



An den Grossen Rat

21.5776.04

BVD/P215776

Basel, 30. April 2025

Regierungsratsbeschluss vom 29. April 2025

Anzug Edibe Gölgeleli betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. Mai 2023 vom Schreiben Nr. 21.5776.03 Kenntnis genommen und – dem Antrag der Umwelt-, Verkehrs- und Energiekommission folgend - den Anzug Edibe Gölgeleli stehen lassen und ihn dem Regierungsrat zum erneuten 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 Gölgeleli»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage und Stand der Arbeiten

Nach den Beschlüssen des Grossen Rates vom 11. Mai 2023¹ zum Ratschlag betreffend «Ausgabenbewilligung für die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen»² und des Riehener Einwohnerrats vom 29. März 2023 zum analogen Planungskredit startete die hierfür beauftragte Deutsche Bahn bzw. DB InfraGO (vormals DB Netz) mit den Vorstudien (Grundlagenermittlung und Vorplanung³) zur sogenannten Variante «tief». Die Arbeiten erfolgen parallel zu den Planungen für den Ausbau der Garten- und Wiesentalbahn⁴. Diese sehen in Riehen einen oberirdischen Doppelspurausbau vor (Variante «hoch»).

Grundlage für einen Doppelspurausbau in Riehen sowohl in Hoch- als auch in Tieflage bilden zwei Machbarkeitsstudien aus dem Jahr 2020⁵. Beide Varianten untersucht zurzeit DB InfraGO auf der Stufe Vorplanung vertieft. Die Ergebnisse dazu sollten bis Ende dieses Jahres vorliegen.

Zusätzlich zu den Arbeiten von DB InfraGO haben der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen 2024 von der Universität Basel die Grundlagen bezüglich Geologie und Hydrogeologie aufarbeiten und zusammenstellen lassen.⁶ Die Ergebnisse der Studie bilden ebenfalls eine wichtige Grundlage. Dank dieser konnte DB InfraGO bei der Grundlagenermittlung und Vorplanung auf Feldsondierungen verzichten.

Stand Planungen DB InfraGO in Riehen

DB InfraGO prüft bei der Variante «hoch» deren Lage in den beiden Untervarianten «Ost» (mit Schonung der Bestandsgebäude, vorgemerkt im ISOS) und «West» (mit Schonung des Spittlerwegli, wichtige Fuss- und Veloverbindung). Für die Variante «tief» wiederum wird ein zweigleisiger Tagbautunnel (mit einer unterirdischen Haltestelle Riehen) untersucht. Dabei sind mögliche Konflikte mit der bestehenden unterirdischen Infrastruktur (speziell Hauptsammelkanal der Kanalisation) zu berücksichtigen.

Bereits vorgängig untersuchte DB InfraGO im Rahmen der in Deutschland obligatorischen Eisenbahnbetriebswirtschaftlichen Untersuchung den Fahrplan sowie den Infrastrukturbedarf. Weitere Grobklärungen betreffen Umweltthemen, die Schliesszeiten der Barrieren an den fünf Bahnübergängen und insbesondere auch mögliche Auswirkungen der beiden Doppelspur-Varianten auf den Riehener Ortskern auf Grundlage des Bundesinventars der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS).

Testplanung flankierende Massnahmen

Die Gemeinde Riehen und der Kanton Basel-Stadt führten im Zusammenhang mit dem geplanten Doppelspurausbau vom September 2023 bis Juli 2024 eine Testplanung durch. Ziel dieser Testplanung war es, für die Varianten «hoch» und «tief» jeweils flankierende Massnahmen zu identifizieren, um mögliche negative Auswirkungen auf Riehen zu mindern und Chancen im Zusammenhang mit dem Vorhaben zu nutzen. Den Lead bei der Testplanung hatte die Gemeinde Riehen. Der Kanton Basel-Stadt wirkte im Verfahren (Vorbereitung, Durchführung, Beurteilung) intensiv mit.

¹ GRB Nr. 23/19/11.1G vom 11.05.2023

² Ratschlag 22.1550.01 vom 23.11.2022 betreffend Ausgabenbewilligung für die Beteiligung des Kantons Basel-Stadt an der Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen, zusammen mit dem Antwortschreiben Nr. 20.5254.02 zum Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Ausbau S6 durch Riehen. Auswirkung auf Riehen-Dorf» und dem Zwischenbericht Nr. 21.5776.02 zum vorliegenden Anzug Edibe Gölgeli. Bericht Nr. 22.1550.02 der UVEK vom 19.04.2023

³ Entspricht den Leistungsphasen 1 und 2 der deutschen Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI).

⁴ Die Planungen erfolgen im Auftrag des Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 Lörrach (ZRL) vom Oktober 2021.

⁵ Machbarkeitsstudien des Büros Obermeyer vom Mai und Juli 2020, die im Auftrag des ZRL bzw. der Gemeinde Riehen erstellt wurden.

⁶ Das Geologische Gutachten ist Teil der Ausgabenbewilligung an die Vorstudie für eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen.

Den Abschluss der Testplanung bildete Ende November/Anfang Dezember 2024 eine Ausstellung im Riehener Gemeindehaus. Im Wesentlichen zeigt die Testplanung auf, dass beide Varianten in unterschiedlicher Form einen erheblichen Eingriff ins Dorfbild bedeuten. In beiden Varianten wurden vier zentrale Herausforderungen identifiziert: Vernetzung des Fuss- und Veloverkehrs in Richtung Ost-West bzw. Nord-Süd, ökologische Vernetzung, Lenkung des motorisierten Individualverkehrs und ortsverträgliche Nutzung des städtebaulichen Potenzials von Riehen. Der dörfliche Charakter und die heutige Massstäblichkeit der Bebauung sollen auch mit der Realisierung der Doppelspur erhalten bleiben.

Die Ergebnisse aus der Testplanung und die daraus abgeleiteten flankierenden Massnahmen sollen nun in die laufende Vorplanung von DB InfraGO einfließen. Mit diesem Anliegen sind die Gemeindepräsidentin von Riehen und die Vorsteherin des Bau- und Verkehrsdepartements im Oktober 2024 in einem gemeinsamen Schreiben bei Landrätin Dammann, der Präsidentin des Zweckverbands Regio-S-Bahn 2030 Lörrach (ZRL), der den Auftrag für die Vorstudie erteilt hat, vorstellig geworden. Entsprechende Gespräche laufen zurzeit auf Fachebene.

2. Beantwortung der Fragen

- *Ist eine Tieferlegung der S-Bahn in Riehen technisch machbar und bedarf es hierfür eine neue Machbarkeitsstudie?*
- *Was ist dem Regierungsrat zum jetzigen Zeitpunkt über die Vor- und Nachteile einer Tunnelösung gegenüber einem oberirdischen Doppelspurausbau bereits bekannt?*

Die Machbarkeit einer Tieflage des Doppelspurausbaus im Ortskern von Riehen ist erwiesen. Der Regierungsrat hat beide Varianten «hoch» und «tief» sowie deren Vor- und Nachteile im eingangs erwähnten Ratschlag 22.1550.01 vom November 2022 ausführlich dargelegt.

- *Ist die Regierung bereit, 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?*

Das Bau- und Verkehrsdepartement hat in Gesprächen mit den Projektträgern ZRL und BAV erreicht, dass die DB InfraGO die Variante «tief» in die Vorplanung aufnimmt. Dies unter der Bedingung, dass die verursachten Kosten für eine zusätzliche Variante vom Kanton Basel-Stadt und der Gemeinde Riehen getragen werden und den übrigen Projektpartnern keine Zusatzkosten entstehen.

- *Ist die Regierung bereit, daraus entstehenden Kosten mitzutragen?*

Sowohl der Regierungsrat Basel-Stadt als auch der Riehener Gemeinderat haben Ende 2022 ihren Parlamenten eine Kreditvorlage zur Finanzierung der Vorstudie für eine Variante «tief» unterbreitet. Beide Parlamente sind im Frühjahr 2023 den Anträgen nahezu einstimmig gefolgt.

- *Welche Mehrkosten sind gegenüber einer oberirdischen Variante zu erwarten?*

Aufgrund der genannten beiden Machbarkeitsstudien sind für die Variante «tief» Mehrkosten von rund 170 Millionen Franken (bei einer Genauigkeit von $\pm 30\%$) gegenüber «hoch» zu erwarten. Nach Abschluss der laufenden Vorplanung werden Ende 2025 zu beiden Varianten genauere Kostangaben vorliegen.

- *Welcher Mehrwert würde sich für die Gemeinde Riehen und für das Deutsche Bundeseisenbahnvermögen als Grundeigentümerin durch eine Tieferlegung ergeben?*

In der Testplanung wurde der Mehrwert für die Gemeinde Riehen in den Bereichen Verkehr, Siedlung, Natur und Freiraum untersucht. Im Bereich Verkehr zeigt sich, dass bei der unterirdischen Variante ein Potenzial in der besseren Vernetzung in Ost-West-Richtung im Ortszentrum für den Fuss- und Veloverkehr, die Buslinien und den Autoverkehr besteht. Dies vor allem durch die Aufhebung der fünf mit Barrieren gesicherten Bahnübergängen. Die weiteren verkehrlichen Auswirkungen dank Aufhebung der Bahnschranken sind noch Gegenstand vertiefter Untersuchungen. Darüber hinaus wird mit der Variante «tief» in Nord-Süd-Richtung über der Tunneldecke neuer Bewegungsraum für Mensch und Tier geschaffen. In Bezug auf die Natur muss die ökologische Vernetzung erst noch hergestellt werden.

Bei der Variante «hoch» wiederum bleibt im Wesentlichen zwar der Trennungseffekt der doppelspurigen Bahnstrecke auf das Riehener Zentrum bestehen. Dieser liesse sich jedoch mit flankierenden Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr in West-Ost- und Nord-Süd-Richtung (zusätzliche grosszügigere Unterführung, Ausbau der bestehenden Personenunterführung am Immenbach oder Anpassung der Achse Eisenbahnweg-Schützenweg), mit einer attraktiveren Gestaltung des Ankunftsbereichs und des Vorplatzes auf beiden Seiten des Bahnhofs, einer Reduktion der Barrieren-Schliesszeiten sowie ebenfalls mit einer ökologischen Vernetzung mildern. Auch die im Vergleich zur unterirdischen Variante deutlich geringeren Kosten sind mitzuberücksichtigen.

Für das deutsche Bundeseisenbahnvermögen, der Eigentümerin der Bahninfrastruktur auf Schweizer Gebiet, ergibt sich durch eine Tieferlegung kaum einen Mehrwert. Im Gegenteil: Betrieb und Unterhalt des Tunnelbauwerks schlagen mit jährlichen Kosten von bis zu 3% der Investitionskosten stark zu Buche. Dies wären schätzungsweise 6 Mio. Franken pro Jahr. Der Wegfall der Betriebs- und Unterhaltskosten für die fünf Barrieren sind im Gegenzug verhältnismässig gering.

Der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen haben sich entschieden, beide Varianten zu prüfen, um eine Lösung für den S-Bahn-Ausbau zu finden, die mehrheitsfähig ist.

- *Wie könnten die Mehrkosten einer Tieferlegung allenfalls finanziert werden?*
- *Hält es der Regierungsrat für möglich und denkbar, sich den Teil dieser Mehrkosten, der nicht durch Dritte gedeckt werden könnte, paritätisch mit der Gemeinde Riehen aufzuteilen?*

Diesen beiden Fragen wird sich der Regierungsrat annehmen, sobald die Ergebnisse der Vorstudien mit genaueren Kostenangaben zu beiden Varianten vorliegen.

3. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Edibe Gölgeli betreffend «Doppelspurausbau der S6 in Riehen» stehen zu lassen.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin