Schiene besonders gross. Der Modal Split zwischen Deutschland und der Schweiz ist in der Region Basel mit etwa 10% sehr gering. Die Zahlen zeigen, dass Riehen für einen substanziellen Anteil des MIV-Verkehrs Ziel- bzw. Startort ist. Um den ÖV-Anteil beim Verkehr aus dem Wiesental zu erhöhen, sind darum angebotsseitige und nachfrageseitige Verbesserungen nötig. Neben der Taktverdichtung sowie dem Herzstück sind nachfrageorientierte flankierende Massnahmen zu erarbeiten, zum Beispiel Park-and-ride- und Bike-and-Ride-Anlagen rund um die S-Bahn-Haltestellen, Parkraumbewirtschaftung, Sharing und Pooling sowie die Bevorzugung des Fuss-, Velo- und öffentlichen Verkehrs.

Darauf hinzuweisen ist, dass diese Argumente unabhängig davon gelten, ob der Doppelspurausbau in Hoch- oder Tieflage erfolgt. Die Erkenntnisse der Testplanung können also zu einem grossen Teil unabhängig vom Variantenentscheid in die Verkehrsplanung einfließen. Von der Tieflage profitieren würden in erster Linie die im nördlichen Teil von Riehen wohnenden Menschen.

In Anbetracht der Tatsache, dass der Kanton die Hälfte der für die Vorstudie und die Testplanung anfallenden Kosten übernehmen soll und sich vermutlich auch an einer Realisierung der Tieflage

mit einem namhaften Betrag beteiligen müsste, wünscht sich eine Mehrheit der UVEK vom Rieher Gemeinderat ein stärkeres Bekenntnis zur S-Bahn und zur erwünschten Verkehrsverlagerung, trägt doch der vom Variantenentscheid zum grössten Teil nicht betroffene Teil des Kantons das Anliegen solidarisch mit. Ein anderer Teil der Kommission weist darauf hin, dass auch die Einwohnerinnen und Einwohner von Riehen im Kanton Basel-Stadt Steuern zahlen und deshalb für die finanzielle Beteiligung des Kantons am Projekt nicht eine Gegenleistung von Riehen gefordert werden kann.

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

Die Anzugstellenden erkundigen sich beim Regierungsrat nach dessen Bereitschaft, die Planung und Ausführung einer Untertunnelung der S6 im Bereich des historischen Dorfkerns von Riehen zu unterstützen und sich auch finanziell daran zu beteiligen.

Der Regierungsrat geht mit den Anzugstellenden einig, dass die Auswirkungen eines möglichen Doppelspurausbaus auf Riehen zu minimieren sind. Er ist bereit, sich an den Kosten für eine Zusatzstudie zur Tieferlegung der Wiesentalbahn im Ortskern von Riehen zu beteiligen, und legt dem Grossen Rat dafür mit dem *Ratschlag betreffend Ausgabenbewilligung für die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen* eine Ausgabenbewilligung vor.

Der Regierungsrat beantragt, den *Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Ausbau S6 durch Riehen. Auswirkung auf Riehen-Dorf»* abzuschreiben. Die UVEK schliesst sich diesem Antrag an.

7. Anzug Edibe Gölgeli betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen»

Die Anzugstellerin bittet den Regierungsrat u.a. zu prüfen, ob eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen technisch machbar ist und darzulegen, was zum jetzigen Zeitpunkt über die Vor- und Nachteile einer Tunnellösung gegenüber einem oberirdischen Doppelspurausbau bekannt ist. Weiter fragt sie, ob der Regierungsrat bereit ist, beim Bundesamt für Verkehr darauf hinzuwirken, dass die DB Netz AG die Tieferlegung prüft und plant, und die entstehenden Kosten mitzutragen. Weiter interessiert sie, welche Mehrkosten gegenüber einer oberirdischen Variante zu erwarten sind, welcher Mehrwert sich durch eine Tieferlegung für die Gemeinde Riehen und für das Deutsche Bundes Eisenbahnvermögen als Grundeigentümerin ergeben würde, und wie die Tieferlegung finanziert werden könnte.

Der Regierungsrat beantragt, den *Anzug Edibe Gölgeli betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen»* stehenzulassen, da sich ein Teil der gestellten Fragen erst nach Vorliegen der geplanten Studie beantworten lässt. Die UVEK schliesst sich auch diesem Antrag an.

8. Antrag

Gestützt auf ihre Ausführungen in Kapitel 5 dieses Berichts beantragt die UVEK dem Grossen Rat mit 10:1 Stimmen bei 1 Enthaltungen die Annahme des nachstehenden Beschlussesentwurfs.

Mit 12:0 Stimmen beantragt die UVEK dem Grossen Rat, den *Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Ausbau S6 durch Riehen. Auswirkung auf Riehen-Dorf»* abzuschreiben.

Mit 12:0 Stimmen beantragt die UVEK dem Grossen Rat, den *Anzug Edibe Gölgeli betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen»* stehenzulassen.

Den vorliegenden Bericht hat die UVEK an ihrer Sitzung vom 19. April 2023 mit 12:0 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission



Raphael Fuhrer
Präsident

Beilagen

Entwurf Grossratsbeschluss
Mitbericht Regiokommission

Grossratsbeschluss

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

(vom

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsichtnahme in den Ratschlag des Regierungsrats Nr. 22.1550.01 vom 23. November 2022 sowie in den Bericht der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission Nr. 22.1550.02 vom 19. April 2023, 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 unterliegt dem Referendum.



Regiokommission
Basel, 10. März 2023

Kommissionsbeschluss vom 10. März 2023

Mitbericht der Regiokommission

**zum 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»**

zuhanden der

Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission (UVEK)

Inhalt

1. Auftrag und Vorgehen der Kommission	3
2. Ausgangslage	3
3. Erwägungen der Kommission	3
3.1 Abhängigkeiten Bundesprogramme STEP AS 2035, Agglomerationsprogramm und Planung der Deutschen Bahn (DB Netz).....	3
3.2 Ausbauten in Deutschland	4
3.3 Auswirkungen auf die Gesamtplanung: Angebotsentwicklung 2035 und Herzstück.....	4
4. Antrag	5

1. Auftrag und Vorgehen der Kommission

Der Grosse Rat hat den zum Ratschlag Nr. 22.1550.01 «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 Gölgei betreffend 'Doppelspurausbau der S6 in Riehen'» am 11. Januar 2023 der Umwelt-, Verkehr- und Energiekommission (UVEK) zur Berichterstattung und der Regiokommission zum Mitbericht überwiesen.

Die beiden Kommissionen liessen sich aufgrund des unterschiedlichen inhaltlichen Fokus getrennt von der Verwaltung informieren. Der Regiokommission wurde das Projekt an ihrer Sitzung vom 27. Januar 2023 durch die Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements (BVD), den Leiter Mobilitätsplanung im BVD sowie dem Geschäftsführer von Agglo Basel präsentiert.

2. Ausgangslage

Die Deutsche Bahn (DB Netz) plant seit Herbst 2021 den Weiterausbau der Wiesentalstrecke für das zukünftige Angebot der trinationalen S-Bahn. Vorgesehen ist unter anderem ein Viertelstundentakt zwischen Basel Badischer Bahnhof und Lörrach Hbf. 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.

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.

3. Erwägungen der Kommission

Der Regiokommission war es insbesondere ein Anliegen, sich über die Auswirkungen auf die benachbarten Gebietskörperschaften und deren Umgang mit den selben Herausforderungen, wie sie das Dorf Riehen betreffen, zu informieren. Weiter steht das Projekt im Kontext des langfristigen Ausbaus und der Gesamtentwicklung der S-Bahn im Raum Basel. Die Regiokommission anerkennt dabei, dass es sich beim vorliegenden Ratschlag um ein Projekt ausschliesslich auf Boden der Gemeinde Riehen handelt und bewertet in diesem Sinne die Auswirkungen auf die Gemeinde Riehen nicht. Zusätzlich hat sich die Regiokommission zu den Auswirkungen auf den Landkreis Lörrach über den Verein Agglo Basel erkundet.

Der Regiokommission ist es ein Anliegen, den Ausbauschnitt der Wiesentalbahn im Kontext der gesamten Angebotsentwicklung 2035 und schliesslich die Finalisierung der trinationalen S-Bahn mit dem Herzstück zu betrachten.

3.1 Abhängigkeiten Bundesprogramme STEP AS 2035, Agglomerationsprogramm und Planung der Deutschen Bahn (DB Netz)

Das Projekt zur Taktverdichtung Basel Bad. Bahnhof – Lörrach Hbf. wurde bundesseitig in das Strategische Entwicklungsprogramm Ausbauschnitt 2035 (STEP AS 2035) aufgenommen und die Finanzierung der wirtschaftlich günstigsten Variante ist damit gesichert. Neben den beiden Vorstudien zu den Varianten «tief» und «hoch» hat die Gemeinde Riehen einen ergebnisoffenen Prozess für flankierende Massnahmen zu den beiden Varianten gestartet.

Die Regiokommission hält fest, dass mit den beiden Studien und dem begleitenden Prozess zu den flankierenden Massnahmen, keine weiteren Verzögerungen erfolgen dürfen. Die Ergebnisse müssen bis 2025 zwingend vorliegen, damit die flankierenden Massnahmen im Rahmen des Agglomerationsprogramm 5. Generation fristgerecht eingereicht werden können. Andernfalls entfällt die Möglichkeit, die flankierenden Massnahmen über das Agglomerationsprogramm finanzieren zu lassen beziehungsweise allfällige Mehrkosten für flankierende Massnahmen eines oberirdischen Ausbaus mit den Mehrkosten eines unterirdischen Ausbaus zu verrechnen.

3.2 Ausbauten in Deutschland

Auf deutscher Seite der Grenze fallen insgesamt drei Perimeter mit Doppelspurausbau für die Garten- und Wiesentalbahn an. Der Abschnitt Schopfheim bis Schopfheim West umfasst 1.9 km, dazu müssen zwei Bahnübergänge und die Station Schopfheim West ausgebaut werden. Zwischen der neuen Station Zentralklinikum bis Lörrach Brombach/Hauingen wird die Strecke auf rund 1.8 km auf Doppelspur ausgebaut. Dazu ist der Ausbau von zwei Bahnübergängen sowie der Station Brombach/Hauingen und der Neubau der Station Zentralklinikum notwendig. Zudem wird eine neue Überführung gebaut. Schliesslich wird der in Riehen beginnende Doppelspurausbau über die Grenze bis zu Station Lörrach Stetten auf 1.1 km weitergeführt. Dazu muss die Verkehrsstation Lörrach-Stetten sowie die Abzweigung der Gartenbahn (S5 Weil am Rhein – Lörrach – Steinen) angepasst werden.

Die Regiokommission hat sich per Brief bei Agglo Basel über die Auswirkungen auf deutscher Seite erkundigt. Seitens der Zweckverbands Regio-S-Bahn wurde per 9. Februar ein Vermerk mit nachfolgenden Inhalt zugestellt. Demgemäss werden deutscher Seite insbesondere längere Schranken-Schliesszeiten erwartet. Die Auswirkungen werden mit der aktuell laufenden Studie zur Variante «hoch» erhoben. Darin werden geeignete Massnahmen, wie beispielsweise die Schaffung einer Unterführung geprüft. Neben den kritischen Bahnübergängen in Riehen werden vor allem die als kritisch angesehenen Bahnübergänge in der Stadt Lörrach bewertet. Mit ersten Untersuchungsergebnissen ist im Sommer 2023 zu rechnen. Auf der Strecke zwischen Lörrach Hbf. und Zell i. W. bleibt das Angebot, ausgenommen vom neuen Haltepunkt Zentralklinikum in Lörrach, unverändert. Die Schliesszeiten verlängern sich in diesem Abschnitt nur geringfügig, hauptsächlich aufgrund längerer Haltezeiten oder einer geänderten Haltepolitik der S5 (Gartenbahn). Für Steinen wurde aufgrund der bereits jetzt kritischen Verkehrssituation im Bereich der Bahnübergänge im Jahr 2019 eine verkehrliche Untersuchung veranlasst. Dabei ist die Ortsumfahrung L 135 Steinen Ost in Planung und hat eine zwingende Abhängigkeit zur Beseitigung des heutigen Bahnübergangs beim Bahnhof Steinen. Die Planung steht in Abhängigkeit der Verkehrsprojekte Ausbau Bundesstrasse 317 und der bahnparallelen Verlegung des Landesstrasse 138 Hauingen-Steinen.

3.3 Auswirkungen auf die Gesamtplanung: Angebotsentwicklung 2035 und Herzstück

Dier Regiokommission ist sich bewusst, dass der Angebotsausbau mit dem Zielhorizont 2035 für Riehen erstmals keine erhebliche Verbesserung des Angebots, beziehungsweise der Anbindung an die Agglomeration Basels bedeutet. Die Taktverdichtung von Lörrach via Riehen nach Basel Bad. Bahnhof erhöht zwar die Passagierkapazitäten und ermöglicht eine bessere Anbindung an die Verbindungen über den Badischen Bahnhof nach Deutschland. Die Anbindung an den Bahnhof SBB, an die Schweizer Täler und nach Frankreich wird vorerst nicht verbessert. Erst mit dem Herzstück kann diese Lücke geschlossen werden und die Wiesentalbahn wird alternierend mit den Schweizer Tälern und Frankreich mit dem Euroairport verbunden.

Diese Abhängigkeit ist es, was den Ausbau der Wiesentalbahn als unabdingbar gestaltet. Wenn das Wiesental nicht auf einen 15 Min. Takt ausgebaut wird, fehlen zwei Züge pro Stunde und Richtung und das Konzept des Herzstücks würde nicht mehr funktionieren. In diesem Sinne

unterstützt die Regiokommission die Vorstudie zur Variante «tief» und die vertiefte Abklärung der flankierenden Massnahmen.

4. Antrag

Die Regiokommission empfiehlt der Umwelt-, Verkehr- und Energiekommission einstimmig mit 12 Stimmen Antrag auf Annahme der Beschlussvorlage.

Die Regiokommission empfiehlt der Umwelt-, Verkehr- und Energiekommission einstimmig mit 12 Stimmen den Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Ausbau S6 durch Riehen. Auswirkung auf Riehen-Dorf» abzuschreiben.

Die Regiokommission empfiehlt gestützt auf die Ausführungen in Kapitel 3 der Umwelt-, Verkehr- und Energiekommission einstimmig mit 12 Stimmen den Anzug Edibe Gögeli betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen» stehen zu lassen.

Die Regiokommission hat diesen Mitbericht am 10. März 2023 einstimmig mit 10 Stimmen verabschiedet und ihren Präsidenten zum Sprecher bestimmt.

Im Namen der Regiokommission



Niggi Rechsteiner
Präsident