



An den Grossen Rat

21.5819.02

Petitionskommission
Basel, 29. März 2022

Kommissionsbeschluss vom 28. März 2022

Petition P442 betreffend «Keine oberirdische S-Bahn-Doppelspur im Riehener Dorfzentrum»

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt hat P442 «Keine oberirdische S-Bahn-Doppelspur im Riehener Dorfzentrum» in seiner Sitzung vom 12. Januar 2022 der Petitionskommission zur Prüfung und Berichterstattung überwiesen.

1. Wortlaut der Petition P442¹

Die unterzeichnenden Einwohnerinnen und Einwohner von Riehen ersuchen den Grossen Rat und den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt darum, sich gegen den vorgesehenen oberirdischen Doppelspurausbau der S6 durch das Dorfzentrum Riehens zwischen Bettingerstrasse und Inzlingerstrasse und für alternative Lösungen bei den Deutschen und Schweizer Behörden einzusetzen sowie letztere unvoreingenommen zu prüfen und die Gemeinde Riehen verfassungsgemäss zur gewählten Lösung anzuhören. Die Unterzeichneten fordern den Grossen Rat und den Regierungsrat auf, alle möglichen, insbesondere die folgenden Alternativen zu prüfen:

1. Doppelspurausbau in Tieflage
2. Doppelspurausbau auf der Strecke zwischen Badischem Bahnhof und Niederholz
3. Alternativer 15-Minuten-Takt der S6 mit der S5 (Verbindung zwischen Lörrach und Weil mit Anschluss an Tramlinie 8)
4. Neue Verbindungsbrücke für die S5 von Weil Gartenstadt in die Hauptlinie Freiburg – Badisch Bahnhof zur Ermöglichung einer durchgehenden Doppelspur für das vordere Wiesental
5. Prüfung von Fahrbahnoptimierungen und der Schrankenschliesstechnologie für eine ÖV-Verbesserung ohne Schienenausbau

Begründung:

- Die Gemeinde Riehen ist vom geplanten oberirdischen Doppelspurausbau unmittelbar und materiell betroffen. Eine formelle, verfassungsgemässe Anhörung der Gemeinde muss daher gewährleistet sein. Das ist bisher nicht geschehen, jedoch hat das zustän-

¹ Petition P442 «Keine oberirdische S-Bahn-Doppelspur im Riehener Dorfzentrum», Geschäfts-Nr. 21.5819.01.

dige kantonale Departement desungeachtet bereits seine Zustimmung zum vorgesehenen Projekt verkündet und fälschlicherweise verlautbaren lassen, der Doppelspurausbau sei im kantonalen Richtplan vorgesehen. Im kantonalen Richtplan war bisher zwar von einem Doppelspurausbau schon die Rede, dieser war jedoch örtlich noch nicht festgelegt.

- Der vorgesehene Doppelspurausbau für einen 15-Minuten-Takt der S-Bahn war ursprünglich zwischen Badischem Bahnhof und Niederholz geplant. Gegen dieses Vorhaben hat sich die Gemeinde Riehen nicht gewehrt. Die neue, überraschende Planung entstand aufgrund geänderter Haltestellen-Pläne in Lörrach (Haltestelle beim neuen Zentralklinikum statt am Zoll), welche veränderte Fahrpläne zur Folge hatten. Riehen wurde in diese Planungen weder involviert noch hat die Gemeinde ein Interesse daran. Der Kanton muss jedoch primär für die Interessen seiner Kantons-Einwohnerinnen und -Einwohner und nicht jene der Nachbarn einstehen.
- Der oberirdische Doppelspurausbau durch das Dorfzentrum würde Enteignungen, den Abriss von Häusern und für die Gemeinde den Verlust von Infrastruktur von öffentlichem Interesse bedeuten (Trottoirs, Bäume, Velowege). Gegen diese massive Beeinträchtigung ohne Mehrwert für die Gemeinde wehren wir uns entschieden.
- Es gibt genügend Alternativen, welche geeignet sind, die ÖV-Anbindung aus dem Wiesental nochmals zu verbessern. Diese sollen ernsthaft geprüft werden.

Wir bitten wir den Grossen Rat und den Regierungsrat, umgehend im Interesse seiner Gemeinde Riehen zu handeln.

2. Abklärungen der Petitionskommission

2.1 Hearing vom 21. Februar 2022

Am Hearing der Petitionskommission nahmen eine Vertreterin und ein Vertreter der Petentschaft teil, sodann der Projektleiter Mobilitätsplanung und der kantonale Koordinator Bahnknoten Basel als Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements, sowie der Geschäftsführer von Agglo Basel als Vertretung von «trireno», der Organisation der Trinationalen S-Bahn, teil.

2.1.1 Anliegen der Petentschaft

Die Vertretung der Petentschaft hielt fest, dass sie im Namen der 1'100 Personen hier seien, die die von der EVP Riehen lancierte Petition unterzeichneten hätten. Ihre Petition sei ein Tag nach jener der FDP Riehen-Bettingen² gestartet worden. Die Unterstützung für ihr Anliegen sei parteiübergreifend. Dies habe sich auch bei der Unterschriftensammlung gezeigt – es habe keine Rolle gespielt, von welcher Seite die vorliegende Petition gekommen sei. In Riehen sei das Bedürfnis sehr gross, dass Alternativen geprüft würden, damit der Doppelspurausbau, so wie er jetzt im Raum stünde, nicht umgesetzt werde.

Die Situation der S-Bahn mitten durch Riehen sei eine alte Thematik, die die Bevölkerung nicht erst seit gestern beschäftige. Hierzu ist der Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Ausbau S6 durch Riehen. Auswirkung auf Riehen-Dorf» (Geschäftsnummer: 20.5254) zu erwähnen.

Der Auslöser für die Lancierung der vorliegenden Petition sei nun die Medienberichtserstattung im Oktober 2021 gewesen, wonach eine oberirdische Doppelspur durch das historische Dorfzentrum von Riehen gebaut werden solle.

Der Petentschaft ginge es nicht darum, die Optimierung der Verbindung aus der Nachbarschaft von Riehen in die Stadt hinein zu verhindern. Aus ihrer Sicht gebe es aber andere Lösungen als den oberirdischen Doppelspurausbau. Ein Aspekt, der aus ihrer Sicht vertieft angeschaut werden müsse, sei der Doppelspurausbau in Tieflage. Ursprünglich sei der Doppelspurausbau ja auf der

² Die Petition zum Schutz des historischen Dorfkerns von Riehen der FDP Riehen-Bettingen ist an den Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt sowie an das Bundesamt für Verkehr (BAV) gerichtet.

Strecke zwischen dem Badischen Bahnhof und der Haltestelle Riehen-Niederholz geplant gewesen. Davon sei die Gemeinde Riehen bis Ende Oktober ausgegangen. Zudem müssten die Fragestellung rund um den Viertelstundentakt der S6 und der S5 sowie die Möglichkeiten bezüglich einer neuen Verbindungsbrücke für die S5 von Weil-Gartenstadt in die Hauptlinie Freiburg-Badischer Bahnhof angeschaut werden. Auch die Prüfung von Fahrplanoptimierungen und von neuen Schrankenschliesstechnologien sei ein altes Anliegen.

Zwischenzeitlich sei in Riehen ein Podium durchgeführt worden, an dem u. a. auch Vertreter von «trireno» teilgenommen hätten. Ausserdem habe der Einwohnerrat Riehen eine Resolution verabschiedet³, die von allen Einwohnerrätinnen und -räten unterzeichnet worden sei. Im Grossen Rat gebe es des Weiteren einen Vorstoss von Edibe Gölgeli⁴ zum Thema. Zum Vorstoss, der auf Bundesebene von Ständerätin Eva Herzog⁵ eingereicht worden sei, liege mittlerweile eine Antwort vor. Dabei gehe es um eine Güterabwägung zwischen Angebotsverbesserung der S-Bahn oder Erhalt des historischen Dorfkerns von Riehen.

In diesem Zusammenhang zeigt die Petentschaft zwei Visualisierungen⁶ des Spittlerweglis. Dieser Weg werde von vielen Menschen genutzt, so z. B. wenn sie mit dem Velo von der Stadt her auf den Lörracher Markt einkaufen gingen. Auf der ersten Darstellung wird gezeigt, wie das Spittlerwegli bei der Tieferlegung und auf der zweiten, wie es beim Doppelspurausbau mit flankierenden Massnahmen wie z. B. Lärmschutzwänden aussehen könnte.



Die Petentschaft spricht in diesem Kontext die drohende Enteignung von sich im Gebiet des Doppelspurausbau befindlichen Gebäulichkeiten an. Im betroffenen Gebiet befänden sich u. a. 68 Alterswohnung und das Alters- und Pflegeheim Wendelin, das direkt an der Bahnlinie liege. Diese Gebäulichkeiten wären massiv vom Doppelspurausbau betroffen, allerdings, im Kellerbereich und weniger stark, auch von der unterirdischen Variante. Im historischen Kern hätten ausserdem zahlreiche Gewerbetreibende ihre Häuser. Man müsse sich bewusst sein, dass es sich um einen markanten und massiven Einschnitt handle.

Ein Teil der Bevölkerung Riehens erachte den Viertelstundentakt, zumindest in den Stosszeiten, als ein wichtiges Angebot. Es würde sicherlich geschätzt, wenn der Takt ausgebaut würde. Die Petentschaft weist aber auch auf einen weiteren Aspekt hin: An der Inzlingerstrasse bspw. warte man morgens bereits jetzt lange an der Bahnschranke. Wenn diese nun im Viertelstundentakt geschlossen werde, wäre der Verkehr erst recht behindert. Es gebe zudem einen Vorstoss in Riehen, wie es sich zukünftig mit den Rettungsfahrzeugen verhalten würde: Wo würden diese durchfahren können, wenn in Riehen ein Notfall wäre? Es gebe viele Komponenten, die es zu beachten gelte. So sei an der Podiumsdiskussion im Herbst angesprochen worden, dass die Haltestelle Lörrach-

³ Resolution des Einwohnerrats Riehen betreffend Doppelspurausbau der S-Bahnlinie S6 durch Riehen | Riehen

⁴ Anzug Edibe Gölgeli betreffend Doppelspurausbau der S6 in Riehen (Geschäftsnummer: 21.5776)

⁵ Interpellation Eva Herzog «Wiesentalbahn (S6) mit der Bevölkerung und nicht gegen sie ausbauen!» (Geschäftsnummer: 21.4352)

⁶ Bildquelle: Newsartikel - Riehen-Bettingen (evp-riehen.ch)

Zentralklinikum der Grund für den Planungswechsel sei. Es stelle sich die Frage, ob dieser Kreuzpunkt nicht auch auf der deutschen Seite realisiert werden könnte, sodass er nicht im Bereich des Dorfkerns von Riehen erfolgen müsste.

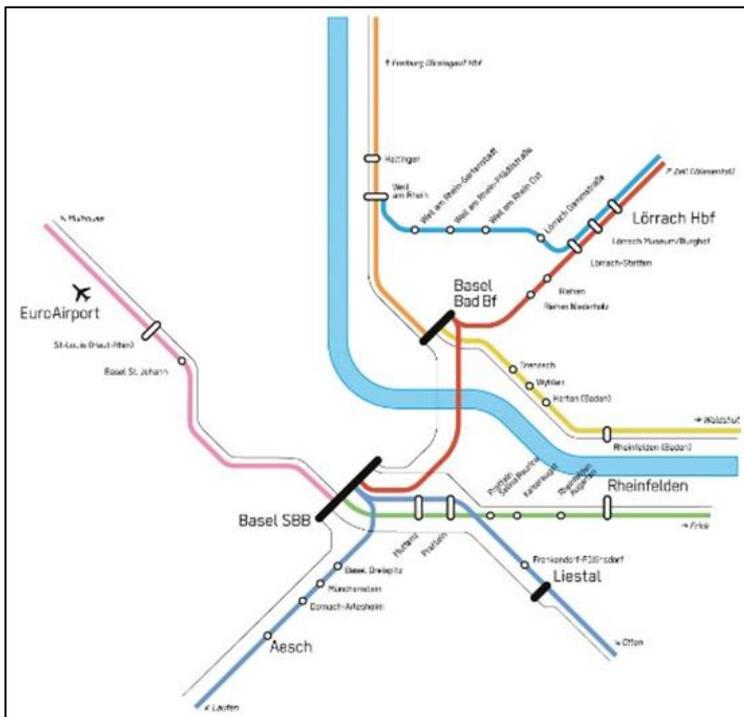
Für Riehen würde die Tieferlegung die idealste und nachhaltigste Lösung darstellen, auch wenn sie teuer zu stehen käme. Ihr Anliegen sei es, für alle Beteiligten eine gute Lösung zu finden und den historischen Dorfkern, so wie er jetzt sei, zu erhalten. Die Gemeinde Riehen und alle in Riehen ansässigen Parteien würden sich aus den genannten Gründen entschieden gegen den oberirdischen Doppelspurausbau wehren. Sie hätten die Petition an den Grossen Rat und die Regierung eingereicht, um diesem Vorschlag mit unterstützenden Massnahmen zu begegnen.

2.1.2 Argumente der Vertretung des Bau- und Verkehrsdepartements

Der Projektleiter Mobilitätsplanung berichtet zunächst, dass es bereits vor 50 Jahren die Idee gegeben habe, das Tram 6 auf das Trasse der Wiesentalbahn zu verlegen oder es dort tiefer zu legen.

In der Folge geht der Projektleiter Mobilitätsplanung auf die Hintergründe und den Stand der Planungen ein. Er eröffnet seine Ausführungen damit, dass es sich bei der trinationalen Agglomeration Basel um einen dynamischen Wirtschaftsraum handle. Bis ins Jahr 2040 rechne man bei den Einwohnenden mit einer Zunahme von 16 Prozent (+138'000) und bei den Beschäftigten mit einer Zunahme von 17 Prozent (+89'000). Dieser Trend sei bestätigt worden – Corona müsse man bei diesen Zahlen allerdings ausblenden. Diese Entwicklungen hätten auch Auswirkungen auf den Verkehr. Man gehe davon aus, dass sich die Nachfrage verdopple, v. a. beim grenzüberschreitenden Verkehr. Dieser wickle sich heute noch vorwiegend auf der Strasse ab. Der öffentliche Verkehr wiederum habe einen Anteil von 10 bis 15 Prozent. Bis ins Jahr 2040 rechne man auch dort mit einer Verdoppelung.

In den letzten 20 Jahren sei im Bereich des grenzüberschreitenden Verkehrs sehr viel gemacht worden, so seien z. B. zwei Tramlinien bis nach Weil am Rhein und Saint-Louis verlängert worden. Dies gelte auch für die S-Bahn, speziell in der Nordwestschweiz und im Wiesental. So habe es auf allen Linien mehrheitlich einen Halbstundentakt. Es würden moderne Züge eingesetzt und alle Bahnhöfe seien umgebaut oder es seien zumindest neue Haltestellen errichtet worden, die alle ein einheitliches Perron-Niveau hätten, um den barrierefreien Zugang zu den Zügen zu ermöglichen. Im Vergleich zu anderen Städten könne man trotz all dieser Verbesserungen jedoch nicht behaupten, dass das hiesige S-Bahn-Angebot herausragend sei.



Insgesamt gebe es sieben Linien, wovon die meisten entweder im Badischen Bahnhof oder im Bahnhof SBB endeten. Die Ausnahme bildeten zwei durchgehende Linien: Die in der hier abgebildeten ersten Grafik rot gezeichnete Linie vom Wiesental bis zum Basel SBB und die blaue Linie von Olten via Ergolz ins Laufental und bis in den Jura. Dort stellten der Badische Bahnhof und der Bahnhof SBB das eigentliche Hindernis dar. Für diese beiden Linien seien der Badische Bahnhof und der Bahnhof SBB keine Durchgangsbahnhöfe, sondern «Sackbahnhöfe», was bedeute, dass die Züge die Fahrtrichtung wechseln und wieder retour aus dem Bahnhof fahren müssten. Auf den ersten Blick sei dies nicht dramatisch. Die Kapazität der beiden Bahnhöfe werde aber

der Züge zur Folge habe. Da die Wiesentalbahn heute eingleisig sei, brauche es an geeigneter Stelle eine zweigleisige Streckenführung als Möglichkeit zum Kreuzen. Je nach Lage und Fahrplankonstellation gebe es unterschiedliche Möglichkeiten. Wenn man aber einen sauberen Viertelstundentakt einführen wolle, liege der Doppelspurabschnitt zwingend im Bereich von Riehen. Beim trinationalen Zielkonzept gehe man dreistufig vor. Man lege zunächst fest, wie viele Züge man auf welcher Linie haben wolle. Dies werde in Form eines Fahrplans untersucht. Dabei werde jeweils geschaut, ob dies einerseits in die bestehende Fahrplanstruktur und andererseits in die zwei grossen Knoten Badischer Bahnhof und Basel SBB passe. Wenn das Angebot einmal festgelegt sei, müsse in einem nächsten Schritt geprüft werden, welche Infrastruktur es dafür brauche. Zu diesem Zweck habe man eine Fahrplanstudie gemacht und hinsichtlich der Infrastruktur für den Doppelspurausbau in Riehen die Machbarkeit geprüft.

Vor zwei Jahren seien die Resultate vom damit beauftragten, externen Büro Obermeyer vorgelegt worden. Dieses war vom deutschen Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 Lörrach (ZRL) mit der Ausarbeitung eines Projektes für einen oberirdischen Doppelspurausbau beauftragt worden. Der ZRL setzt sich aus dem Landkreis Lörrach und allen Gemeinden, die entlang der Wiesentalbahn liegen, zusammen. Zum anderen sei auf Wunsch der Gemeinde Riehen eine weitere Machbarkeitsstudie zum Doppelspurausbau mit Tieferlegung der Geleise in Auftrag gegeben worden. Die Erkenntnis aus diesen beiden Machbarkeitsstudien sei, dass der Doppelspurausbau in Riehen sowohl ober- wie unterirdisch machbar sei. Der Unterschied bestehe darin, dass die Kosten des oberirdischen Ausbaus laut der Studie Obermeyer etwa bei 30 Millionen Euro liegen, während die unterirdische Variante ca. 200 Millionen Euro (+/- 50 Prozent) kosten würden.

An der Wiesentalkonferenz vom letzten Herbst haben der ZRL und das Bundesamt für Verkehr (BAV) den Auftrag für die Projektierung der oberirdischen Linienführung erteilt, weil es sich dabei um die wirtschaftlichere Lösung handle. Den Auftrag habe die Infrastruktureigentümerin DB-Netz erhalten. Diese werde jetzt die Leistungsphasen 1 und 2 nach der deutschen Honorarordnung für Architekten und Ingenieure (HOAI) durchführen. Es gehe um die Grundlagenermittlung und Vorplanung, was in der Schweiz mit einer Vorstudie vergleichbar sei.

Das BVD und die Gemeinde Riehen hätten darauf gepocht, dass man die unterirdische Variante, also die Tieflage, ebenfalls untersuche. Die Auftraggeber auf deutscher und schweizerischer Seite verschliessen sich dem nicht. Sie hätten ihnen gegenüber aber deutlich signalisiert, dass die Finanzierung der Mehrkosten durch Dritte, z. B. den Kanton und/oder die Gemeinde Riehen erfolgen müsse. Sowohl das BVD wie auch die Gemeinde Riehen seien im Grundsatz bereit, diese Zusatzstudie in Auftrag zu geben und zu finanzieren. Allerdings brauche es je nach Höhe der Kosten entweder vom Regierungsrat, vom Grossen Rat oder vom Einwohnerrat Riehen noch entsprechende Entscheide.

Der Koordinator für den Bahnknoten Basel ging sodann auf die im Petitionstext enthaltenen Forderungen ein. Er schickte voraus, dass die von der Petentschaft vorgeschlagenen Alternativen nicht ganz neu seien und daher auch mehrheitlich bereits untersucht worden seien. Er werde ausführen, warum ein Teil dieser Forderungen nicht priorisiert worden sei und man heute in erster Linie von einer oberirdischen oder allenfalls unterirdischen Lösung spreche.

Zur Forderung 1: Prüfung eines Doppelspurausbaus in Tieflage

Das BVD, namentlich auch Regierungsrätin Esther Keller, unterstützten das Anliegen, dass man die Tieferlegung weiter prüfe. Im Dezember 2021 sei man in Riehen auf Besuch gewesen und habe sich mit dem Gemeinderat darüber unterhalten. Beide Seiten hätten signalisiert, dass man bereit sei, Geld zu investieren, um eine entsprechende Vorplanung zu machen. Man spreche hierbei von einem mehrstelligen Millionenbetrag. Die entsprechenden Schritte seien eingeleitet worden.

Aus Sicht des Kantons gebe es keinen Grund, diese Variante nicht zu machen. Es gehe nur darum, dass es zu einem Preis sein müsse, den sich alle leisten könnten. Das aktuelle Angebot der DB liege bei beinahe 9 Millionen. Man müsse es auf einen Kostenrahmen herunterbringen, der in einem sinnvollen Verhältnis zu den Geldern stehe, die man verbauen wolle und der sowohl von der Gemeinde Riehen wie auch dem Kanton Basel-Stadt bewilligt würde.

Zur Forderung 2: Prüfung eines Doppelspurausbaus auf dem Streckenabschnitt zwischen Badischem Bahnhof und Niederholz

In Hinblick auf diese Variante seien zwei Szenarien untersucht worden. Im ersten Szenario sei man davon ausgegangen, dass die heutige S6, die im Halbstundentakt von Zell zum Bahnhof SBB verkehre, beibehalten werde. Dies hätte den Vorteil, dass sie in den Fahrplan hineinpasste. In der Folge sei geschaut worden, was es für Auswirkungen hätte, wenn man diesen Zug so wende, dass er am Schluss auf dem Abschnitt zwischen dem Badischen Bahnhof und dem Niederholz kreuze. Das Resultat sei, dass man keinen echten Viertelstundentakt, sondern einen «Hinketakt» mit Abständen von 10 und 20 Minuten bekomme. Wenn man aber einen echten Viertelstundentakt wolle, würde die Kreuzung mitten in Riehen liegen. Man könne die Kreuzung nicht einfach verschieben, weil die S-Bahn ansonsten an einem Bahnhof vier Minuten warten müsste, damit sie zum richtigen Zeitpunkt an der Kreuzungsstelle wäre. Angebotstechnisch sei ein solcher «Hinketakt» sehr unattraktiv, da eine Wartezeit von 20 Minuten relativ lang sei. Hinzukomme, dass es unklar wäre, ob es mit den Anschlüssen am Badischen Bahnhof und den Durchbindungen zum Bahnhof SBB sauber aufgehen würde. Aus diesen Gründen habe man das erste Szenario verworfen.

Beim zweiten Szenario habe man freier gedacht und überlegt, was passiere, wenn man die heutige S6 nicht im Badischen Bahnhof belasse, wo sie jetzt einfahre, sondern in einem echten Viertelstundentakt in den Fahrplan integrieren würde. Das funktioniere aber deshalb nicht, weil die Durchfahrt zum Bahnhof SBB wegen den andern Zügen und deren Fahrplan so nicht machbar sei. Folglich müsste die S6 immer im Bahnhof SBB enden und man könne weder von Riehen noch von weiter weg her eine Direktverbindung zum Bahnhof SBB haben. Zudem müssten mit dieser Variante auch die weiteren Kreuzungen weiter hinten im Wiesental angepasst werden. Diese wären jedoch an Stellen, an welchen es heute noch keinen Doppelspurausbau habe. Aus diesem Grund habe man auch das zweite Szenario verwerfen müssen.

Zur Forderung 3: Prüfung eines alternierenden 15-Minuten-Taktes der S6 mit der S5 (Verbindung zwischen Lörrach und Weil mit Anschluss an die Tramlinie 8)

Bei dieser Forderung würde in Riehen alles beim Alten bleiben. Man würde die S5 über Weil am Rhein mit einer Spitzkehre an den Badischen Bahnhof führen. Ab Lörrach würde alle fünfzehn Minuten ein Zug in Richtung Badischer Bahnhof fahren, jeweils einer über Weil am Rhein und einer über Riehen. Dies hätte jedoch auf der Strecke von Weil am Rhein zum Badischen Bahnhof zahlreiche Schwierigkeiten zur Folge, z. B. dort, wo sich eine ein- und eine ausfahrende S-Bahn kreuzten. Dabei handelte es sich um eine so genannte Eigenkreuzung, die fahrplantechnisch schwierig ist. Zugleich müsste man für diese Lösung auf zwei Fernverbindungsgleisen gleichzeitig eine Lücke im Fahrplan haben. Dies sei zwar mehrmals täglich der Fall, aber nicht so regelmässig, dass die Züge halb- oder viertelstündlich zuverlässig eingeplant werden könnten. Der Fahrplan des Fernverkehrs sei zu dicht, als dass man noch neue Linien integrieren könne. Zudem müsste man für dafür sorgen, dass man beim Umsteigen von den einen Gleisen kreuzungsfrei auf die nächsten gelangen könnte. Dazu würden Brücken und Unterführungen benötigt.

In der Summe bedeute dies, dass die erwähnten Konflikte schwierig und nur mit grossen Investitionen in die bestehende Infrastruktur zu lösen seien. Hinzu käme, dass das Angebot in Riehen das gleiche bliebe wie heute und der Viertelstundentakt nur ab Lörrach, nicht aber ab Riehen gewährleistet würde. Zudem wäre die Reisezeit über Weil am Rhein acht Minuten länger, d. h. dass die S6 priorisiert würde und somit im Gegensatz zur S 5 überlastet bliebe. Ausserdem würde man von der falschen Seite her in den Badischen Bahnhof einfahren, sodass man nicht aufwärtskompatibel zum «Herzstück» werde, was aber nötig wäre, um wirklich gute Durchbindungen anzubieten. Es gehe weder angebotsseitig noch infrastrukturell auf und es müsste sehr viel Geld investiert werden. Aus diesen Gründen habe man auch diese Lösung als untauglich bewertet.

Zur Forderung 4) Prüfung einer neuen Verbindungsbrücke für die S5 von Weil Gartenstadt in die Hauptlinie Freiburg – Basel Bad Bf zur Ermöglichung einer durchgehenden Doppelspur für das vordere Wiesental

Dieser Lösungsvorschlag habe den Vorteil, dass man einen «Verdichterzug» einführen würde, der aber nicht über das Trasse der S6 nach Riehen, sondern ebenfalls nach Weil-Gartenstadt fahre

und von dort direkt auf die Hauptlinie nach Basel SBB gelange. Dies sähe zunächst nach einer eleganten Lösung aus. Zumal in der Gegend, die von Weil-Gartenstadt über die Lange Erle und bis zum Badischen Bahnhof reiche, auch alte Infrastruktur vorhanden sei – ein Teil dieses Areals sei aber wahrscheinlich bereits als Naturschutzgebiet klassifiziert. Damit man genügend Kapazitäten hätte, müsste der Bahnhof Weil-Gartenstadt allerdings doppelspurig ausgebaut werden. Es bräuchte eine neue Brücke und das Trasse müsste stark erneuert werden. Die grösste Schwierigkeit stelle allerdings der Ankunftspunkt auf der Ostseite des Badischen Bahnhofs dar. Dort bestünde keine Anbindungsmöglichkeit an den Bahnhof – es würde quasi ein Bahnhof neben dem eigentlichen Bahnhof entstehen. Auch hier käme man auf der falschen Seite und in der falschen Richtung zum «Herzstück» an.

Zusammenfassend wäre auch bei dieser Lösung einiges an zusätzlicher Infrastruktur nötig. Letztlich wäre sie nicht viel günstiger als eine Tieferlegung – sicherlich wäre sie teurer als eine reine Doppelspur. Sie hätte einen Ausbau des Bahnhofs Weil-Gartenstadt zur Folge und es bestünden Schwierigkeiten bei der Einfahrt in den Badischen Bahnhof. Für Riehen würde zudem kein Zusatznutzen entstehen.

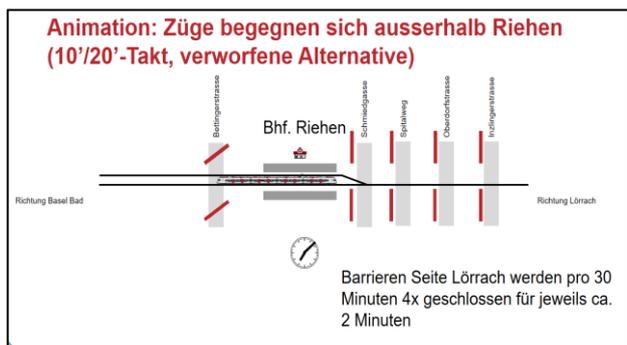
Zur Forderung 5) Prüfung von Fahrplanoptimierungen und der Schrankenschliesstechnologie für eine ÖV-Verbesserung ohne Schienenausbau

Sowohl die Fahrplanoptimierungen wie auch die Schrankenschliesstechnologie seien nötig.

Die Fahrplanoptimierung passiere am Anfang des Prozesses – sie sei daher schon erfolgt gewesen, als man beschlossen habe, dass man mit einem Viertelstundentakt fahren wolle. Man habe damals schauen müssen, wie man die neuen Linien an den Knoten im Badischen Bahnhof anhänge, sodass man von dort aus z. B. an den Bahnhof SBB oder zukünftig ins «Herzstück» weiterfahren könne. In einem nächsten Schritt sei dann geschaut worden, was für eine Infrastruktur benötigt würde.

Selbstverständlich sollte man die bestmögliche Schrankenschliesstechnologie einsetzen. Dadurch lasse sich aber wohl keine grundsätzliche Verbesserung des ÖV-Angebots herbeiführen.

Zur Schrankenschliesstechnologie wurde sodann eine kurze Animation präsentiert, die zeigen sollte, inwiefern sich die Situation unterscheidet, wenn sich die Züge in Riehen kreuzen, sowie es im Projekt momentan vorgesehen sei, respektive was passiere, wenn die Kreuzung nicht dort stattfände.



Die Präsentation zeige laut dem Koordinator für den Bahnknoten Basel auf, dass die Situation im zweiten Szenario schlechter sei als im ersten. Es gehe nicht darum, wie viel Infrastruktur man im Dorf habe, sondern darum, dass man die Trennwirkung als Schliesszeit der Schranke verstehe. In diesem Fall sei die Lösung mit der Doppelspur im Dorfzentrum günstiger.

Zum Ende bezieht der Koordinator für den Bahnknoten Basel Stellung zu drei Aussagen, die im Petitionstext erwähnt sind.

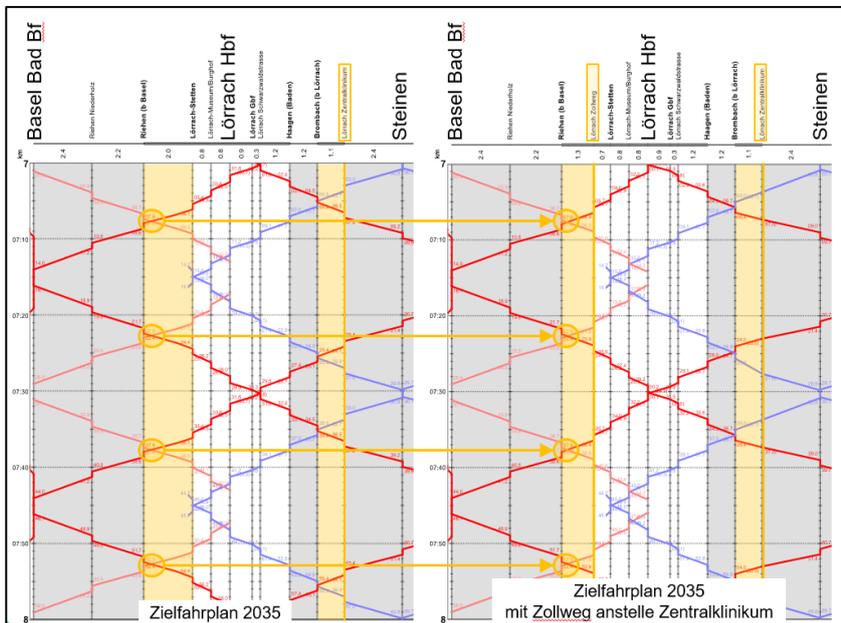
Zur Aussage 1) Lage des DS-Ausbaus «überraschenderweise» im Ortskern; fehlender Einbezug der Gemeinde Riehen

Es klinge an, dass Riehen überrascht von der Lage der Doppelspur im Dorfzentrum sei. Er verweist hierzu auf den Richtplan des Kanton Basel-Stadt, der 2019 aktualisiert worden sei. Dort werde die Lage der Doppelspur im Dorfzentrum bereits erwähnt. Riehen sei in beide Gremien, den Lenkungs-kreis und den Projektarbeitskreis, die diese Projekte begleiteten und in denen über den Projekt-stand orientiert werde, eingebunden.

Zur Aussage 2) Dass der Doppelspur-Abschnitt im Riehener Dorfzentrum liegt, ist Folge des Haltepunktes Lörrach-Zentralklinikum

Die Annahme, dass der Haltepunkt Lörrach-Zentralklinikum die Ursache für den Doppelspurausbau in Riehen sei, sei falsch. Dies sehe man daran, dass die Kreuzung am exakt gleichen Ort in Riehen notwendig würde, ob man nun die Station Lörrach-Zollweg bediene, alternativ die Station Lörrach-Zentralklinikum oder wenn man andererseits beide Stationen bediene.

Um dies zu illustrieren, wurde der Kommission ein graphischer Fahrplan gezeigt, der alle Varianten errechnete, und zwar wie folgt.



An den gekennzeichneten Überschneidungspunkten fände eine Kreuzung statt. Dort würden eine Doppelspur oder zumindest zwei nebeneinander befindliche Gleise benötigt.

In beiden Fällen käme die Kreuzung an der gleichen Stelle zu liegen. Vereinfacht gesagt, hiesse dies, dass der Halt am Zollweg gleich lange brauche wie der Halt am Zentralklinikum. Die Kreuzungsstelle bliebe folglich im Bereich des Dorfes. Aus diesem Grund sei die obengenannte Behauptung technisch klar falsch.

Zur Aussage 3) Oberirdischer Doppelspurausbau führt zu Enteignungen, Gebäudeabriss und Verlust von Infrastrukturen des öffentlichen Interesses

Der Koordinator für den Bahnknoten Basel stellt fest, dass dies korrekt sei. Aktuell sei es noch schwierig abzuschätzen, ob ganze Gebäude oder nur Teile davon abgerissen werden müssten und ob andere Bereiche bspw. umgebaut werden könnten womit allenfalls sogar ein Mehrwert für das Gebäude generiert werden könnte.

Ob ganze Gebäude entfernt werden müssten und ob dies (nur) über Enteignungen im grossen Umfang möglich sei, könne heute nicht eindeutig beurteilt werden.

Bei einer Variante «tief» sei mit ähnlichen baulichen Massnahmen zu rechnen, weil speziell während der Bauzeit der Platzbedarf dieser Lösung in der Breite grösser sei als bei der oberirdischen Lösung. Unterirdisch seien sogar mehr Keller betroffen als bei der oberirdischen Variante. Während des Baus werde daher bei der unterirdischen Variante womöglich mehr Infrastruktur tangiert, als dies bei der oberirdischen Realisation der Fall wäre. Die unterirdische Variante werde weiterverfolgt, aber auch sie stelle nicht die Lösung aller Probleme dar.

Zum Schluss wolle er mitgeben, dass es noch keine Planung von flankierenden Massnahmen geben habe. Die Überlegung, was die Gemeinde Riehen als Gegenleistung für den Doppelspurausbau – unabhängig davon, ob dieser unterirdisch oder oberirdisch erfolge – fordern wolle, sei noch nicht gemacht worden. Dies böte Chancen für eine Umgestaltung der Plätze, für eine Schaffung von guten Verbindungen für den Langsamverkehr unter der Bahn hindurch und für eine Aufwertung des Zentrums rund um den Bahnhof herum.

Aus seiner Sicht sei es richtig, beide Lösungen zu prüfen. Er weist allerdings darauf hin, dass dies kein Präjudiz für eine Bevorzugung einer dieser Variante sei. Dafür sei es noch zu früh.

2.1.3 Argumente der Vertretung von «trireno»

Der Geschäftsführer von Agglo Basel sagt, dass es in der Region einen Willen gebe, die S-Bahn auszubauen. In Liestal und Muttenz würde bereits gegraben, die neue Bahnanbindung Euroairport, der Ausbau und die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke sowie der Doppelspurausbau im Laufental würden projiziert, und die SBB führe Vorstudien zum «Herzstück» durch.

Wenn man den Halbstundentakt im Wiesental beliesse, würden zwei Züge pro Stunde und pro Richtung im «Herzstück» fehlen. Das Angebot wäre deutlich kleiner und den Zug vom Wiesental nach Liestal oder vom Wiesental ins Fricktal würde es folglich nicht geben. Ob das «Herzstück» in diesem Fall wirtschaftlich noch Sinn machen würde, sei fraglich, weil man es für weniger Züge bauen würde. Aus seiner Sicht würde das «Herzstück» dadurch mit einer gewissen Wahrscheinlichkeit beeinträchtigt werden. Man müsste sich dann überlegen, ob man als Konsequenz eher die Strassen ausbauen wolle. Ohne eine richtige trinationale S-Bahn (mit Herzstück) bliebe den Menschen wohl nichts anders übrig, als mit dem Auto zu fahren. In diesem Fall müssten wohl die A98 und der Zollübergang in Rheinfelden ausgebaut werden. Ein schneller Ausbau der A3 auf sechs Spuren zwischen Rheinfelden und Augst wären die logische Konsequenz. Man könne in der Agglomeration nicht mehr Leute aufnehmen und gleichzeitig davon ausgehen, dass diese sich weniger bewegen. Das wäre nicht realistisch.

Aus Sicht von trireno gehe es um den Ausbau des Angebots mit «Herzstück». Sie wollten eine S-Bahn haben. Dazu wie man dies im Wiesental umsetze, hätten sie keine Präferenzen. Ob man es unter- oder oberirdisch mache, sei für sie nicht wichtig. Wenn jemand bereit sei, die Tieferlegung zu bezahlen, sei ihnen dies recht. Ihnen sei es heute darum gegangen, die alternativen Überlegungen zur S5 aufzuzeigen. Er nehme aus dem heutigen Hearing mit, dass man einerseits festgestellt habe, es werde nicht billiger, und dass andererseits der Wille bestehe, die Tieferlegung weiter zu prüfen.

3. Erwägungen der Petitionskommission

Die Petitionskommission hat Verständnis für das Anliegen der Petentschaft und kann deren Bedürfnis nach Antworten zum geplanten Doppelspurausbau in Riehen und dessen Folgen für das Riehener Dorfzentrum nachvollziehen.

Ausgehend von der ausführlichen Präsentation zum Stand der Planungen und von den Stellungnahmen zu den im Petitionstext genannten Forderungen, die von den Vertretungen des BVD und von «trireno» vorgebracht wurden, hat die Kommission im Anschluss an das Hearing über das weitere Vorgehen beraten. Im Mittelpunkt der Diskussion stand die Güterabwägung zwischen dem Erhalt des 900 Meter langen Riehener Dorfkerns und den prognostizierten 200 Millionen Franken, die ein Doppelspurausbau in Tieflage voraussichtlich kosten würde. Hinsichtlich der Finanzierung der höheren Kosten, die der Doppelspurausbau in Tieflage auslösen würde, stellte sich für die Kommission die Frage nach der Kostenbeteiligung des Kantons Basel-Stadt und der Gemeinde Riehen, und was dies im Detail für beide bedeuten würde. Die Kommission interessiert sich in diesem Zusammenhang dafür, wie eine finanzielle Beteiligung des Bundes ausschauen könnte und ob allenfalls eine Beteiligung Deutschlands an den Kosten möglich wäre.

Die Kommission ist sich des Dilemmas zwischen dem Erhalt des historischen Dorfkerns und der Verbesserung des ÖV-Angebots, das die Taktverdichtung der S-Bahn mit sich bringen würde, bewusst. Wenn die Verbesserung des S-Bahn-Angebots allerdings Enteignungen und das Wegfallen des Spittlerweglis bedingten, müsse schon gefragt werden, ob dies grundsätzlich zielführend sei.

Die Petitionskommission kommt daher zum Schluss, dass Alternativen zum oberirdischen Doppelspurausbau geprüft werden sollen.

Die Kommission bittet die Regierung deshalb um die Beantwortung der folgenden Fragen:

- 1) Wie hoch wären die prognostizierten Kosten für einen Doppelspurausbau in Tiefelage?
 - a) Was wären die finanziellen Folgen eines Doppelspurausbaus in Tiefelage für die Gemeinde Riehen?
 - b) In welcher Grössenordnung stehen die prognostizierten 200 Millionen Kosten für den Doppelspurausbau im Vergleich zur Investitionssumme, die Riehen sonst zur Verfügung stehe?
- 2) Wie könnte eine mögliche finanzielle Beteiligung des Bundes oder Deutschlands am Doppelspurausbau in Tiefelage aussehen? Ist eine entsprechende Anfrage an die Projektverantwortlichen auf deutscher Seite gestellt worden?
- 3) Zu den drohenden Enteignungen, Gebäudeabrissen und dem Verlust von Infrastruktur:
 - a) Wie gross wäre der Eingriff für die umliegenden Gebäulichkeiten, Infrastruktur und allenfalls auch den Baumbestand bei der Realisierung des oberirdischen Doppelspurausbaus?
 - b) Wie gross wäre der Eingriff im Vergleich dazu bei der Realisierung eines Doppelspurausbaus in Tiefelage?
 - c) Was wären dabei die Unterschiede bei beiden Varianten während und nach der eigentlichen Bauzeit?
- 4) Welche Variante wäre aus städtebaulicher Sicht für Riehen zu bevorzugen?

4. Antrag

Die Petitionskommission beantragt dem Grossen Rat einstimmig, die vorliegende Petition gemeinsam mit dem Anzug Edibe Gölgeli betreffend Doppelspurausbau der S6 in Riehen (Geschäftsnummer: 21.5776) der Regierung zur abschliessenden Behandlung zu überweisen. Zur Sprecherin hat die Petitionskommission Nicole Strahm-Lavanchy bestimmt.

Im Namen der Petitionskommission



Karin Sartorius-Brüschweiler
Kommissionspräsidentin