

S-Bahn-Haltestelle Niederholz, Nachkredit zum Investitionskredit

Kurzfassung:

Der Einwohnerrat hatte am 29. März 2006 für den Neubau der S-Bahn-Haltestelle Niederholz einen Investitionskredit von Fr. 3'596'000.- bewilligt. An diese Kosten leistet der Kanton einen Investitionsbeitrag in der Höhe von Fr. 2'500'000.-.

Der Termin, im Mai 2007 mit den Bauarbeiten beginnen und auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 die Haltestelle eröffnen zu können, musste aus Kostengründen verschoben werden. Nach Eingang der Offerten für das erste Vergabepaket zeichneten sich im Vergleich zum bewilligten Kreditrahmen erhebliche Mehrkosten ab.

Eine inzwischen ausgearbeitete Analyse hat ergeben, dass zwischen dem Kostenvorschlag und dem Submissionsergebnis nach wie vor eine grosse Lücke klafft. Die festgestellten Mehrkosten bleiben Realität. Im Weiteren wurden mehrere Projektvarianten geprüft. Diese Untersuchung zeigt auf, wie sich die Projektänderungen in Bezug auf Kosten und Termine auswirken. Die Vor- und Nachteile der einzelnen Varianten halten sich mehr oder weniger die Waage, so dass der Gemeinderat entschieden hat, weiterhin auf das ursprüngliche Projekt zu setzen. Der Eröffnungstermin verschiebt sich voraussichtlich um ein Jahr auf Dezember 2008.

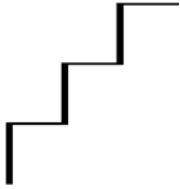
Infolgedessen beantragt der Gemeinderat dem Einwohnerrat einen Nachkredit von Fr. 1'068'000.- (brutto) zum Investitionskredit für den Neubau der S-Bahn-Haltestelle Niederholz. Er hat zudem beim Kanton ein Gesuch um Erhöhung des Investitionsbeitrags im bisherigen Verhältnis - 2/3 Kanton, 1/3 Gemeinde - eingereicht.

Politikbereich: Siedlung und Landschaft

Auskünfte erteilen: Matthias Schmutz
Gemeinderat
Telefon 079 356 73 11

Georges Tomaschett
Abteilungsleiter Hochbau und Planung
Telefon 061 646 82 53

Juni 2007



1. Ausgangslage

Der Einwohnerrat hatte am 29. März 2006 für den Neubau der S-Bahn-Haltestelle Niederholz einen Investitionskredit von Fr. 3'596'000.- bewilligt. An diese Kosten leistet der Kanton einen Investitionsbeitrag in der Höhe von Fr. 2'500'000.-.

1.1 Überprüfung des Kostenvoranschlags

Im Juni 2006 hatte sich herausgestellt, dass der vom Einwohnerrat gesprochene Kredit sehr eng sein wird. Bei der Kostenzusammenstellung wurde nämlich irrtümlicherweise der vom Einwohnerrat am 26. Januar 2005 bewilligte Projektierungskredit von Fr. 263'000.- in Abzug gebracht, obwohl er im Kostenvoranschlag nicht enthalten war. Dieses folgenschwere Missverständnis führte dazu, dass der Gemeinderat den Auftrag an das Planungsteam zurückstellte und durch einen ausgewiesenen Experten eine Überprüfung des Kostenvoranschlags vornehmen liess. Diese second opinion hatte ergeben, dass die dem Kreditantrag zu Grunde gelegten Kostenberechnungen bis auf das oben beschriebene Missgeschick richtig waren. Die von den Experten ermittelte Gesamtsumme liegt geringfügig unter jener des teuerungsbereinigten Kostenvoranschlags; die Differenz bewegt sich innerhalb des Genauigkeitsgrads der beiden Berechnungen. Daraufhin wurden die Projektarbeiten wieder in Gang gesetzt. Die Geschäftsprüfungskommission und die Sachkommission SVU wurden über diese Sachlage informiert.

1.2 Baureifes Projekt

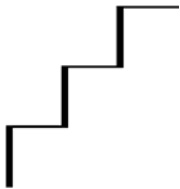
Am 20. Juli 2006 erteilte das Bundesamt für Verkehr (BAV) die Plangenehmigungs-Verfügung (Baubewilligung) für die Haltestelle Niederholz. Die beauftragten Architekten und Fachplaner haben daraufhin zusammen mit den Prüfinstanzen der Deutschen Bahn das Projekt bis zur Baureife entwickelt. Das Ziel war, im Mai 2007 mit den Bauarbeiten beginnen und auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2007 die Haltestelle eröffnen zu können.

1.3 Massive Verteuerung

Diese Termine mussten nun aus Kostengründen verschoben werden. Nach Eingang der Offerten für das erste Vergabepaket, welches im Wesentlichen Arbeiten mit längeren Lieferfristen beinhaltete, zeichneten sich im Vergleich zum bewilligten Kreditrahmen erhebliche Mehrkosten ab. Insbesondere die Unternehmerofferten zur Erstellung der Spundwand am Bahndamm und für die Perronelemente waren massiv teurer.

1.4 Auftrag an Projektleitung

Der Gemeinderat hat auf die massive Verteuerung reagiert, indem er die Projektleitung beauftragte, die Submissionsergebnisse zu analysieren, eine Optimierung der Baukosten vorzunehmen sowie Projektvarianten zu prüfen.



2. Submissionsergebnisse

Das Ergebnis des ersten Ausschreibungspakets sieht im Detail folgendermassen aus (alle Preise gerundet inkl. MwSt.):

BKP	Arbeitsgattung	KV	KV überprüft	Submission (tiefst. Ang.)	Diff. zu KV	Diff. In %
171/ 201	Spundwand / Baugrubenaushub	582'000	640'000	1'259'000	+ 677'000	+ 116 %
212	Perronelemente	283'000	194'000	445'000	+ 162'000	+ 57 %
230	Elektroinstallationen	179'000	161'000	129'000	- 50'000	- 28 %
261	Aufzug	183'000	199'000	102'000	- 81'000	- 44 %
434	Platz / Trottoir	113'000	135'000	144'000	+ 31'000	+ 27 %
463	Perronbelag	22'000	22'000	37'000	+ 15'000	+ 68 %
Total 1. Ausschreibungspaket		1'362'000	1'351'000	2'116'000	+ 754'000	+ 55 %

Der dem genehmigten Kredit zugrunde gelegte Kostenvoranschlag basiert auf dem Baupreisindex BFS, Tiefbau Nordwestschweiz, Stand April 2005 = 98.0 Punkte. Seither hat sich die entsprechende Bauteuerung wie folgt entwickelt:

April 2005	Oktober 2005	April 2006	Oktober 2006	April 2007
98.0	103.2	104.1	107.8	111.4
0	+ 5.3 %	+ 6.2 %	+ 10.0 %	+ 13.7 %

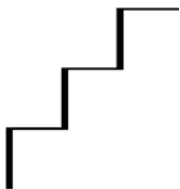
Allein mit der Teuerung lässt sich die Preisdifferenz also nicht begründen. Sicher spielt auch die zurzeit hohe Auslastung der Spezialfirmen in der Region eine Rolle. Die Überschreitung in der Grössenordnung, wie sie bei der Spundwand vorliegt, könnte allenfalls mit dem relativ kleinen Vorhaben im Verhältnis zur aufwändigen Spezialarbeit erklärt werden.

Abgesehen von den Aufträgen für die Elektroinstallationen und die Aufzugsanlage, die er vorbehaltlich eines rechtskräftigen Entscheids des Einwohnerrats zum Nachkredit erteilte, hat der Gemeinderat die Submissionen mit der Begründung aufgehoben, dass infolge der massiven Differenz zum bewilligten Kreditrahmen eine Arbeitsvergabe nicht möglich ist.

Für die Arbeitsgattung Spundwand / Baugrubenaushub liegt inzwischen eine verbindliche, von der Submission unabhängige Offerte vor, die dem bereinigten Kostenvoranschlag zugrunde gelegt wurde. Der Gemeinderat hat diesen Auftrag freihändig vergeben, ebenfalls mit dem Vorbehalt, dass der Einwohnerrat den Nachkredit bewilligt.

3. Revidierter Kostenvoranschlag

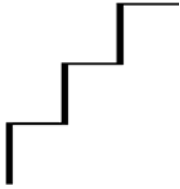
Unter Berücksichtigung der durchgeführten Submissionen bzw. aufgrund von aktualisierten Richtpreisen präsentiert sich der revidierte Kostenvoranschlag wie folgt:



Kostenübersicht

BKP	Arbeitsgattungen / Gewerke	SUMME KV-Orig. Inkl. Mwst.	Erwartung per 25.04.2007	Mehr,- Minderkosten	Bemerkungen
1	Vorbereitung				
101	Bestandesaufnahmen	SFr. 5'380	SFr. 5'380	SFr. -	
102	Baugrunduntersuchung	SFr. 8'608	SFr. 8'608	SFr. -	
171	Baugrubensicherung	SFr. 528'316	SFr. 996'000	SFr. 467'684	
2	Rohbau				
201	Baumeisteraushub	SFr. 53'800	SFr. -	SFr. -53'800	in BKP 171 enth.
211	Baumeisterarbeiten	SFr. 451'920	SFr. 483'000	SFr. 31'080	
212	Elemente in Beton (inkl. Versetzen)	SFr. 282'988	SFr. 446'000	SFr. 163'012	
213	Stahlbau/Fassdenbau	SFr. 322'800	SFr. 500'000	SFr. 177'200	
230	Elektroinstallationen	SFr. 253'936	SFr. 210'000	SFr. -43'936	
250	Sanitäre Installationen	SFr. 8'608	SFr. 21'000	SFr. 12'392	Entwässerung
261	Aufzüge	SFr. 182'920	SFr. 103'000	SFr. -79'920	
272	Metallbauarbeiten	SFr. 118'360	SFr. 56'000	SFr. -62'360	
	Spezialverglasungen (innere)	SFr. -	SFr. 85'000	SFr. 85'000	Zusätzl. Sicherheitsvergl.
285	Malerarbeiten	SFr. -	SFr. 10'000	SFr. 10'000	
287	Baureinigung	SFr. -		SFr. -	
4	Umgebung				
421	Gärtnerarbeiten	SFr. 21'520	SFr. 21'520	SFr. -	
434	Platz inkl. Trottoir	SFr. 112'980	SFr. 139'000	SFr. 26'020	
453	Fahrleitungen	SFr. 174'312	SFr. 174'312	SFr. -	
454	Fahrdraht BVB	SFr. 21'520	SFr. 21'520	SFr. -	
461	Erd-und Unterbauten	SFr. 102'220	SFr. 102'220	SFr. -	
463	Perron (nur Belag)	SFr. 21'520	SFr. 37'000	SFr. 15'480	
5	Baunebenkosten				
511	Baubewilligung, Baugespann	SFr. 32'280	SFr. 32'280	SFr. -	
512	Anschlussgebühren	SFr. 21'520	SFr. 21'520	SFr. -	
524	Helio / Xerox	SFr. 40'888	SFr. 70'888	SFr. 30'000	Korr. mit Proj.-Kredit
562	Nachbarentschädigungen	SFr. 29'052	SFr. 29'052	SFr. -	
583	Reserve	SFr. 149'564	SFr. 149'564	SFr. -	
7	Ausstattung, Geräte, Beschriftungen				
701	Velounterstände	SFr. 25'824	SFr. 25'824	SFr. -	
702	Bänke	SFr. 12'912	SFr. 12'912	SFr. -	
702	Infotafeln, Papierkörbe	SFr. 6'456	SFr. 6'456	SFr. -	
8	Sicherheit und provisorische Betriebe				
833	Sicherheit DB / Bahnüberwachung	SFr. 24'748	SFr. 24'748	SFr. -	
834	DB Bauüberwachung OL /LST	SFr. 16'678	SFr. 16'678	SFr. -	
835	Sicherheitsvorkehrungen	SFr. 66'712	SFr. 66'712	SFr. -	
836	Signaltechnik aufschalten	SFr. 16'678	SFr. 16'678	SFr. -	
839	Umleitung Busse (Schuttle-Service)	SFr. 60'256	SFr. 60'256	SFr. -	
9	Honorare				
991	Honorar Generalplaner, Fachplaner Installation	SFr. 591'800	SFr. 721'000	SFr. 129'200	Korr. mit Proj.-Kredit
991	Zusatzleistungen Generalplaner	SFr. -	SFr. 89'000	SFr. 89'000	
996	Honorar Spezialisten	SFr. -	SFr. 42'000	SFr. 42'000	
997	Honorar Fachplaner DB	SFr. 91'460	SFr. 121'460	SFr. 30'000	Korr. mit Proj.-Kredit
	SUMME KV inkl. 7.6% Mwst.	SFr. 3'858'536	SFr. 4'926'588	SFr. 1'068'052	

Kostenstand: Baupreisindex BFS, Tiefbau Nordwestschweiz, Stand April 2007 = 111.4 Punkte



4. Baukostenoptimierungen

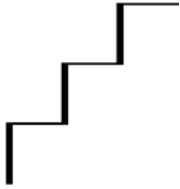
Darunter fallen diejenigen Baumassnahmen, die ein Preissparpotenzial beinhalten.

4.1 Übersicht

Optimierung	Einsparung
Warteraum Auf den geschlossenen, windgeschützten Warteraum könnte verzichtet werden.	Fr. 18'000.-
Gussasphalt Auf den Gussasphaltbelag auf dem Perron könnte verzichtet werden. Die Anforderungen an die Oberflächenbehandlung der vorfabrizierten Betonelemente müssten erhöht werden. Beachtung erfordert die Ausbildung der Elementfugen, Blindenleitstreifen und Sicherheitslinien.	Fr. 15'000.-
Verlängerung der Baupiste entlang dem Bahndamm Dadurch könnte ev. eine einfachere Montage der Perronelemente erzielt werden. Diese Variante wurde nicht mehr weiterverfolgt, als man feststellte, dass der Aufwand für die Erstellung der Piste auf fremdem Familiengartenareal und die nachträgliche Wiederinstandstellung im Vergleich zur Grundvariante mit dem Einbringen der Betonelemente ab Bahngleis keine Vorteile bringt.	keine
Vorfabrikation Perronbrücke Das Brückenelement soll nicht im Werk vorfabriziert, sondern am Bauplatz angefertigt werden. Der aufwändige Transport des rund 40 Tonnen schweren Elements nach Riehen würde entfallen. Diese Variante wurde wieder fallen gelassen, da der Aufwand für die Vorfabrikation an Ort ohne die nötige Infrastruktur, im Vergleich zur Grundvariante, keine Vorteile bringt.	keine
Vorplatz Die Vorplatzfläche an der Rauracherstrasse könnte auf das Wesentliche redimensioniert werden (5 m kürzer). Keine Stellplatten als Vorplatzabschluss. Keine Absperrpfosten (Fundamente und Pfosten). Kein Deckbelag (nur HMT).	Fr. 24'000.-

4.2 Beurteilung

Die Prüfung hat ergeben, dass das Projekt keine Details aufweist, die ein bedeutendes Preissparpotenzial aufweisen. Trotzdem wurden einige Vorschläge aufgeführt, die bei der Realisierung beachtet werden sollen. Dabei gilt es jeweils das Kosten/Nutzen-Verhältnis im Auge zu behalten.

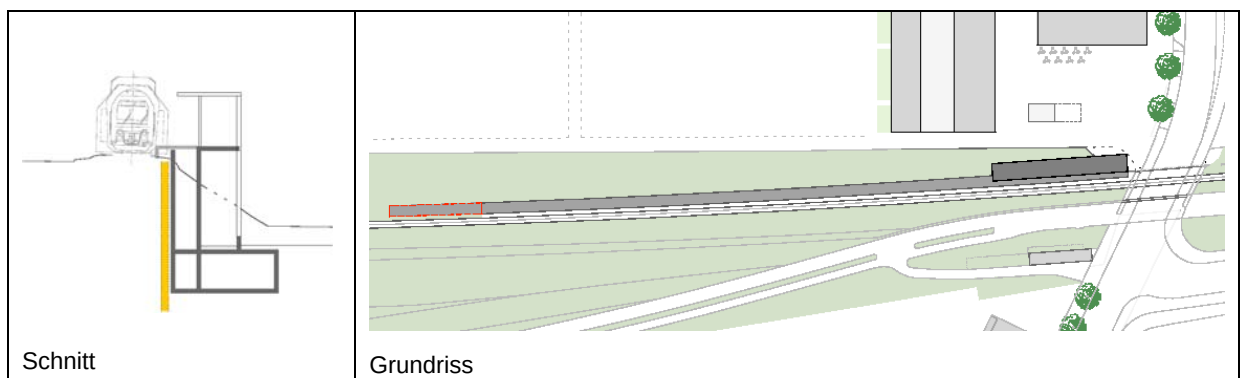


5. Projektänderungen

Folgende Projektvarianten wurden detailliert geprüft:

5.1 Variante 1: Verzicht auf Brückenperron

Ein städtebauliches Merkmal des Projekts fällt weg. Stattdessen wird der Perron um die Länge der Brücke in Richtung Basel ergänzt.



Folgen:

Das Erscheinungsbild der Haltestelle wird gemindert.
Die Perronerschiessung ist nicht optimal, sie bietet jedoch keine wesentlichen Einschränkungen.

Plangenehmigung BAV:

Vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren ist erforderlich. Das Bewilligungsverfahren dauert ca. 4 Monate.

Kosten:

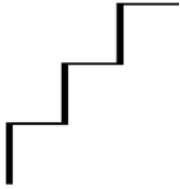
Fr. 4'825'000 (Einsparung Fr. 105'000)

Termin:

Eröffnung Dezember 2008 vorbehaltlich des Entscheids des Einwohnerrats zum Nachkreditbegehren.

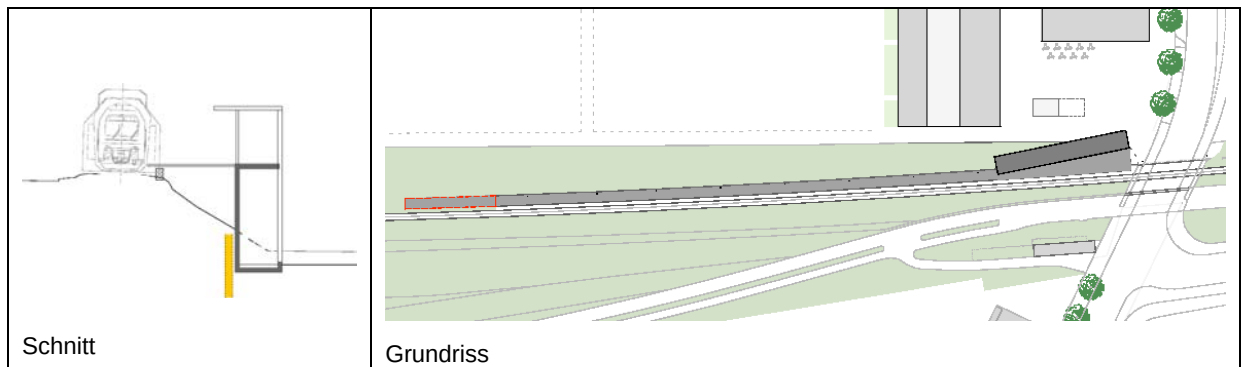
Bemerkungen:

Die Anpassungen müssen von der DB geprüft und genehmigt werden.



5.2 Variante 2: Abrücken vom Damm mit reduzierter Spundwand

Durch das Abdrehen des Baukörpers mit Treppe und Lift gegen den Vorplatz wird eine Reduktion der teuren Spundwand erzielt. Letzteres ist aber nur bei einem Verzicht auf den direkten Zugang zur Tiefgarage möglich, weil der dammseitige Treppenabgang wiederum eine grössere Spundwand erfordern würde.



Folgen:

Architektonisch unbefriedigende Lösung bezüglich Platz und Damm. Im Bereich der Strasse zwischen Stationskopf und Brückenwiderlager braucht es eine zu massiv wirkende Betonwand. Die wesentliche Qualität der direkten Verbindung zur Tiefgarage geht verloren. Für den Zugang zur Tiefgarage ist eine neue Lösung im Zusammenhang mit der Zentrumsüberbauung erforderlich. Der Technikraum muss neu gelöst werden. Die Perronerschiessung ist nicht optimal. Der Wettbewerbsentscheid wird unterlaufen.

Plangenehmigung BAV:

Vereinfachtes Plangenehmigungsverfahren ist erforderlich. Das Bewilligungsverfahren dauert ca. 4 Monate.

Kosten:

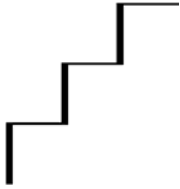
Fr. 4'900'000 (Einsparung: Fr. 30'000)

Termin:

Eröffnung Sommer 2009 vorbehaltlich des Entscheids des Einwohnerrats zum Nachkreditbegehren.

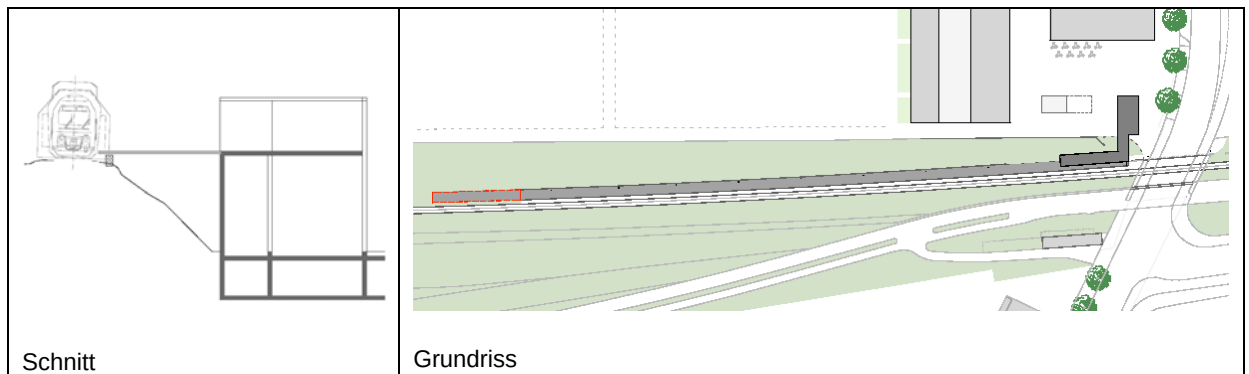
Bemerkungen:

Der externe Zugang zur Tiefgarage ist in den Kosten (Planungs- und Baukosten) nicht eingerechnet. Die Anpassungen müssen von der DB geprüft und genehmigt werden.

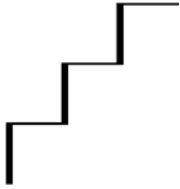


5.3 Variante 3: Wegrücken vom Damm, Perron ohne Spundwand

Ein vom Damm vollständig getrennter Erschliessungsturm mit Passerelle zum Perron ermöglicht den gänzlichen Verzicht auf die Spundwand.

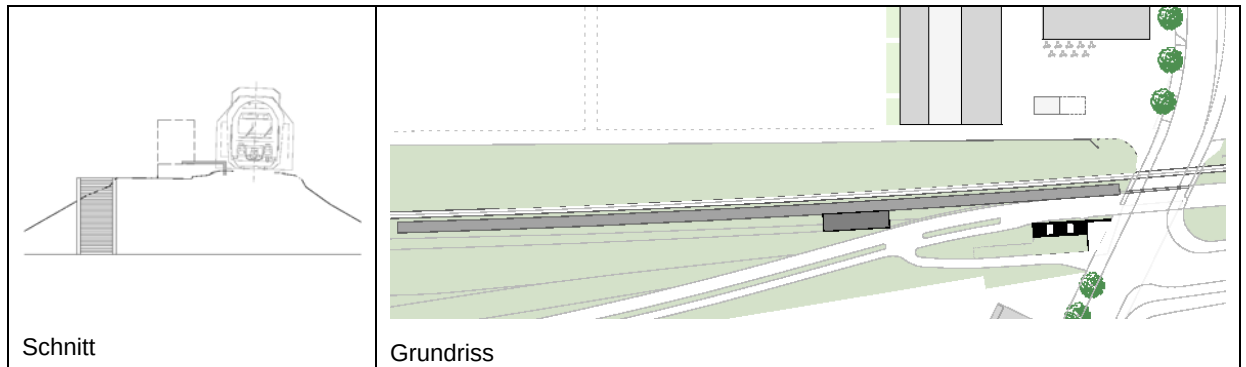


Folgen:	Neues Projekt, zusätzliche Planungskosten Zentrumsüberbauung (Wettbewerb) muss neu überarbeitet werden. Städtebaulich fragwürdig und unangemessen. Der Wettbewerbsentscheid wird unterlaufen.
Plangenehmigung BAV:	Ordentliches Plangenehmigungsverfahren ist erforderlich. Das Bewilligungsverfahren dauert ca. 9 Monate.
Kosten:	Fr. 5'140'000 (Verteuerung: Fr. 210'000)
Termin:	Eröffnung Frühling 2010 vorbehaltlich des Entscheids des Einwohnerrats zum Nachkreditbegehren.
Bemerkungen:	Das neue Projekt muss von der DB geprüft und genehmigt werden.



5.4 Variante 4: Perron südlich des Bahngleises

Einfacher Perron ohne Liftanlage vom Veloweg her erschlossen.



Folgen:

Kein Zusammenhang zur geplanten Zentrumsüberbauung.
 Ungenügende Präsenz zur Rauracherstrasse und dem Quartier, fehlende Identität.
 Zugangsbereich und Perronanlage liegen peripher und sind schlecht einsehbar.
 Die Sicherheit im öffentlichen Raum ist ungenügend berücksichtigt wegen der fehlenden sozialen Kontrolle.
 Der Wettbewerbsentscheid wird unterlaufen.

Plangenehmigung BAV:

Ordentliches Plangenehmigungsverfahren ist erforderlich. Das Bewilligungsverfahren dauert ca. 12 Monate.

Kosten:

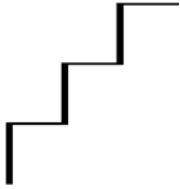
Fr. 3'340'000 (Einsparung: Fr. 1'590'000)

Termin:

Eröffnung Frühling 2010 vorbehaltlich des Entscheids des Einwohnerrats zur Projektänderung.

Bemerkungen:

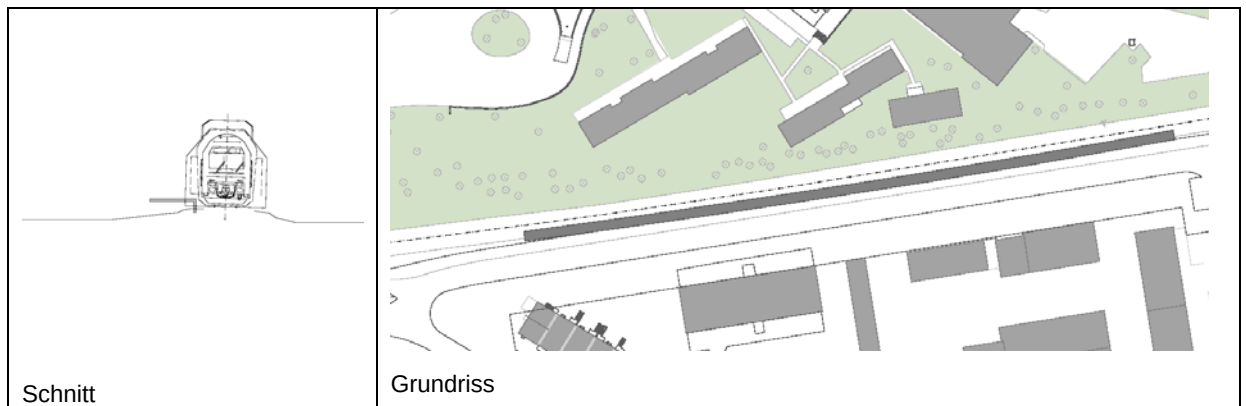
Das neue Projekt muss von der DB geprüft und genehmigt werden.



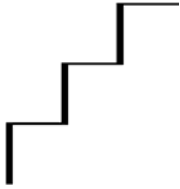
5.5 Variante 4 A: Perron südlich des Bahngleises, nach Osten verschoben

Die Variante 4 A unterscheidet sich kostenmässig von der Variante 4 kaum. Die Kosten wurden deshalb nicht mehr detailliert ermittelt, sondern jene der verwandten Variante 4 übernommen und als Grobkostenschätzung bezeichnet.

Einfacher Perron ohne Lifтанlage vom Veloweg her erschlossen.

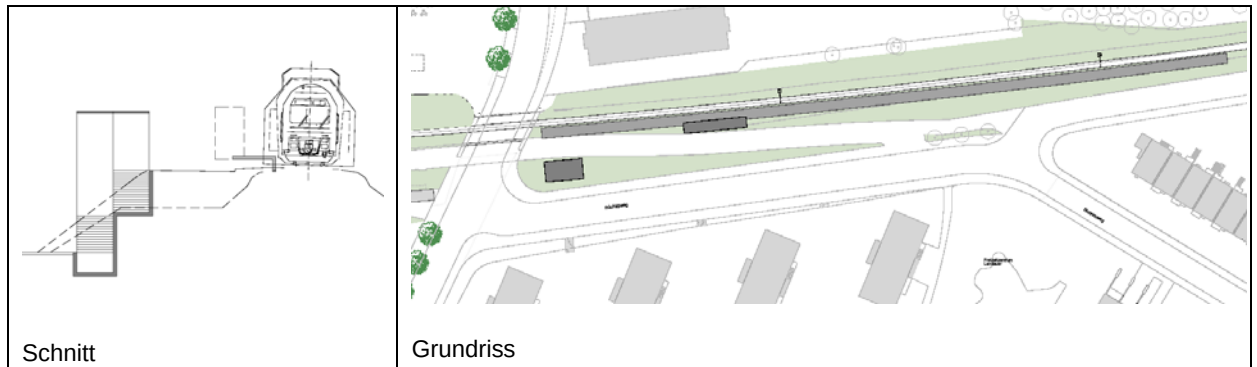


Folgen:	Kein Zusammenhang zur geplanten Zentrumsüberbauung. Ungenügende Präsenz zur Rauracherstrasse und dem Quartier, fehlende Identität. Nur einseitige Erreichbarkeit der Haltestelle. Der Wettbewerbsentscheid wird unterlaufen.
Plangenehmigung BAV:	Ordentliches Plangenehmigungsverfahren ist erforderlich. Das Bewilligungsverfahren dauert ca. 12 Monate.
Kosten:	Grobschätzung: Fr. 3'340'000 (Einsparung: Fr. 1'590'000)
Termin:	Eröffnung Frühling 2010 vorbehältlich des Entscheids des Einwohnerrats zur Projektänderung.
Bemerkungen:	Die Kosten sind nur rudimentär geschätzt worden. Das neue Projekt muss von der DB geprüft und genehmigt werden.



5.6 Variante 5: Perron südlich des Bahngleises, Rauracherbrücke Richtung Dorf

Einfacher Perron mit Liftanlage von Rauracherstrasse/Rüchligweg her erschlossen.



Folgen:

Kein direkter Zusammenhang zur geplanten Zentrumsüberbauung.

Ungenügende Präsenz zur Hauptquartierachse Rauracherstrasse.

Der Zugangsbereich und die Perronanlage liegen auf der den Bushaltestellen abgewendeten Seite.

Der Wettbewerbsentscheid wird unterlaufen.

Plangenehmigung BAV:

Ordentliches Plangenehmigungsverfahren ist erforderlich. Das Bewilligungsverfahren dauert ca. 12 Monate.

Kosten:

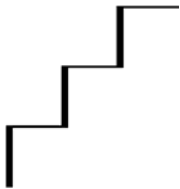
Fr. 4'480'000 (Einsparung: Fr. 450'000)

Termin:

Eröffnung Sommer 2010 vorbehaltlich des Entscheids des Einwohnerrats zur Projektänderung.

Bemerkungen:

Das neue Projekt muss von der DB geprüft und genehmigt werden.



6. Variantenanalyse

6.1 Kostenvergleich

	bereits erbracht	zusätzliche Pl.-Kosten	restliche Pl.-Kosten	Baukosten	Total CHF	Differenz
Grundvariante	765'000	0	208'000	3'957'000	4'930'000	0
	16%	0%	4%	80%	100%	0
Variante 1	765'000	60'000	208'000	3'792'000	4'825'000	-105'000
	16%	1%	4%	79%	100%	-2%
Variante 2	765'000	535'000	208'000	3'392'000	4'900'000	-30'000
	16%	11%	4%	69%	100%	-1%
Variante 3	765'000	624'000	208'000	3'543'000	5'140'000	210'000
	15%	12%	4%	69%	100%	4%
Variante 4 / 4 A	765'000	451'000	90'000	2'034'000	3'340'000	-1'590'000
	23%	14%	3%	61%	100%	-32%
Variante 5	765'000	557'000	160'000	2'998'000	4'480'000	-450'000
	17%	12%	4%	67%	100%	-9%

6.1.1 Erläuterungen

<bereits erbracht>

Grundsätzlich ist festzuhalten, dass das dem Kreditbeschluss des Einwohnerrats zu Grunde liegende Projekt den komplizierten und aufwändigen Weg durch die Instanzen hinter sich hat. Die Baubewilligung vom Bundesamt für Verkehr (BAV) liegt vor und die Prüfinstanzen der Deutschen Bahn haben ihre Unterschrift unter die Detailpläne gesetzt. Dies ist ein wichtiger Meilenstein, den es bei jeder Projektänderung wieder zu erreichen gilt. Der finanzielle Aufwand, der hierfür bis heute erbracht wurde, beträgt Fr. 765'000.-.

<zusätzliche Planungskosten>

Unter diese Rubrik fallen diejenigen Kosten, die nötig sind, um wieder auf den baureifen Stand zu gelangen, d.h. Aufwand für Bauprojekt, Baubewilligung, Ausführungsplanung und Prüfung durch DB (kostenpflichtig).

<restliche Planungskosten>

In dieser Spalte sind die Kosten für die Durchführung der restlichen Submissionen und die Bauleitung aufgeführt.

<Baukosten>

Darunter versteht man die effektiven Erstellungskosten ohne Honorare.

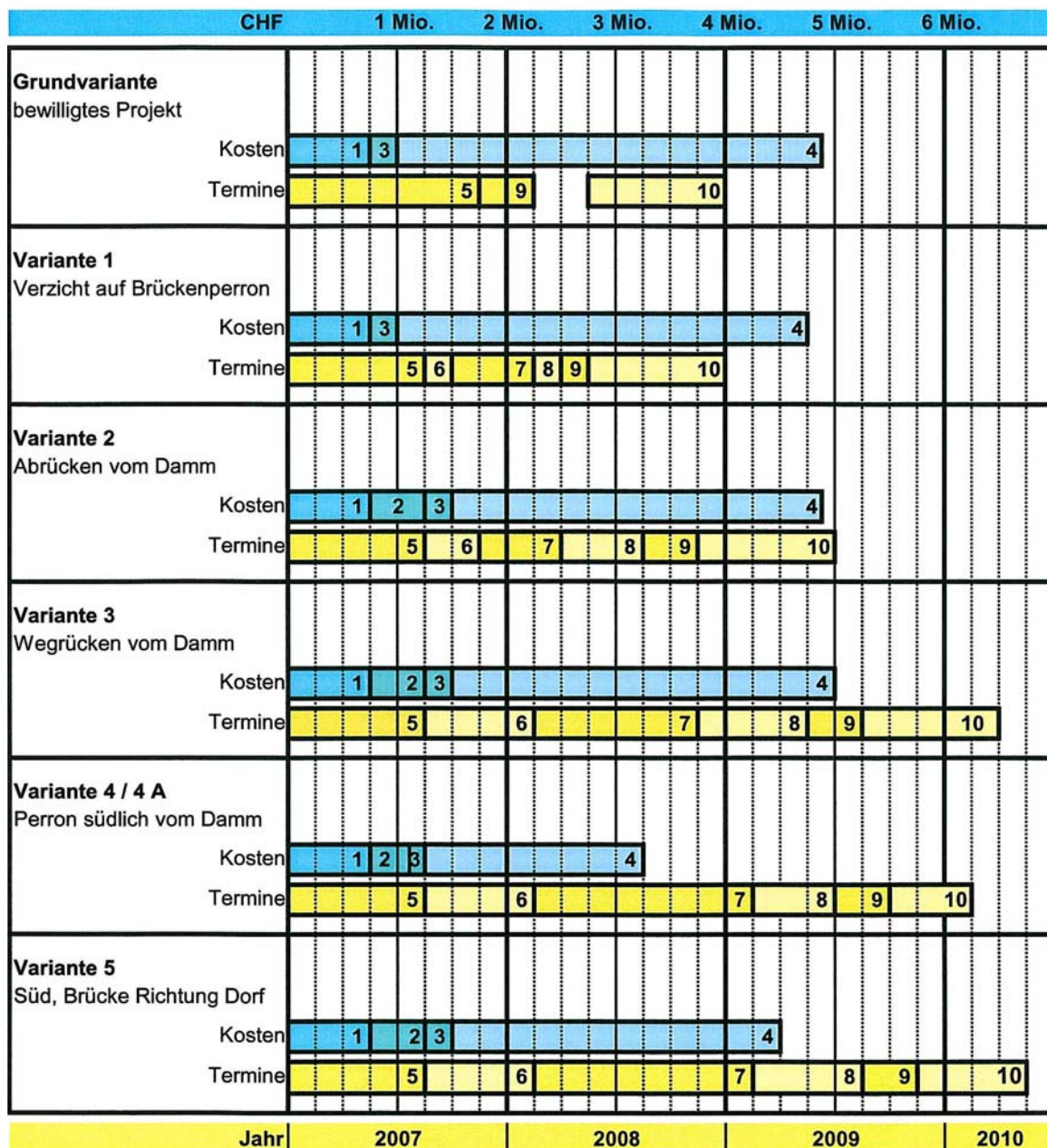
<Total CHF>

Entspricht den gesamten Erstellungskosten inkl. Honorar.

<Differenz>

Hier können die Minder- bzw. Mehrkosten der einzelnen Varianten im Vergleich zur Grundvariante entnommen werden.

6.2 Graphischer Variantenvergleich



Legende:

Kosten: (auf CHF 0.25 Mio. gerundet)

Bereits erbracht:

1

zusätzliche Planungskosten

2

restliche Planungskosten

3

Baukosten

4

Termine: (auf 1.5 Monate gerundet)

Nachkreditprozess:

5

Projektierung:

6

Baubewilligung:

7

Ausführungsplanung:

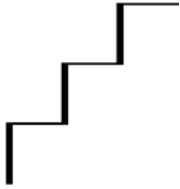
8

Submissionen:

9

Ausführung:

10



7. Zusammenfassende Beurteilung

7.1 Grundvariante

Die Grundvariante ist das Resultat eines durchgeführten Projektwettbewerbs nach SIA 142. Das Projekt ist vom BAV bewilligt und von den Instanzen der DB geprüft. Der Investitionskredit ist vom Einwohnerrat gesprochen, ebenso der Kantonsbeitrag vom Grossen Rat. Bevor das Projekt wieder in Gang gesetzt werden kann, muss ein Nachkredit bewilligt werden. Die Anpassung des Kantonsbeitrags an die neue Kostensituation muss wiederum vom Regierungsrat und vom Grossen Rat bewilligt werden. Die Eröffnung der Haltestelle ist im Dezember 2008 möglich.

Die Variante soll weiterverfolgt werden.

7.2 Variante 1

Die Kosteneinsparung gegenüber der Grundvariante ist mit 105'000 Franken (-2 %) verhältnismässig gering. Der Verzicht auf den Brückenperron und damit auf das städtebaulich interessante Merkmal dieses Projekts wirkt sich relativ bescheiden auf die Kosten aus. Die Eröffnung der Haltestelle ist im Dezember 2008 möglich.

Ob sich eine Weiterverfolgung der Variante lohnt, ist fraglich.

7.3 Variante 2

Die durch die Reduktion der teuren Spundwand erzielte Kosteneinsparung wird von den zusätzlichen Planungskosten gleich wieder aufgebraucht. Der direkte Zugang zur Tiefgarage fällt weg. Die Eröffnung der Haltestelle ist im Sommer 2009 möglich.

Eine Weiterverfolgung der Variante lohnt sich nicht.

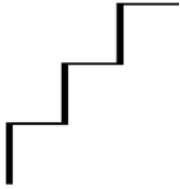
7.4 Variante 3

Der Versuch zur Umgehung des Aufwands für die Spundwand hat sich nicht gelohnt. Diese städtebaulich fragwürdige Variante schneidet gegenüber der Grundvariante schlecht ab.

Die Variante wird fallen gelassen.

7.5 Variante 4

Die Variante 4 ist mit einer Einsparung von 1.5 Mio. Franken gegenüber der Grundvariante finanziell zwar interessant, hat aber erhebliche Nachteile bezüglich der Erreichbarkeit, der Einbindung ins Quartier, der Sicherheit, der Tangierung des Velowegs und der Anbindung



an die Buslinien. Eine schwer bezifferbare Unsicherheit bildet der naturschützerisch hohe Wert der südlichen Dammböschung. Hier sind grosse Anstrengungen nötig, um allfällige Einsprachen von Naturschutzverbänden zu verhindern. Nicht zu übersehen ist, dass bei dieser Variante die bereits erbrachten Leistungen komplett abgeschrieben werden müssen. Zudem ist die Eröffnung der Haltestelle erst im Frühjahr 2010 möglich.

Die Variante wird fallen gelassen.

7.6 Variante 4 A

Im Gegensatz zur Variante 4 ist die Haltestelle zwar etwas mehr ins Quartier gerückt, dafür aber auch weiter vom Quartierzentrum (neues Zentrum und Rauracher) entfernt. Der Bezug zur Hauptquartierachse Rauracherstrasse fehlt, er wäre aus raumplanerischer Sicht sehr wichtig. Mit der S-Bahn-Haltestelle soll auch die Zentrumsfunktion der geplanten Bebauung an der Gotenstrasse gestärkt werden. Der vorgesehene Standort ist schlecht auffindbar, er liegt hinter dem Schulhaus bzw. dem Gewerbeareal versteckt. Auch die Anbindung an die Buslinien ist schlecht, was für die Benutzung der S-Bahn erfahrungsgemäss ein Verlust an Attraktivität bedeutet. Die Station ist nur einseitig erschlossen, wodurch die Wege für viele Fahrgäste länger werden als beim Standort Rauracherbrücke. Nachteilig ist auch der um einiges weitere Weg zum Bäumlhofgymnasium. Dies sind alles Gründe, weshalb diese Variante seinerzeit zu Gunsten des Standorts Rauracherbrücke verworfen wurde. Sie entspricht daher auch nicht dem Richtplan Riehen vom 19. August 2003. Die Eröffnung der Haltestelle ist erst im Frühjahr 2010 möglich.

Die Variante wird fallen gelassen.

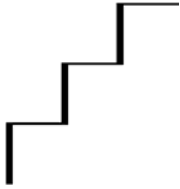
7.7 Variante 5

Die Variante 5 bietet mit 0.45 Mio. Franken Einsparung gegenüber der Grundvariante einen positiven Ansatz. Sie ist mit einem Erschliessungsturm von der Strassengabelung Rauracherstrasse/Rüchligweg her erschlossen. Mit Letzterem können die Mängel der Varianten 4 und 4 A teilweise entkräftet werden. Nachteilig bleiben aber die Tangierung des Velowegs sowie der schlechtere Bezug zum Quartierzentrum, zur Hauptquartierachse und damit auch zu den Bushaltestellen. Im Perronbereich ist der Damm steiler als bei den Varianten 4 und 4 A, weshalb die Perronelemente wie bei den "Nordvarianten" mit Spundwandbohlen fundiert werden müssen. Die Eröffnung der Haltestelle ist erst im Sommer 2010 möglich.

Die Variante wird fallen gelassen.

8. Schlussfolgerung

Die Vor- und Nachteile innerhalb der einzelnen Varianten halten sich mehr oder weniger die Waage. D.h. Vorschläge mit bedeutsamen Kosteneinsparungen haben nebst Qualitätsein-



bussen auch beträchtliche Terminverschiebungen zur Folge. Andererseits stehen Varianten mit eher geringen Kosteneinsparungen im Missverhältnis zu den daraus entstehenden Nachteilen.

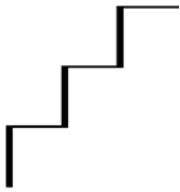
Das anfängliche Ziel des Gemeinderats, die S-Bahn-Haltestelle Niederholz auf der Rauracherbrücke Ende 2006 in Betrieb zu nehmen, musste bereits aus verschiedenen Gründen korrigiert und der Eröffnungstermin verschoben werden. Die erneut anstehende Verzögerung soll im Hinblick auf eine rasche und längst versprochene Anbindung des Niederholzquartiers an die Regio-S-Bahn möglichst kurz gehalten werden. Dies nicht zuletzt deshalb, weil die S6 seit Dezember 2006 bis Bahnhof SBB verlängert ist und seitdem die Tramlinie 2 nicht mehr in den Spitzenzeiten bis Riehen verkehrt.

Unter dieser Prämisse und gestützt auf die Ergebnisse der Gesamtbeurteilung hat der Gemeinderat beschlossen, an der Grundvariante (bewilligtes Projekt) festzuhalten. Die Eröffnung der Haltestelle könnte somit im Dezember 2008 erfolgen, sofern im Oktober 2007 ein rechtmässig bewilligter Nachkredit vorliegt.

9. Kantonsbeitrag

Gemäss Vertrag betreffend den Bau und die Finanzierung zweier S-Bahn-Haltepunkte in Riehen sowie die Gewährung eines Betriebskostenbeitrags der Gemeinde an die S-Bahn-Verbindung zum Bahnhof SBB zwischen dem Kanton Basel-Stadt und der Gemeinde Riehen vom 14.03.2006 / 30.06.2006, Ziffer 5, leistet der Kanton einen Investitionsbeitrag in Höhe von maximal 3 Mio. Franken an die Gesamtkosten der beiden Haltepunkte "Riehen Niederholz" und "Riehen". Der Beitrag an den Bau der Haltestelle "Riehen Niederholz" beträgt maximal zwei Drittel, an den Bau der Haltestelle "Riehen" maximal ein Drittel der Investitionskosten (inkl. Projektierungskosten).

In diesem Zusammenhang hat der Gemeinderat den Kanton in Anwendung von Ziffer 8 des obgenannten Vertrags (grundlegende Änderung der Rahmenbedingungen infolge unvorhersehbarer Vorkommnisse oder andere wesentliche Veränderungen, die zu nicht zumutbaren Verhältnissen führen), um eine Anpassung des Investitionsbeitrags ersucht. Dabei geht er davon aus, dass wiederum der im Vertrag festgelegte Verteilschlüssel zur Anwendung gelangt. Demnach würde der Kantonsbeitrag für die Haltestelle Niederholz um Fr. 700'000.- erhöht. Bezugnehmend auf den eingangs erwähnten Vertrag hat der Gemeinderat dem Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements das Gesuch gestellt, den unter Ziffer 5 festgelegten Investitionsbeitrag von maximal 3 Mio. auf **maximal 3.8 Mio. Franken** (inkl. erhöhter Kantonsbeitrag für den Umbau der Haltestelle Riehen) zu erhöhen. Die Beitragserhöhung muss sowohl vom Regierungsrat als auch vom Grossen Rat genehmigt werden. Der Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements heisst das Gesuch gut und hat einen entsprechenden Ausgabenbericht dem Finanzdepartement zur Überprüfung weitergeleitet. Es ist vorgesehen, den Ausgabenbericht unmittelbar nach den Sommerferien dem Regierungsrat und danach dem Grossen Rat zur Entscheidung zu unterbreiten.

**10. Antrag**

Auf Grund obiger Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Einwohnerrat

1. Für die S-Bahn-Haltestelle Niederholz einen Nachkredit zum Investitionskredit in folgendem Umfang:

Grundvariante (bewilligtes Projekt)		Fr.	4'927'000.-
Bereits bewilligter Kredit:		- Fr.	3'859'000.-
Projektierungskredit (26.01.2005)	- Fr.	263'000.-	
Investitionskredit (29.03.2006)	- Fr.	3'596'000.-	
Nachkredit		Fr.	1'068'000.-

2. Von folgenden zusätzlichen Folgekosten zu Lasten des Globalkredits der Produktgruppe 8, Allmend und Verkehr, Kenntnis zu nehmen:

	Kosten	Satz	jährliche Kosten
Abschreibungen			
Zus. Investitionsbeitrag Gemeinde	Fr. 368'000.- ¹	2 %	Fr. 7'400.-
Interner Zins			
Interner Zinsfuss (über die halbe zus. Investition, Anteil Gemeinde)	Fr. 184'000.- ²	4 %	Fr. 7'400.-
Unterhaltskosten			
Laufender Unterhalt	Fr. 1'068'000.-	0.5 %	Fr. 5'400.-
Total zusätzliche Folgekosten pro Jahr			Fr. 20'200.-

3. Juli 2007

Gemeinderat Riehen

Der Präsident:

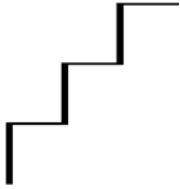
Der Gemeindeverwalter:

Willi Fischer

Andreas Schuppli

¹ Vorbehältlich der Zustimmung des Regierungsrats und Grossen Rats zur Beitragserhöhung

² Vorbehältlich der Zustimmung des Regierungsrats und Grossen Rats zur Beitragserhöhung



Beschluss des Einwohnerrats betreffend Nachkredit zum Investitionskredit für die S-Bahn-Haltestelle Niederholz

„Der Einwohnerrat bewilligt auf Antrag des Gemeinderats für den Neubau der S-Bahn-Haltestelle Niederholz einen Nachkredit von Fr. 1'068'000.- (abzüglich des erwarteten Kantonsbeitrags) zum Investitionskredit und nimmt von den Folgekosten zu Lasten des Globalkredits der Produktgruppe 8, Allmend und Verkehr, Kenntnis.

Dieser Beschluss wird publiziert; er unterliegt dem Referendum.“

Riehen, den

Im Namen des Einwohnerrats

Der Präsident:

Der Sekretär:

Thomas Strahm

Andreas Schuppli