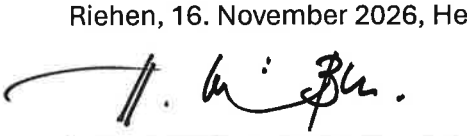
Kleine Anfrage Heinrich Ueberwasser (SVP): Learnings aus dem Schienenersatzverkehr?
Was können wir in Riehen aus dem Busersatz der letzten Wochen für die S-Bahn-Frage, die Richt- und Nutzungsplanung, unser öV-Netz und die Idee einer Verkehrsdrehscheibe lernen?

1. In den letzten Wochen konnten wir S-Bahn-Verkehr nur bis Riehen (mit wartenden Zügen) und Schienenersatzverkehr (SEV) ab Riehen ins Wiesental erleben: Was hat das Konzept genau beinhaltet? Wie und durch wen ist dieser SEV organisiert worden? Wann und wie wurde Riehen in die Planung einbezogen? Wieviel Zeit mussten die Reisenden gemäss Plan jeweils mehr aufbringen? Was waren die Herausforderungen?
2. Funktionierte die Information der Nutzerinnen und Nutzer – und wurde das Warten in Riehen als negativ empfunden?
3. Welche Beobachtungen konnte man beim Verkehrsfluss oder Überlastungen im Gebiet um den Bahnhof Riehen und darüber hinaus machen (Schliesszeiten, Zusammenspiel mit dem privaten Verkehr, Koordination mit dem BVB-Netz? Staus? Passagierführung usw.)?
4. Ist der Busverkehr weniger störungs- und verspätungsanfällig als der Bahnverkehr – oder ist es umgekehrt? Ist dies von (welchen?) Verkehrsengpässen allgemein zwischen Basel und Zell im Wiesental abhängig? Hängen diese von der Tageszeit ab?
5. Wieweit haben sich der Gemeinderat oder die Verkehrsfachleute persönlich ein Bild gemacht? Nutzen die Gemeindevertreter bei behördlichen Anlässen insbesondere in Deutschland, aber auch sonst in der Region selbst den öffentlichen Verkehr, auch um persönlich zu testen, wieweit die Anbindung Riehens funktioniert und die Benutzenden das Angebot annehmen?
6. Wieweit akzeptiert die deutsche Seite für den Fall einer Tieferlegung der S-Bahn einen Schienenersatzverkehr während der Bauzeit und wie würde dieser aussehen? Ähnlich wie jetzt der Schienenersatzverkehr (natürlich ohne S-Bahn bis Riehen) ?
7. Welche Bedeutung hat ein zusätzliches Gleis als Perron oder Überholgleis (Bahnsteig 2 jetzt oder Bahnsteig 3 bei Doppelspur?) in Riehen bei speziellen Bahn-Verkehrslagen, Störungen oder Bahn-Baustellen? Ist bei der Tieferlegung ein Zusatzgleis geprüft worden?
8. Wie hätte sich Riehen entwickelt, wenn die Wiesentalbahn wie viele andere Strecken der Deutschen (Bundes-)Bahn stillgelegt worden wäre und es beim ÖV ausschliesslich zu Busverbindungen ins Wiesental gekommen wäre?
9. Wie nahe waren wir einer solchen Stilllegung des Bahnverkehrs – und wann?
10. Waren die Stilllegungen der Strecke Zell-Todtnau (der Schmalspurbahn nach Todtnau) und der Wehratalbahn isolierte Ereignisse oder Teil des Leistungsabbaus der Bahnen in Deutschland und einer Mehrnutzung der Strassen?
11. Gab es direkte Bahnverbindungen von Riehen über die (heute stillgelegte, elektrifizierte) Wehratalbahn an die Hochrheinbahn? Gibt es Reaktivierungsüberlegungen (ähnlich wie bei der Kandertalbahn) und die Idee einer Ring-S-Bahn als Ersatz der Doppelspur?
12. Welche Auswirkungen auf die Infrastruktur hatten der Übergang von der DB zur Deutschen Bahn AG oder der Güterverkehrsabbau auf die Wiesentalbahn (und die S-Bahn-Nutzung)?
13. Stimmt es, dass weder die SBB noch die DB die Ausschreibung für die Nahverkehrszüge auf der Hochrheinbahn gewonnen haben, sondern die SWEG[1]?
14. Gibt es Gründe, die für die S6 relevant sind? Was bedeutet es für den Betrieb der S6 und des S-Bahn-Netzes insgesamt, dass es nicht von der gleichen Gesellschaft betrieben wird?

Ich danke dem Gemeinderat im Voraus für die Beantwortung meiner Fragen
Riehen, 16. November 2026, Heinrich Ueberwasser, Einwohnerrat SVP, Riehen



[1] **SWEG = Südwestdeutsche Landesverkehrs-GmbH**, ehemals: Südwestdeutsche Eisenbahngesellschaft, die ein umfangreiches Netz betreut. Hierzulande eher weniger bekannt. Betrieb früher die Kandertalbahn und tritt heute z.B. als Trikotsponsor des Karlsruher SC auf.

An: RI ☒ Bearbeitung ☐ dir. Erledig. ☐ z.K. Kop: RB GR JM
Bem. / Frist:
17. Nov. 2026 Gemeinde Riehen
FF: ☐ Bearbeitung ☐ dir. Erledig ☐ z.K. Kop:
Bem. / Frist: CMI 5981 Vis:
Reg. Nr.: 26-30.565.01