



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

**06.5039.02**

WSD/P065039  
Basel, 18. Juni 2008

Regierungsratsbeschluss  
vom 17. Juni 2008

## **Anzug Bruno Mazzotti und Konsorten betreffend Tiefbahn Riehen (Tieferlegung der Wiesentalbahn)**

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 5. April 2006 den nachstehenden Anzug Bruno Mazzotti und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Im Oktober des vergangenen Jahres haben die Nordwestschweizer Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau gemeinsam mit ihren deutschen und französischen Nachbarn ein Agglomerationsprogramm für die Region Basel erarbeitet. Aus den zur Verfügung stehenden Unterlagen findet man bei der "Projektfamilie Regio-S-Bahn" unter der Rubrik Ö23 den Ausbau der Wiesentalbahn. Bei diesem Projekt handelt es sich um eine reine Angebots-Verdichtung auf dem vorhandenen Schienennetz, verbunden mit den Rubriken Ö3 und Ö24, mit welchen der Bau von neuen Haltestellen im Niederholz und in Lörzach bezeichnet werden. Auch der "Spezifische Indikatorenkatalog" gibt für die Strecke *Basel SBB - Riehen - Wiesental* lediglich die Qualitäts-Verbesserung an, während man bei allen anderen Indikatoren für diese Strecke vergeblich nach Hinweisen oder Bemerkungen sucht. Seit dem Bau der Wiesentalbahn-Strecke wird der Dorfkern von Riehen durch dessen Trasse in zwei Teile geteilt. Während die zentrale Lage und die Intensivierung des Fahrplans zur besseren Benützung der Regio-S-Bahn beitragen, werden die Niveau-Übergänge auf Gemeindegebiet in Zukunft vermehrt Behinderungen für alle Beteiligten (Fussgänger, OeV - Busse und Individualverkehr) erzeugen. Bei einer Erhöhung des Taktfahrplans auf 15 Minuten in jeder Richtung werden die acht Züge pro Stunde bei jedem Niveau-Übergang eine Gesamtschliesszeit von ca. 27 - 30 Minuten bewirken.

Für die geplante bauliche Entwicklung und Erschliessung des Stettenfeldes bedeutet die heutige, oberirdische Lage der Wiesentalbahn ein enormes Hindernis, weil dieses 19 ha grosse Baugebiet lediglich über den Steingrubenweg, im Bereich des neuen Schulhauses, erreicht werden kann. Nebst dem Bahntrasse verhindern die Landesgrenze und topographische Lage jegliche weitere Verkehrsanbindung und Erschliessung. Eine Verlegung des Bahntrasses in Tieflage würde einerseits dieses Problem massiv entschärfen und andererseits nebst der volkswirtschaftlichen Bilanzverbesserung auch Landgewinn mit neuen Nutzungsmöglichkeiten, eine Erhöhung des Wohnwertes und eine Beruhigung der gesamten Verkehrssituation bewirken. Auf Grund einer Studie aus dem Jahre 2002 wurde die Machbarkeit für die Strecke zwischen Bettingerstrasse und Inzlingerstrasse bereits festgestellt.

Die Unterzeichneten bitten die Regierung zu prüfen und zu berichten, ob seitens des Kantons die

Bereitschaft vorhanden wäre, gemeinsam mit weiteren Trägerschaften eine Tieferlegung des Trasses der Regio-S-Bahn auf dem Gebiet der Gemeinde Riehen zwischen Bettingerstrasse und Landesgrenze zu realisieren.

Bruno Mazzotti, Christine Locher-Hoch, Hanspeter Gass, Emmanuel Ullmann, Ernst Mutschler, Arthur Marti, Urs Schweizer, Rolf Stürm, Markus G. Ritter, Daniel Stolz, Roland Vögli, Christophe Haller, Baschi Dürr, Giovanni Nanni, Peter Malama, Christine Heuss, Eduard Rutschmann, Thomas Grossenbacher, Hans Rudolf Lüthi, Matthias Schmutz, Conradin Cramer, Peter Zinkernagel, Annemarie Pfeifer, Rolf von Aarburg“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Ausgangslage

Anfang 2001 reichten Kaspar Gut und Konsorten den Anzug betreffend Tieflegung der neuen S-Bahnlinie durch Riehen Dorf ein. Beinahe zeitgleich reichten im Riehener Einwohnerrat Marcel Schweizer und Konsorten einen Anzug zu derselben Frage ein. Die Gemeinde Riehen und das federführende Wirtschafts- und Sozialdepartement koordinierten die Bearbeitung der Vorstösse eng miteinander. Grundlage für die Antwort bildete eine Studie, die gemeinsam bei einem Basler Ingenieurbüro in Auftrag gegeben wurde. Die Studie untersuchte, in welchen Varianten eine Tieflage der Wiesentalbahn in Riehen realisiert werden könnte, wie viel diese kosten würde und mit welchen Realisierungsfristen zu rechnen wäre. Sie diente auch als Entscheidungsgrundlage für die Planung, Projektierung und Realisierung des Umbaus des Bahnhofs Riehen zu einer S-Bahnhaltestelle.

Gestützt auf die Ergebnisse der genannten Studie und in Abstimmung mit dem Riehener Gemeinderat beantwortete der Regierungsrat am 23. Dezember 2003 den Anzug Kaspar Gut und Konsorten. In seinem Antwortschreiben Nr. 0940 erachtet der Regierungsrat eine Tieferlegung der Wiesentalbahn in Riehen zwar als baulich und betrieblich machbar, misst aber einem solchen Vorhaben keine hohe Priorität bei. Insbesondere steht den vergleichsweise hohen Investitionskosten von rund CHF 18 Mio. inkl. MWSt. (für eine Minivariante) und CHF 76 Mio. inkl. MWSt. (für eine Maximalvariante) nur ein bescheidener Nutzen gegenüber. Aus denselben Erwägungen entschied der Riehener Gemeinderat im Herbst 2003 bei der Beantwortung des Anzugs Marcel Schweizer, die Tieferlegung der Wiesentalbahn vorläufig nicht weiterzuverfolgen. Den Anzug schrieb der Grosse Rat im März 2004 als erledigt ab.

Im März 2006 unterbreitete der Regierungsrat den Ratschlag betreffend Investitionsbeitrag des Kantons an die beiden S-Bahnhaltestellen Riehen Niederholz und Riehen. Diesen genehmigte der Grosse Rat am 5. April 2006. Am selben Tag überwies er den vorliegenden Anzug Bruno Mazzotti und Konsorten.

## **2. Zu den zentralen Anliegen des Anzugs**

Seit der Beantwortung des Anzugs Kaspar Gut und Konsorten vom Dezember 2003 konnten einige Anliegen erfüllt werden. Insbesondere ist die S-Bahn dank dem Einsatz neuer Züge (FLIRT) deutlich leiser geworden als früher. Seitdem sind in Riehen keine Lärmreklamationen mehr eingegangen. Allerdings wurden die Grenzwerte schon vorher nicht überschritten.

Bezüglich einer allfälligen Tieferlegung der Wiesentalbahn hat sich ansonsten die Ausgangslage nicht wesentlich geändert. Die damaligen Ausführungen des Regierungsrats treffen grundsätzlich auch für den vorliegende Anzug zu, insbesondere was die zwei weiteren Anliegen betrifft, die mit einer Tieferlegung der Wiesentalbahn in Riehen erfüllt werden sollen:

- Gewinn von Arealen für höherwertige Neunutzungen durch Wegfall des heutigen Bahntrasses und
- Verbesserung der Verkehrssituation durch Aufhebung der Bahnübergänge.

### **2.1 Gewinn von Arealen für höherwertige Neunutzungen**

In der Studie von 2003 ergibt eine Beurteilung aus raumplanerischer Sicht, dass ein rund zwei Kilometer langer S-Bahn-Tunnel (zwischen der Paradieshofstrasse und Landesgrenze) gemäss Maximalvariante in gewissem Masse tatsächlich vorteilhaft sein könnte, da mit dem Tunnel die Trennwirkung durch die Bahn wegfiel. Das durch die Tieflage der Bahn freiwerdende Gelände könnte als Veloweg, für Grünflächen oder Spielplätze verwendet werden. Einer solchen Neunutzung stünden allerdings, wie in Kap. 1 erwähnt, vergleichsweise hohe Investitionskosten von ca. CHF 75 Mio. (Stand 2003) gegenüber. Aufgrund der aktuellen Baukosten und der gestiegenen Sicherheitsanforderungen an Tunnelbauten ist heute sogar mit höheren Kosten zu rechnen. Hingegen käme aus städtebaulichen und aus bautechnischen Gründen eine ertragreichere Nutzung für Wohn-, Büro- oder Gewerbegebäude kaum in Frage.

Eine Tieflage der Wiesentalbahn bedingt einen neuen unterirdischen Bahnhof Riehen. Dieser würde zu gewissen Tageszeiten subjektiv als weniger sicher empfunden als ein Bahnhof an der Oberfläche. Ohnehin wurde inzwischen der bestehende Bahnhof zu einer modernen S-Bahnhaltestelle umgebaut. Diese ist seit Dezember 2007 in Betrieb. Besonderer Vorteil der neuen Anlage ist die gute, ebenerdige Zugänglichkeit aus dem Dorf. Eine Tieferlegung desselben Bahnhofs wurde vor dem Bahnhofsumbau diskutiert und verworfen. So kurz nach der Realisierung kann sie erst recht nicht in Frage kommen.

### **2.2 Verbesserung der Verkehrssituation**

Die Wiesentalbahn führt in Riehen mitten durchs Dorf. Diese Trennwirkung wird vor allem wegen der fünf mit Barrieren gesicherten Bahnübergänge als negativ empfunden. Auch aus diesem Grund besteht seit längerem die Idee, das Trasse entweder auf Höhe der Bettingerstrasse tiefer zu legen oder mit einem längeren Tunnel die fünf Bahnübergänge aufzuheben. Dadurch können der Schienenverkehr und der Individualverkehr vollkommen voneinander getrennt werden, was zu einer Verflüssigung des Individualverkehrs auf den betroffenen und unmittelbar angrenzenden Strassen beiträgt.

Bei einer kurzen Variante würde lediglich der Übergang Bettingerstrasse aufgehoben. Auch wenn mit einer partiellen Verlagerung des Verkehrs zur Bettingerstrasse gerechnet werden kann, wird diese Massnahme laut Studie kaum zu einer wirksamen Entlastung der vier bestehenden Bahnübergänge und des Dorfkerns beitragen.

Heute verkehrt die S-Bahn durch Riehen im Halbstundentakt. Dies sind pro Stunde vier Züge in beiden Richtungen, zu den Randzeiten und am Wochenende sind es deren zwei. Pro Zugsdurchfahrt bleiben die Barrieren durchschnittlich 146 Sekunden geschlossen, so dass während einer Stunde die gesamte Schliesszeit weniger als 10 Minuten beträgt. Während der (knapp 19-stündigen) Betriebszeit sind die Barrieren während gut drei Stunden geschlossen.<sup>1</sup> Ausserdem fällt in Riehen das Warten vor einer Lichtsignalanlage (z.B. an der Kreuzung Schmiedgasse/Baslerstrasse) während der Rotphasen viel häufiger an als vor einer geschlossenen Barriere. Bei der trennenden Wirkung der Barrieren handelt es sich also eher um ein subjektives Empfinden als um einen objektiven Tatbestand.

Verbesserungspotenzial besteht bei den Schliesszeiten der Barrieren. Heute müssen alle Barrieren geschlossen sein, bevor das Vorsignal (je nach Fahrtrichtung auf Höhe der Bettinger- und Inzlingerstrasse) die Zugseinfahrt in den Bahnhof Riehen freigibt. Dadurch bleiben die Bahnübergänge länger geschlossen als betrieblich notwendig. Spätestens mit Inbetriebnahme der S-Bahn-Haltestelle Niederholz auf Ende dieses Jahres soll die Steuerung der fünf Barrieren von einem zusätzlichen Einschaltpunkt aus erfolgen. Durch Anpassung des Betriebsprogramms (Freigabe der Zugseinfahrt durchs Vorsignal bereits vor dem Schliessen aller Barrieren) und Funktionsablaufs (mit schnelleren Antriebsmotoren) sollen die Barrieren gestaffelt geschlossen und die Senkzeit auf sechs Sekunden reduziert werden. Dadurch verringert sich die Schliesszeit der Barrieren. Dies ist eine Auflage, die der Bund bei der Erteilung der Plangenehmigung (Baubewilligung) für die S-Bahnhaltestelle Niederholz formuliert hat und die bis zur Inbetriebnahme zwingend realisiert werden muss. Andernfalls würden sich wegen des zusätzlichen Zughalts die Schliesszeiten verlängern.

Diese Massnahme senkt die Wartezeiten für den Strassenverkehr markant. Falls längerfristig einmal der heutige S-Bahn-Fahrplan (Halbstundentakt) verdichtet werden sollte (z.B. auf einen Viertelstundentakt), werden ohnehin zwischen Lörrach und Badischem Bahnhof umfassende Infrastrukturausbauten (z.B. teilweiser Doppelspurausbau) erforderlich sein. In diesem Fall müsste auch in Riehen die Frage einer wirksamen Trennung zwischen Schiene und Strasse angegangen werden (z.B. in Form von einer oder mehrerer Unterführungen oder einer Untertunnelung wie sie die Anzugsteller vorschlagen).

### **3. Planerische Verankerung einer Tieferlegung Wiesentalbahn**

Die Tieferlegung der Wiesentalbahn ist nicht Bestandteil des heutigen Verkehrsplans 2001.

Im derzeitigen Richtplan-Entwurf des Kantons Basel-Stadt, in dem der Ausbau der Regio-S-Bahn als Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in den Planungsgrundsätzen explizit verankert

---

<sup>1</sup> Zum Vergleich: In Uster ZH verkehren stündlich in beiden Richtungen viermal mehr S-Bahn-Züge, von denen manche im 4-Minuten Abstand folgen. Dadurch bleibt besonders die Barriere an der Winterthurerstrasse, einer Hauptstrasse, sehr viel länger geschlossen als in Riehen.

ist, ist keine Tieflage der Wiesentalbahn aufgeführt. Dagegen sind insbesondere das Siedlungsgebiet Stettenfeld als Schwerpunkt «Mischgebiet Gewerbe und Wohnen» und eine neue S-Bahn-Haltestelle Stettenfeld enthalten. Dabei ist die Durchführung von Potenzialstudien für geplante S-Bahn-Haltestellen als Planungsanweisung formuliert.

Die Erschliessung des Siedlungsgebiets ist – wie dies der Anzugssteller richtig festhält – für den motorisierten Individualverkehr lediglich von Süden über den Steingrubenweg möglich. Dies ist im Richtplanentwurf explizit erwähnt und ist auch im Entwicklungsrichtplan Stettenfeld der Gemeinde Riehen (Stand Januar 2007) festgehalten. Für Fussgänger und Velofahrende sind weitere, gesicherte Bahnübergänge vorgesehen.

Im Agglomerationsprogramm Basel ist der Ausbau der Regio-S-Bahn in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung erklärtes Ziel. Auch hier sind die S-Bahn-Haltestelle Riehen Stettenfeld in der B-Liste im Objektblatt «Neue Regio-S-Bahn-Haltestellen (Ö97)» und das Siedlungsvorhaben im Objektblatt «Stettenfeld (Riehen) (S96a)» enthalten. Diese Vorhaben werden dem Bund im Zeitraum von 2014 bis 2018 zur Mitfinanzierung beantragt. Gleichzeitig heisst dies, dass bis dahin die Finanz- und Baureife der Vorhaben gewährleistet sein muss. Speziell der Bedarf für eine allfällige S-Bahnhaltestelle nahe der Landesgrenze ist abzuklären.

#### **4. Fazit**

Der Regierungsrat misst auch heute einer Tieferlegung der Wiesentalbahn in Riehen keine hohe Priorität bei. Eine solche Massnahme ist zwar baulich und betrieblich machbar. Jedoch fällt das Kosten/Nutzen-Verhältnis eines solchen Vorhabens ungünstig aus. Deshalb und mit Blick auf die beschränkt vorhandenen finanziellen Mittel haben für den Regierungsrat andere Projekte des öffentlichen Verkehrs klar höhere Priorität.

Hingegen sind eine Regio-S-Bahn Haltestelle Stettenfeld sowie das Siedlungsgebiet Stettenfeld planerisch verankert, und ein Planungsauftrag für Potenzialabklärungen zur Regio-S-Bahn-Haltestelle ist formuliert. Eine Tieferlegung der Wiesentalbahn hingegen ist weder im Richtplanentwurf zur öffentlichen Vernehmlassung noch im Agglomerationsprogramm Basel verankert.

Losgelöst von den Planungen bleibt offen, wer die Kosten einer Tieferlegung tragen soll. Die Deutsche Bahn (DB) als Infrastrukturbetreiberin hat sich bis jetzt sehr zurückhaltend zu einer Tieflage geäussert. Eine finanzielle Beteiligung am Vorhaben schliesst die DB aus. Weder das Land Baden-Württemberg noch auf schweizerischer Seite der Bund als weitere potenzielle Mitbesteller haben sich bisher zu einer möglichen Tieflage geäussert.


Zudem hat die Gemeinde Riehen mit dem Beschluss, den Bahnhof zu einer S-Bahnhaltestelle umzubauen, ein klares Zeichen gesetzt. Diesen Beschluss hat der Grosse Rat ausdrücklich mitgetragen und die neue Station mitfinanziert. Die Idee einer Tieflage verfolgt die Gemeinde zurzeit nicht mehr weiter. Um die Trennwirkung der Bahn zu mindern, sollen gemäss dem neuen Richtplan wesentlich kostengünstigere Massnahmen getätigt werden. Dazu gehören insbesondere eine Optimierung der Schliesszeiten der Barrieren.

Den vergleichsweise hohen Kosten der Tieflage steht ein bescheidener Nutzen entgegen. (Nutzung des frei werdenden Geländes, insgesamt geringer Zeitgewinn für den motorisierten Individualverkehr). Der Regierungsrat teilt die Meinung des Riehener Gemeinderates, dass die Trennwirkung vorerst wesentlich effizienter durch die vom Bund verlangte Optimierung der Barriere-Schliesszeiten erreicht werden kann.

## 5. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Bruno Mazzotti betreffend Tiefbahn Riehen als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Dr. Robert Heuss  
Staatschreiber