

**S-Bahn-Haltestellen Riehen Niederholz und Dorf, Investitionskredite und Betriebskostenbeitrag
(Vorlage Nr. 848)**

Bericht an den Einwohnerrat

1. Einleitung

Die einwohnerrätliche Sachkommission für Siedlungsentwicklung, Verkehr, Versorgung und Umwelt (SVU) wurde am 24. November 2005 anlässlich der 28. Kommissionssitzung über den Stand der Planung S-Bahn-Haltestellen umfassend informiert. Im Dezember 2005 überwies dann das Ratsbüro die S-Bahn-Vorlage Nr. 848 direkt an die Sachkommission SVU. An ihren Kommissionssitzungen vom 4. Januar, 25. Januar und 21. Februar 2006 behandelte die Kommission die S-Bahn-Vorlage in folgender Zusammensetzung:

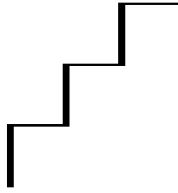
Rolf Brüderlin (Präsident)
Rita Altermatt Hädener
Niggi Benkler
Markus Bittel
Roland Engeler-Ohnemus
Rosmarie Mayer-Hirt

Siegfried Gysel
Urs Soder
Jürg Sollberger
Heinrich Ueberwasser
Peter Zinkernagel

Von Seiten der Gemeinde nahmen an den Sitzungen die Gemeinderäte Marcel Schweizer und Niggi Tamm sowie Abteilungsleiter Georges Tomaschett, Verkehrsplaner Philipp Wälchli und Ortsplaner Ivo Berweger teil. An der Sitzung vom 4. Januar 2006 orientierten die Planer Stephan Corsten vom Büro Zbinden und Bernhard Senn von Gruner AG detailliert über die S-Bahn-Haltestellen Riehen Niederholz und Dorf.

2. Kommissionssitzungen

An der Informationssitzung vom 24. November 2005 wurde die Kommission umfassend über die geplanten Haltestellen orientiert. Anlass zu Fragen und Diskussionen gaben die gegenüber früheren Angaben wesentlich höheren Kosten. Verursacht wurden diese vor allem durch die von der Deutschen Bahn gestellten Sicherheitsanforderungen sowie durch zusätzliche Massnahmen bei den komplizierten Böschungsverankerungen Haltestelle Niederholz. Der Kanton ist bereit, statt der geplanten 2 Mio. Franken neu 3 Mio. Franken zu übernehmen.



Am 4. Januar 2006 wurden die projektierten Haltestellen auf den Grundlagen, wie sie in der Vorlage Nr. 848 enthalten sind, durch die Planer vorgestellt und im Plenum diskutiert. Im Folgenden sind einzelne Themen, welche von Interesse sind, aufgeführt.

2.1 Neubau S-Bahn-Haltestelle Niederholz

Vorbereitungsarbeiten

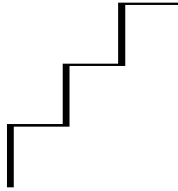
In diesen Kosten sind die Entschädigungen für die Familiengartenbesitzer sowie die umfangreichen Terrainvorbereitungen enthalten. So muss beispielsweise der Humus bei den Familiengärten abgetragen und speziell entsorgt werden. Ebenso muss der instabile Hang, was im Vorfeld nicht in dem Umfang bekannt war, speziell gesichert werden. Der Bahndamm, welcher naturschützerisch wertvoll ist, muss abschliessend wieder hergestellt werden.

Tiefbau

Die Fahrleitungsmasten müssen um rund 5 Meter verschoben werden, da der neue Perron dort zu stehen kommt, wo heute die Masten sind. Die DB hat strenge Vorschriften für den Fahrleitungsbau, welche komplizierte Sicherheits- und Prüfverfahren mit sich ziehen. Die ganzen Prüfverfahren stellen die DB in Rechnung. In der Position Tiefbau sind CHF 260'000.00 für rein bahntechnische Kosten enthalten. Da der Bahndamm sehr instabil ist, wird die SBB Olten während der ganzen Bauphase Messungen durchführen. Allfällige Absackungen der Geleise werden so sofort bemerkt und es kann entsprechend reagiert werden. Mit der sogenannten Rühlwand soll verhindert werden, dass der Hang instabil wird. Diese Wand wird zusätzlich mit Litzenanker gesichert und ist ohne Verbindung zum Gebäude der S-Bahn-Haltestelle. Der relativ lockere Hang kann bei den Grabarbeiten abrutschen, weshalb Probe- und Druckmessungen gemacht wurden. Der daraus resultierende geologische Bericht lässt aber dennoch ein Restrisiko offen.

Hochbau Haltestelle

Eine grosse Position im Hochbau ist die bereits erwähnte Rühlwand und deren Verankerung. Sobald im Bereich der Fahrleitungen mit Maschinen gearbeitet wird, schreibt die DB Schutzmassnahmen vor. In der „Tragstruktur Beton“ ist der ganze Hochbau, inklusive der Anbindung an die projektierte Zentrumsüberbauung, enthalten. Das Gebäude selber ist im Schnitt als grosses „L“ ausgebildet, was aus statischen Gründen so gewählt wurde. Die kleine Vorinvestition für ein zusätzliches Untergeschoss lohnt sich im Hinblick auf eine spätere Zentrumsüberbauung mit Anbindung der Tiefgarage an die S-Bahn. Die Gestaltung der Fassade wurde zusammen mit den SBB erarbeitet und hat sich bei anderen Stationen in der Schweiz bereits gut bewährt. Die Fassade aus Profilitglas wurde einerseits aus Sicherheitsgründen (soziale Kontrolle) und andererseits um den Vandalismus (sprayen und ritzen) einzudämmen oder gar zu verhindern gewählt. Sprayereien können zudem auf Glas leichter entfernt werden. Spezielle Sicherheitsvorschriften der DB verlangen, dass der Perron vom Bahntrasse weg abschüssig angelegt wird. Die Entwässerung muss daher in einer Rinne gefasst und



Seite 3

kontrolliert an anderer Stelle versickert werden. Für das Abstellen der Velos sind, verteilt auf beide Seiten, insgesamt ca. 60 Abstellplätze geplant. Eine Erweiterung wäre auf Parzelle 67, welche noch ungenutzt ist, möglich. Bei den Veloständern handelt es sich um ein marktübliches Modell, welches gedeckt und beleuchtet ist.

Tragstruktur Perron

Die Perronplatten sind vorgefabrizierte Betonelemente, welche von oben her montiert werden. Der vordere Teil des Perrons ist bereits im Bereich der Brücke und wird, um die Statik der Brücke nicht zu tangieren, als eigene und unabhängige neue Brücke erstellt. Die Länge des Perrons entspricht der Normlänge der SBB. Bei grossem Erfolg der Benutzerzahlen würden die Züge nicht verlängert, sondern eher auf doppelstöckige Zugkompositionen umgestellt.

Installationsarbeiten

In den Installationsarbeiten sind alle elektrischen Installationen enthalten, auch bahntechnische wie Billettautomaten sowie Zusatzinstallationen für Behinderte bei Stromausfall. Zur Kostenschätzung kann die Aussage gemacht werden, dass die Planer die Kosten bei der ersten Schätzung um ca. 25% zu tief eingesetzt haben. Mit dem heutigen Voranschlag ist jedoch eine gute Finanzsicherheit vorhanden.

Baunebenkosten

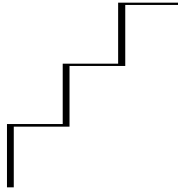
Fast alle in dieser Position enthaltenen Kosten waren im alten Kostenvoranschlag nicht enthalten. Diese sind erst in den diversen Verhandlungen mit der DB bekannt geworden. Auf Grund der strengen Sicherheitsauflagen der DB sind zusätzliche Kosten entstanden, die von der DB nicht getragen und daher dem Bauherrn verrechnet werden. Viele dieser Kosten würden in der Schweiz von den SBB übernommen und nicht dem Bauherrn belastet. Die 14-tägige Sperrung der Strecke hat den Vorteil, dass für die Erstellung der Rühlwand nicht nur während der Nachtstunden gebaut werden kann. Die lärmintensiven Rammarbeiten verteilen sich so auch auf die Tageszeit. Für die Umleitung und den Shuttle-Service sollten von der DB keine Ersatzforderungen mehr kommen.

Rechenfehler in Vorlage

In der Vorlage wird auf Seite 5 beim Total der Investitionen für Riehen ein Rechenfehler entdeckt, es sind CHF 2'400'000.- und nicht - wie fälschlicherweise aufgeführt - CHF 2'300'000.-.

Kiss&Ride

Mit dem geplanten Kiss&Ride-Standort können Konflikte zwischen Fussgänger, Velo- und Autofahrer entstehen. Aus Sicherheitsgründen ist ein Standort auf der Südseite der Rauracherstrasse wegen der Kurve nicht möglich. Bei der Weiterbearbeitung soll der definitive Standort nochmals überprüft werden.



Ein weiterer Schwerpunkt der Diskussion bildete die beheizte Wartehalle. Die Kommission beantragte in der Sitzung vom 25. Januar 2006, aus Spar- und Sicherheitsgründen sei auf die beheizte Wartehalle zu verzichten. An der folgenden Sitzung vom 21. Februar 2006 wurde der Reduktionsantrag wieder neu diskutiert. Die Baubewilligungsbehörde lehnt eine Beheizung der nichtisolierten Wartehalle ab. Das Weglassen von zwei Glaselementen bringt für den Kostenanteil Riehen nur eine minimale Kosteneinsparung von Fr. 2'600.-. Bei der exponierten Haltestelle ist ein Wetterschutz sinnvoll. Das Plenum war sich abschliessend einig, dass eine geschlossene Wartehalle ohne Heizung realisiert werden soll.

Im Plenum wird immer wieder darauf hingewiesen, dass der erste geschätzte Kredit wesentlich tiefer war als dies nun mit dem vorliegenden Kostenvoranschlag der Fall sei. Dazu erwähnt Stefan Corsten, dass zwar eine Rühlwand eingeplant gewesen sei, die heute vorgesehene aufgrund der geologischen Untersuchungen aber anders ausgelegt werden musste. Dazu sind Vorschriften und Prüfverfahren der DB gekommen, welche erst im Gespräch mit der DB bekannt wurden. Die Kosten für die BPI-Consult GmbH aus Lörrach sind ebenfalls Kosten, die vorgängig nicht bekannt waren und nun vom Bauherrn zusätzlich übernommen werden müssen. Generell wird festgestellt, dass die DB kein grosses Interesse am Bau der beiden Haltestellen einbringt und sich sämtliche Kosten bezahlen lässt. Da die DB nur das Bahntrasse zur Verfügung stellt und dieses unterhalten muss, aber an den Einnahmen des Bahnbetriebs nicht beteiligt ist, ist dieses Verhalten teilweise auch verständlich.

2.2 Umgestaltung S-Bahn-Station Riehen Dorf

An der SVU-Sitzung vom 24. November 2005 wurden der Kommission drei mögliche Varianten vorgestellt:

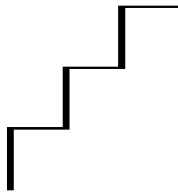
Variante 1: Bestehender Perron behindertengerecht umbauen, 70 Meter lange Rampe oder Unter- resp. Überführung mit Lift

Variante 2: Perron an Postgebäude, minimale Gleisverschiebung

Variante 3: Perron bei Parkplatz, Verschiebung Weiche und Anpassungen am Eisenbahnweg

Variante 2

Die Variante 2 „Perron am Postgebäude“ konnte durch ihre Einfachheit alle Beteiligten überzeugen. Das bestehende Gleis 1 wird in dieser Variante soweit wie möglich vom Postgebäude in Richtung Perron 2 verschoben, sodass entlang des Gebäudes der Perron 1 erstellt werden kann. Damit dies möglich wird, muss Perron 2 teilweise abgebrochen werden. Ebenfalls abgebrochen wird das Warte- und Zollhäuschen auf Perron 2. Dieser Perron wird mit einem Zaun zum Gleis 1 abgesperrt. Der Perron kann



Seite 5 jedoch für Notfälle, allerdings ohne behindertengerechten Zugang, weiterhin benutzt werden. Für Perron 1 sind Zugänge zwischen der Postschalterhalle und dem Kiosk, nördlich des Postgebäudes und entlang der Gleise von der Schmiedgasse, vorgesehen.

Betriebsunterbrechung

Es ist vorgesehen, die notwendigen Anschlüsse der Geleise während der 14-tägigen Betriebsunterbrechung, die für den Bau der Station Niederholz vorgesehen ist, auszuführen, damit nicht eine zusätzliche Betriebsunterbrechung notwendig wird.

Veloabstellplätze

Für die Velos sind zwei Unterstände analog denjenigen im Niederholz geplant. Diese Abstellplätze haben zusammen eine Kapazität von derzeit ca. 50 Velos. Abgeschlossene, wie dies beim Bahnhof SBB angeboten wird, sind keine geplant.

Zugang via Postgebäude

Ein Zugang via die gedeckte Posthalle wird als Option betrachtet, ist aber zur Zeit nicht realisierbar.

Zugang von der Schmiedgasse

Der Zugang über die Schmiedgasse entlang der Bahngleise wird diskutiert und als riskant eingestuft. Dem wird entgegnet, dass zum Schutz der Fussgänger ein Zaun erstellt werde, der Zugang aber wichtig sei und daher nicht darauf verzichtet werden sollte. Dieser Zugang kann vermutlich ohne Verschieben der Barriere und der Blinksignale realisiert werden. Allfällige Kosten wären in der Vorlage (Seite 11) eingerechnet.

Vordach am Postgebäude

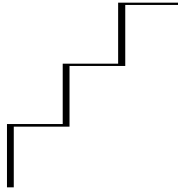
Im Bereich des 2,5 Meter breiten Vordachs sind Bänke und die Billettautomaten vorgesehen. Eine geschlossene Wartehalle ist nicht vorgesehen, da diese ein zusätzliches Hindernis auf dem trotz der Verbreiterung immer noch eher schmalen Perron darstellen würde.

Behindertengerechtes Bauen

Gemäss Bundesgesetz (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) muss die DB erst bis 2018 ihre Bahnstationen behindertengerecht umgebaut haben. Es werden deshalb von der DB in dieser Richtung momentan noch keine Investitionen getätigt. Die Gemeinde Riehen und der Kanton Basel-Stadt möchten aber bereits auf Ende 2006 behindertengerechte und attraktive Haltepunkte. Entsprechende Investitionen müssen deshalb zu 100% von der Gemeinde und dem Kanton getragen werden.

Unterhalt

Wie bei allen Bauten auf DB-Areal gehen die Bauten nach Inbetriebnahme in den Besitz der DB über und sind daher zwar in der Folge als Besitzerin der Bauten für den Unterhalt zuständig, mit der Gemeinde wird aber eine vertragliche Regelung für die



laufende Wartung getroffen werden. Dies wird in der Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB und dem Kanton unter § 7 Ziff. (5) geregelt.

Kiss&Ride

Ein Kiss&Ride wie beim Niederholz ist nicht geplant und müsste allenfalls beim bestehenden Parkplatz „Bahnhofstrasse“ realisiert werden.

Vorbereitungsarbeiten

Der Baugrund unter dem Trassee muss untersucht werden, ob und wie verseucht er ist. Dieses Material kann unter Umständen unter dem neuen Perron verwendet werden, muss aber auf Schadstoffe untersucht sein.

Demontagen, Abbrüche

Wie erwähnt, wird der Perron teilweise abgebrochen und verschmälert. Ebenfalls abgebrochen wird das Warte- und Zollhaus auf dem Mittelperron.

Tiefbau, Gleisbau

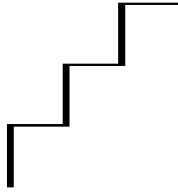
Auch hier kann der Perron nicht gegen die Gleise entwässert werden und muss in einer Rinne entlang des Postgebäudes gefasst und in die öffentliche Kanalisation geleitet werden.

Bahntechnik, Elektroinstallationen

Die Fahrleitungen müssen angepasst und die Ausleger der Masten verlängert werden. Die Signale im Bereich der Perrons müssen versetzt werden, bleiben aber auf DB-Areal.

Fragen und Antworten:

- Betreffend die Sicherheit beim Postgebäude wurden keine Auflagen gemacht. Die Post ist zum ganzen Projekt sehr positiv eingestellt.
- Damit, dass die Haltestelle 24 Stunden offen ist, bestehen bezüglich der Sicherheit keine Bedenken. Im Gegensatz zur heutigen Situation mit der Unterführung ist die neue Situation besser, da alles viel offener gestaltet ist. Mit dem Zoll wurden Gespräche geführt und man äusserte sich dahingehend, dass die neue Situation kein Problem darstellen würde.
- Der Bereich mit dem heutigen Kiosk ist von der funktionalen Gestaltung her nicht optimal gelöst. Da der Kiosk auf Boden der Post steht, kann zum jetzigen Zeitpunkt keine Veränderung erreicht werden.
- Da es sich bei der S-Bahn-Haltestelle Riehen Dorf um einen Umbau handelt, ist die Bauzeit kürzer als im Niederholz.



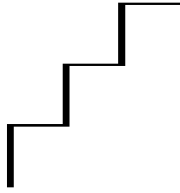
An der Sitzung vom 25. Januar 2006 wurde der Vertrags- sowie Vereinbarungsentwurf besprochen.

Gemeinderat Niggi Tamm und Abteilungsleiter Georges Tomaschett haben bei beiden Vertragswerken massgebend mitgewirkt. Deutschland wollte anfänglich eine standardisierte Vorlage zur Anwendung bringen. Schliesslich konnte jedoch ein Vertragswerk, welches auf die spezielle Situation eingeht, ausgearbeitet werden. Wichtig sind für Riehen die Schlussbestimmungen, welche es der Deutschen Bahn und der Gemeinde Riehen ermöglichen, Einzelheiten der Durchführung und allfällige Änderungen direkt zu regeln.

Im Vertrag zwischen dem Kanton und der Gemeinde kommt der zentrale Punkt der Finanzierung und Aufteilung auf die beiden Haltepunkte zum Ausdruck. Ebenso wird der Gemeindebeitrag an den Betrieb mit Halbstundentakt geregelt. Die Gemeinde ist Mitbesteller einer Anbindung an den Bahnhof SBB im Halbstundentakt. Wird der Halbstundentakt nicht umgesetzt, entfällt der Gemeindebeitrag über Fr. 280'000.-. Nach fünf Jahren kann der Vertrag erstmals gekündigt werden, ansonsten verlängert dieser sich jeweils um ein Jahr. Die vom Kanton getätigten Investitionen müssen im Falle einer Vertragsauflösung von Riehen nicht zurückerstattet werden.

Fragen und Antworten im Zusammenhang mit den Vertragswerken:

- Riehen beteiligt sich mit CHF 280'000.- für die Durchbindung der S6 vom Badi-schen Bahnhof zum Bahnhof SBB und an der Bedienung der Haltestellen in Rie-hen im Halbstundentakt. Dies ist keine Beteiligung an die Haltestellen im Wiesen-tal.
- Die Kosten sind nicht indexiert, was vom WSD ursprünglich beabsichtigt war. Rie-hen konnte die Nichtindexierung in den Verhandlungen jedoch durchsetzen.
- Mit dem Halbstundentakt der S6 wird der 2er nicht mehr nach Riehen geführt. Dies war eine Zusatzleistung, welche von Riehen bezahlt werden musste. Diese Beteili-gung fällt weg und wird zu Gunsten der Durchbindung der S-Bahn verwendet, was durchaus Sinn macht.
- Die beiden Verträge sind durch den Kanton zwar noch nicht abgesichert, der Rat-schlagsentwurf sei jedoch soweit vorbereitet. Infolge der höheren Beteiligung musste ein angepasster Investitionsantrag an den Regierungsrat gestellt werden, was inzwischen erfolgt ist.
- Da der Beschluss in der Vorlage unter Vorbehalt der rechtskräftigen Bewilligung durch den Grossen Rat formuliert ist, kann der Einwohnerrat die Beschlüsse fas-sen, und die Referendumsfrist beginnt zu laufen. Sollte der Grosse Rat dem Inves-titionsbeitrag nicht zustimmen, so würden weder die Haltestelle Niederholz noch



der Bahnhof Riehen Dorf gebaut respektive ausgebaut. Alle Zeichen deuten jedoch darauf hin, dass der Investitionsbeitrag gesprochen wird.

Bei der Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB und dem Kanton konnte alles was wichtig ist in den Vertrag einfließen. Da es sich um einen Vertrag zwischen der Bundesrepublik Deutschland und dem Kanton Basel-Stadt handelt, kann der Einwohnerrat und dessen Sachkommission SVU vom Vertrag lediglich Kenntnis nehmen.

Bei dem Vertrag betreffend den Bau und die Finanzierung zweier S-Bahn-Haltepunkte wird abschliessend eingebracht, dass die Formulierung für die Finanzierung im Vertrag und in der Vorlage nicht identisch seien und somit unterschiedlich ausgelegt werden könnten. Im Vertrag stehen maximal 3 Mio. Franken, verteilt auf maximal $\frac{2}{3}$ fürs Niederholz und maximal $\frac{1}{3}$ für den Bahnhof Riehen Dorf. In der Vorlage dagegen werden Beträge von 2,5 Mio. und 0.5 Mio. Franken genannt. Es wird daher der Antrag gestellt, dass die Beträge in den Klammern weggelassen und die Bezeichnung „maximal“ vor den Betrag gestellt werden sollte.

Diesem Änderungsantrag stimmt die Kommission zu, es wird folgender Beschluss zu Händen des Einwohnerrats verabschiedet:

://: Der Einwohnerrat ändert auf Antrag seiner Sachkommission (SVU) den Beschluss Nr. 3 wie folgt:

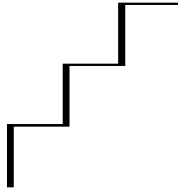
3. ... zum Abschluss eines Vertrags mit dem Kanton, in welchem dieser seinen Investitionsbeitrag von insgesamt maximal Fr. 3'000'000.00 (~~Fr. 2'500'000.00 für die Haltestelle Niederholz, Fr. 500'000.00 für die Haltestelle Riehen Dorf~~) zusichert und sich die Gemeinde... (Rest unverändert!)

3. Termine

Es ist vorgesehen, dass der Regierungsrat den Ratschlag zu Händen des Grossen Rats Mitte März verabschieden wird. Ende März kann der Ratschlag in der UVEK behandelt werden. Das Geschäft wird frühestens für die April-Sitzung des Grossen Rats traktandiert. Der zu sprechende Kredit kann also erst Mitte 2006 rechtskräftig werden. Die Inbetriebnahme der Haltestelle Niederholz wird frühestens im Sommer 2007 möglich sein. Im neuen Fahrplan (Fahrplanwechsel Dezember 2006) wird auf die Inbetriebnahme Haltestelle Niederholz im Sommer 2007 hingewiesen.

4. Anträge

Die Sachkommission SVU beantragt dem Einwohnerrat, den Antrag des Gemeinde-



Seite 9 rats in der Vorlage Nr. 848 "S-Bahn-Haltestelle Riehen Niederholz und Dorf, Investitionskredite und Betriebskostenbeitrag" wie folgt zu ändern:

3. ... zum Abschluss eines Vertrags mit dem Kanton, in welchem dieser seinen Investitionsbeitrag von insgesamt maximal Fr. 3'000'000.00 (~~Fr. 2'500'000.00 für die Haltestelle Niederholz, Fr. 500'000.00 für die Haltestelle Riehen Dorf~~) zusichert und sich die Gemeinde... (Rest unverändert!)

Weiter beantragt die Sachkommission SVU dem Einwohnerrat, die Vorlage Nr. 848 zu beschliessen und die dazugehörenden Investitionskredite von Fr. 3'596'000.- für den Bau der S-Bahn-Haltestelle Niederholz und den Investitionskredit für den Umbau der S-Bahn-Haltestelle Riehen Dorf von Fr. 1'663'000.- (brutto) zu bewilligen und von den Folgekosten zu Lasten des Globalkredits der Produktgruppe 8, Allmend und Verkehr, Kenntnis zu nehmen. Der Gemeinderat soll zum Abschluss eines Vertrags mit dem Kanton, in welchem dieser seinen Investitionsbeitrag von insgesamt maximal Fr. 3'000'000.- zusichert und sich die Gemeinde ihrerseits für die Dauer von fünf Jahren zu einem jährlichen Beitrag in der Höhe von Fr. 280'000.- an die Betriebskosten der S-Bahn-Verbindung zum Bahnhof SBB verpflichtet, ermächtigt werden.

Riehen, 7. März 2006

Der Kommissionspräsident:

Rolf Brüderlin