

Chancen und Risiken aufzeigen

Untertunnelung wird vertiefend geprüft /
6,1 Millionen Franken für Wiesentalbahn-Studie in Riehen



Der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen will eine zusätzliche Studie für eine Untertunnelung der Wiesentalbahn im Dorfkern von Riehen in Auftrag geben. Auch soll untersucht werden, welche Folgen ein ober- oder unterirdischer Doppelspurausbau auf die Gemeinde hätte.

Riehen (sda/wer). Die Kosten für die zusätzlichen Untersuchungen werden in einer Mitteilung der Basler Regierung vom Dienstag auf 6,1 Millionen Franken beziffert und sollen zur Hälfte vom Kanton Basel-Stadt und Riehen geteilt werden.

Mit der von der Deutschen Bahn erstellten Zusatzstudie soll die Tieferlegung der Wiesentalbahn geprüft werden. Konkret soll der rund ein Kilometer lange doppelspurige Tunnel der Mittei-

lung zufolge zwischen der Riehener Inzlinger- und der Bettingerstraße zu liegen kommen und über eine unterirdische S-Bahn-Haltestelle verfügen. Die technische Machbarkeit einer solchen Lösung sei bereits bestätigt worden. Zudem sollen Testplanverfahren flankierende Maßnahmen für die Varianten „hoch“ und „tief“ sowie Chancen und Risiken des geplanten Doppelspurausbaus aufzeigen.

15-Minuten-Takt

Der Taktfahrplan der Wiesentalbahn S6 nach Zell soll zwischen dem Badischen Bahnhof in Basel und Lörrach von 30 Minuten auf 15 Minuten halbiert werden. Dies ist Teil der Bahnplanung „Ausbauschritt 2035“, dem das Bundesparlament im Jahr 2019 zugestimmt hat.

Für diese Taktverdichtung braucht es einen Doppelspurausbau in Riehen. Derzeit arbeitet die Deutsche Bahn die Vorstudien für den ober-

irdischen Doppelspurausbau der Wiesentalbahn. Diese sollen voraussichtlich 2025 vorliegen.

Acht Millionen Fahrgäste

Rund acht Millionen Fahrgäste sind jedes Jahr mit der S6 im Wiesental unterwegs, und bereits heute sind die Züge während der Hauptverkehrszeiten stark besetzt. Da die Nachfrage voraussichtlich weiter steigen wird, soll der Takt halbiert werden.

Bis jetzt ist aber nur eine oberirdische Lösung vorgesehen. Diese hat allerdings erhebliche Auswirkungen auf das Dorf: Sowohl Teile des Dorfkerns als auch Wohnbauten und Straßen, die an die Bahnstrecke angrenzen, wären von größeren baulichen Eingriffen betroffen.

Der Riehener Gemeinderat lehnt aufgrund der zu erwartenden Beeinträchtigungen einen oberirdischen Ausbau ab. Im Rahmen eines Pressegesprächs im September 2021 wurden die Konsequen-

zen für Riehen beleuchtet. Ein Doppelspurausbau hätte vielfältige Folgen: Die Anwohner wären massiv betroffen, der wichtige Fuß- und Radweg „Spittelerwegli“ würde wegfallen, die Baumallee am Eisenbahnweg müsste geopfert und längere Schrankenschließzeiten in Kauf genommen werden. Nicht zuletzt würde die Trennwirkung im Dorfkern noch größer werden. Kurzum: „Bestehende Probleme werden verschärft statt gelöst“, sagte damals Daniel Hettich, Riehener Gemeinderat Politikbereich Mobilität.

Lösungssuche

Da der Riehener Gemeinderat jedoch der geplanten Taktverdichtung grundsätzlich zugestimmt hat und diese auch als wichtiger Schritt zur Verkehrsverlagerung betrachtet, will er sich an der Lösungssuche beteiligen. Die Position der Gemeinderegierung von Riehen sei Teil einer innerschweizerischen

Debatte, hieß es damals vom Landratsamt Lörrach. Im Grundsatz werde der Ausbaubedarf an der Garten- und Wiesentalbahn vom Schweizer Bund und von den Beteiligten in der Agglomeration anerkannt. So sei der Kanton Basel-Stadt Mitinitiator des Zielbilds der S-Bahn Basel, das auf der S6 zwischen Basel und Lörrach künftig einen 15-Minuten-Takt vorsieht.

Die Schweizerische Eidgenossenschaft habe den entsprechenden Infrastrukturausbau in ihr Ausbauprogramm „STEP 2035“ aufgenommen. Zudem habe sich der Zweckverband Regio-S-Bahn 2030 im Jahr 2019 für eine Ausbauarvariante entschieden, die sowohl die Taktverdichtung als auch einen zusätzlichen Haltepunkt am Standort des neuen Zentralklinikums Lörrach abbildet. Das Konzept wurde mit dem Land Baden-Württemberg und mit der Schweiz abgestimmt.