

Reg. Nr. 619.2.4

Nr. 848

S-Bahn-Haltestellen Riehen Niederholz und Dorf, Investitionskredite und Betriebskostenbeitrag

Kurzfassung:

Die Erstellung der Haltestelle Niederholz und der Umbau des Bahnhofs Riehen Dorf bedeuten für die "Rote Linie" der Regio-S-Bahn im Allgemeinen und für Riehen im Speziellen einen wichtigen Schritt. Sie stellen dank enger Zusammenarbeit mit dem Kanton sicher, dass die Gemeinde den vollen Nutzen aus der im Bau befindlichen Durchbindung der S6 vom Badischen Bahnhof zum Bahnhof SBB im Halbstundentakt ziehen kann. Die neue Haltestelle Niederholz, in deren Einzugsbereich von 9 Gehminuten mehr als 5'000 Personen wohnen, ist eine wichtige Massnahme zur Verbesserung des Modal Splits im grenzüberschreitenden Pendler- und Freizeitverkehr. Auch der Umbau des Bahnhofs Riehen Dorf wird zur vermehrten Nutzung des öffentlichen Verkehrs animieren und den Dorfkern aufwerten.

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat für diese beiden Vorhaben Kredite von Fr. 3'596'000.- bzw. Fr. 1'663'000.- sowie die Ermächtigung zum Abschluss einer Vereinbarung mit dem Kanton. Dieser wird an die Investitionen einen Beitrag von insgesamt Fr. 3'000'000.- leisten, so dass die Netto-Investitionen für die Gemeinde auf Fr. 2'259'000.- zu stehen kommen. Im Gegenzug beteiligt sich die Gemeinde an den Betriebskosten für die Direktverbindung zum Bahnhof SBB im Halbstundentakt mit einem jährlichen Beitrag von Fr. 280'000.-.

Politikbereiche:	Siedlung und Landschaft	Allmend und Verkehr
Auskünfte erteilen:	Niggi Tamm Gemeinderat Telefon 061 264 90 20 oder 079 234 55 69	Marcel Schweizer Gemeinderat Telefon G 061 643 02 60 oder P 061 643 02 64
	Georges Tomaschett Abteilungsleiter Hochbau und Planung Telefon 061 646 82 53	Philipp Wälchli Verkehr und Energie Telefon 061 646 82 72

Dezember 2005



1. Einleitung

Die Erstellung der S-Bahn-Haltestelle "Niederholz" und der Umbau des Bahnhofs "Riehen Dorf" sind Vorhaben, welche die Gemeinde zusammen mit dem Kanton in enger Kooperation mit der Deutschen Bahn und den SBB geplant und vorangetrieben hat. Ausgangspunkt ist die Einführung der Regio-S-Bahn, insbesondere die Betriebsaufnahme der "Roten Linie" (S6) durch die SBB auf dem Netz der ehemaligen Wiesentalbahn im Jahr 2003. Im Ratschlag Nr. 9397 betreffend den Gleisumbau im Badischen Bahnhof zwecks Verlängerung der "Roten Linie" (S6) bis Basel SBB vom 2. November 2004 beschreibt der Regierungsrat den Nutzen dieser Linie wie folgt:

"Mit einem attraktiven Angebot, so wie es im Rahmen der Regio-S-Bahn vorgesehen ist, soll die angestrebte Erhöhung des Modal Splits im grenzüberschreitenden Pendler- und Freizeitverkehr erreicht werden. Vom Umsteigeeffekt werden insbesondere der Kanton Basel-Stadt und die Gemeinde Riehen profitieren.

Die Gemeinde Riehen und das ganze Wiesental (mit den Städten Lörrach und Schopfheim) erhalten mit der «Roten Linie» S6 erstmals eine direkte Bahnverbindung nach Basel SBB. Dort wird die S6 voll in den Knoten eingebunden, indem schlanke Anschlüsse auf die Fernzüge und auf andere S-Bahnlinien bestehen. Ausserdem ist in den letzten Jahren mit Euro-Ville die Gegend rund um den Bahnhof SBB mit neuen Arbeitsplätzen erheblich aufgewertet worden.

Aus diesen Erwägungen heraus sieht es der Regierungsrat als verkehrspolitisches Ziel an, den Badischen Bahnhof und den Bahnhof SBB halbstündlich mit der S6 zu verbinden."

Der Gleisumbau am Badischen Bahnhof ist zur Zeit in Arbeit. Er soll rechtzeitig auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 abgeschlossen sein. Damit die Gemeinde möglichst rasch und umfassend von diesem Angebot profitieren kann, möchte der Gemeinderat die neue Haltestelle Niederholz und den umgebauten Bahnhof Riehen Dorf ebenfalls auf diesen Termin hin in Betrieb nehmen.

2. Besondere Situation

2.1 Rolle der Gemeinde

Der Gemeinderat hat sich seit Längerem vorgenommen, bei der Entwicklung des öffentlichen Verkehrs eine aktive Rolle einzunehmen. Er hat sich im **Leitbild Riehen 2000 – 2015** zum Ziel gesetzt, "einen attraktiven und raschen zum Bahnhof SBB/SNCF führenden Anschluss zu schaffen". Zu diesem Zweck sollen "die Führung der Regio-S-Bahn als Schnellverbindung von Riehen nach Basel und in die Region unterstützt werden" sowie "für die Planung der Haltestellen, ihres Umfelds, ihrer Ausstattung und Vernetzung mit dem lokalen Verkehr mit den in Frage kommenden Partnerinnen und Partnern rechtzeitig Vorkehrungen getroffen werden."

Auch im **Richtplan** vom 19. August 2003 bekennt sich der Gemeinderat unter V 7 zu diesem Ziel:



"Neben der Steigerung der Attraktivität der Haltestelle Dorf (städtebauliche Konzeption, Zugänglichkeit) wird eine neue S-Bahn-Haltestelle Niederholz realisiert. Beide Haltestellen sind ins Liniennetz und die Fahrpläne der anderen öffentlichen Verkehrsmittel eingebunden. Die Haltestellen sind durch den Langsamverkehr gut erschlossen."

Der Gemeinderat hat diese Ziele in den letzten Jahren konsequent verfolgt und bei den S-Bahn-Projekten Niederholz und Dorf im Einvernehmen mit allen beteiligten Instanzen die Federführung übernommen. Diese umfasst insbesondere die Bauherrenfunktion und die Koordination mit den weiteren an den Projekten Beteiligten, wie der Deutschen Bahn AG, den SBB, den Architekten und Ingenieuren. Die Komplexität dieser Aufgabe, insbesondere die langen Entscheidungswege bei der DB, haben einen leichten Verzug bei den gesetzten Terminen zur Folge. Die Gemeinde hat dabei stets auf die grosse Unterstützung durch den Kanton (Wirtschafts- und Sozialdepartement) zählen können, der die beiden Bauvorhaben mit grosser Sachkenntnis begleitet und sich daran auch mit namhaften finanziellen Beiträgen beteiligt.

Es ist an sich unüblich, dass bei DB-Projekten eine Gemeinde als Bauherrin auftritt. Normalerweise ist es die DB selbst, die diese Funktion ausübt. Die DB konnte aber nicht davon überzeugt werden, dass auch in Riehen eine Komfortsteigerung beim bestehenden Bahnhof Riehen Dorf und eine zusätzliche Haltestelle im Niederholz der Regio-S-Bahn für eine Erhöhung der Fahrgastfrequenzen notwendig ist. Um das Angebot der Regio-S-Bahn in Riehen innert nützlicher Frist zu verbessern, musste deshalb die Gemeinde die Federführung der Planungsarbeiten übernehmen.

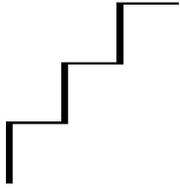
2.2 Bau- und Finanzierungsvereinbarungen mit der DB

Das rechtliche Fundament der Errichtung des neuen Haltepunkts Riehen-Niederholz ist eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der Bundesrepublik Deutschland, vertreten durch die Deutsche Bahn AG (DB), und dem Kanton. Sie ist der Vorlage zur Information beigelegt. Da diese ihrerseits auf dem Staatsvertrag vom 27. Juli 1852 betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet beruht, bedarf sie der Genehmigung durch den Bundesrat. Die Gemeinde kann also aus staatsrechtlichen Gründen nicht selber als Vertragspartner auftreten.

Die analoge Vereinbarung für den Umbau der Haltestelle Riehen Dorf liegt noch nicht vor. Sie wird aber im Grundsatz derjenigen der Haltestelle Niederholz entsprechen.

2.3 Vereinbarung betreffend Kostenteiler Kanton / Gemeinde

Die Rechte und Pflichten im "innerschweizerischen" Verhältnis sind in einer separaten Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde geregelt, die die Exekutiven mit Ermächtigung des Einwohnerrats bzw. des Grossen Rats abschliessen werden. Der Vertrag regelt einerseits den Kostenteiler für die Investitionen, andererseits aber auch die Beteiligung der Gemeinde an den Betriebskosten der Verbindung vom Badischen Bahnhof bis Bahnhof SBB. Er hat eine



festen Laufdauer von fünf Jahren und verlängert sich danach automatisch um jeweils ein weiteres Jahr, wenn er nicht ein Jahr vorher durch eine Partei gekündigt wird.

Investitionen

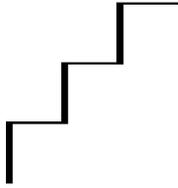
Der Kanton bezahlt einen Beitrag von $\frac{2}{3}$ an die Baukosten der Haltestelle Niederholz und $\frac{1}{3}$ an die Umbaukosten Bahnhof Riehen Dorf mit einem Kostendach von 3 Mio. Franken insgesamt. Der Vorsteher des Wirtschafts- und Sozialdepartements wird dem Regierungsrat auf Ersuchen des Gemeinderats beantragen, das Kostendach für die Investitionsbeiträge des Kantons an die beiden Haltestellen Niederholz und Dorf von zuerst 2 auf diese 3 Mio. Franken zu erhöhen. Damit soll dem Umstand Rechnung getragen werden, dass die Investitionen wesentlich höher ausfallen als ursprünglich geschätzt (vgl. dazu die Ausführungen weiter hinten unter Ziff. 3.4).

Den Gleisumbau im Badischen Bahnhof finanzieren der Kanton Basel-Stadt und das Land Baden-Württemberg im Verhältnis $\frac{1}{3}$ zu $\frac{2}{3}$.

Betriebskosten

Erst durch diesen Gleisumbau im Badischen Bahnhof wird es möglich, die von Riehen her kommende "Rote Linie" bis zum Bahnhof SBB weiterzuführen. Ab Fahrplanwechsel im Dezember 2006 wird diese Verbindung möglich. Der Regierungsrat erachtet es als unabdingbar, dass sich die Gemeinde namhaft an den daraus entstehenden Betriebskosten beteiligt, weil nur dann der Halbstundentakt eingeführt werden kann und sich die Investitionen für den Umbau des Badischen Bahnhofs für einen Stundentakt nicht rechtfertigen liessen. Mit dem Halbstundentakt werden 30 Züge pro Tag und Richtung, auch am Wochenende, zwischen Riehen und dem Bahnhof SBB verkehren. Die Gemeinde Riehen wird deshalb jährlich einen Beitrag von Fr. 280'000.- bezahlen. Dieser Beitrag entspricht demjenigen, den die Gemeinde bisher an die Verlängerung der Tramlinie 2 zu den Hauptverkehrszeiten geleistet hat.

Auf den Zeitpunkt der Durchbindung der "Roten Linie" bis zum Bahnhof SBB hin wird die Verlängerung der Linie 2 eingestellt. Den entsprechenden Beschluss hat der Regierungsrat schon vor einiger Zeit im Rahmen des kantonalen Sparpakets gefällt und seine Umsetzung aus Rücksicht auf den Ausbau der Regio-S-Bahn aufgeschoben. Es bleibt der Gemeinde freigestellt, ob sie den Betrieb im Rahmen einer Leistungsvereinbarung mit den Basler Verkehrsbetrieben aufrechterhalten will, sie müsste dann allerdings die gesamten Betriebskosten in Höhe von Fr. 565'000.-, d.h. auch denjenigen Teil, den heute der Kanton leistet, übernehmen. Der Gemeinderat wird zu dieser Frage im Bericht zum Anzug Conradin Cramer betreffend Weiterführung der Tramlinie 2 nach Riehen Dorf Stellung nehmen.



Seite 5 Die Aufteilung der Gesamtkosten der Regio-S-Bahn ("Rote Linie") sieht mit beschriebenem Verteilschlüssel wie folgt aus:

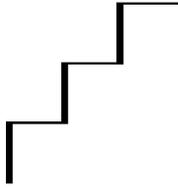
	Riehen CHF	Kanton Basel-Stadt CHF	Bundesrep. Deutschland CHF	Eidgenos- senschaft CHF
Investitionen				
Gleisumbau Bad. Bahnhof		5'700'000	11'700'000	
Haltestelle Niederholz ¹	1'300'000	2'500'000		
Umbau Bahnhof Riehen Dorf ²	1'100'000	500'000		
Investitionen Stetten bis Zell ³			68'000'000	
Total Investitionen	2'300'000	8'700'000	79'700'000	0
Jährliche Betriebskosten				
Betrieb Zell - Riehen			5'300'000	
Betrieb Riehen - Bad. Bahnhof			1'100'000	
Betrieb Bad. Bahnhof - SBB	280'000	340'000		365'000
Total jährliche Betriebskosten	280'000	340'000	6'400'000	365'000

Der Einwohnerrat wird ersucht, den Gemeinderat zu ermächtigen, mit dem Regierungsrat den beschriebenen Kostenteiler in Abhängigkeit der erforderlichen Kreditbeschlüsse vertraglich zu sichern.

¹ Vgl. Kap. 3.4

² Vgl. Kap. 4.3

³ Finanzierung durch DB AG, Bund, Baden-Württemberg, Landkreis Lörrach und Zweckverband Regio-S-Bahn Lörrach



3. Haltestelle Niederholz

3.1 Projektierung

Der Einwohnerrat hat am 26. Januar 2005 für obiges Bauvorhaben einen Projektierungskredit von Fr. 263'000.- bewilligt. In der Vorlage Nr. 828 hat der Gemeinderat dargelegt, dass der aus dem Architekturwettbewerb mit dem ersten Preis hervorgegangene Entwurf "ELIO" des Architekturbüros Prof. U. Zbinden, Zürich, zu einem ausführungsfähigen Projekt weiterentwickelt werden soll. Im Folgenden werden die aus diesem Projektierungsprozess hervorgegangenen relevanten Punkte aufgeführt:

3.2 Familiengartenareal

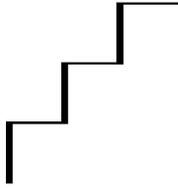
Die Gemeinde hat diejenigen vier Gärten, die für den Bau der S-Bahn-Haltestelle benötigt werden, per 1. November 2005 in Miete übernommen. Den Pächterinnen und Pächtern der vier Familiengärten ist der Garten bereits vor Jahresfrist gekündigt worden. Gleichzeitig wurde den Betroffenen an anderem Ort des Areals ein Ersatz-Garten angeboten. Die Kosten für den Umzug wurden von der Gemeinde übernommen.

Der Vertrag für den Kauf des angrenzenden Areals, das für den Bau der vorgesehenen Zentrumsbebauung benötigt wird, ist am 20. Mai 2005 abgeschlossen worden. Er soll aber erst in Kraft treten, wenn der Abschnitt von der Grün- in die Bauzone verlegt worden ist. Die entsprechende Umzonung ist im Rahmen der laufenden Zonenplanrevision vorgesehen. Der Vertrag fällt dahin, wenn dessen Vollzug (d.h. Umzonung, Parzellierung und Eigentumsübertragung) nicht innert zehn Jahren seit dessen allseitiger Unterzeichnung abgeschlossen sein sollte.

3.3 Projekt

Die neue Station schafft einen neuen, nicht allzu grossen, aber doch das Quartier prägenden Platz mit eigener Identität. Es entsteht nicht nur ein Umsteigeort, sondern auch ein Ort der Begegnung mit einer übersichtlichen räumlichen Ordnung. Alle Verkehrsbewegungen werden an einem Punkt miteinander verknüpft; es ist denkbar, dass auch die Busstation "Rauracher" später hierher verlegt wird.

Die Haltestelle mit einem 150 m langen Perron ist auf der Nordwestseite des Bahndamms angeordnet. Der Baukörper der Haltestelle ist als repräsentatives Zeichen von Weitem sichtbar. Die Eisenbahnbrücke wird in die Stationsanlage eingebunden und erhält so eine architektonische Aufwertung. Das Stationsgebäude ist als transparenter Baukörper vorgesehen und umfasst die Erschliessung und den Wartebereich. Der Zugang zum rund 7 Meter über dem Strassenniveau liegenden Perron erfolgt mittels Lift und Treppenanlage. Die Treppe und der Lift führen zudem ins Untergeschoss, wo sie eine direkte Verbindung mit der später zu realisierenden Tiefgarage des Zentrums sicherstellen. Auf Perronhöhe befinden sich ein offener und ein geheizter Wartebereich sowie die übliche Möblierung, wie Fahrkartenselbstbedienungsautomat und



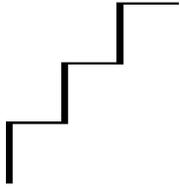
Ticketentwerfer DB und SBB, Uhr, Lautsprecher und Papierkörbe. Je eine Fahrplan-Information befindet sich beim Zugang unten und oben.

Die Fahrradunterstände sind erweiterbar auf dem Platz und auf der gegenüberliegenden Seite beim Fahrradweg vorgesehen. So wird bei der Unterführung eine Querung der Strasse durch Radfahrerinnen und Radfahrer vermieden. Die gemäss Naturinventar geschützte Dammböschung wird nur geringfügig beansprucht.

3.4 Erstellungskosten

Die Kosten basieren grösstenteils auf Unternehmerrichtofferten. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Nr.	Arbeitsgattung	Beschrieb	Kosten	
I	Vorbereitungsarbeiten	Bestandesaufnahme, Baugrunduntersuchung, Entschädigungen, Terrainvorbereitungen	Fr.	106'000.-
II	Tiefbau	Anpassung Dammböschungen, Vorplatz, Trottoir, Fahrleitungen, Schottersicherung / Gleissicherung, Kanalisation	Fr.	416'000.-
III	Hochbau Haltestelle	Baustelleneinrichtung, Aushub, Rühlwand, Tragstruktur Beton, Stahlbau, Fassade, Dach, Lift, Geländer, Velounterstände, Ausstattung	Fr.	1'424'000.-
IV	Tragstruktur Perron	Fundamente, Pfähle, vorfabrizierte Betonelemente, Tragstruktur im Brückenbereich	Fr.	368'000.-
V	Installationen	Zentrale Starkstromanlagen, Perronbeleuchtung, Schwachstromanlagen, Bauprovisorien	Fr.	244'000.-
VI	Baunebenkosten	Baubewilligung, Gebühren, Bauüberwachung, Sicherheitsvorkehrungen, Shuttle-Service während Gleisperrungszeit	Fr.	216'000.-
VII	Unvorhergesehenes	5 % von I-VI	Fr.	139'000.-
VIII	Honorare	Architekt, Bauingenieure, Fachplaner, inkl. Nebenkosten	Fr.	673'000.-
Total (exkl. MwSt.)			Fr.	3'586'000.-
Mehrwertsteuer			Fr.	273'000.-
Total			Fr.	3'859'000.-
Abzüglich Beitrag Kanton (Kap. 2.3) = 2/3			Fr.	2'500'000.-
Nettokosten Gemeinde = 1/3			Fr.	1'359'000.-
Abzüglich Projektierungskredit			Fr.	263'000.-
Kreditbegehren			Fr.	3'596'000.-



Im Vergleich mit der Kostenschätzung (+/- 25 %), die in der Projektierungskreditvorlage aufgeführt war, sind die detailliert berechneten Kosten rund 30 % höher. Der Grund dafür liegt zu einem grossen Teil bei den damals noch unbekanntem Forderungen wegen der sog. Sicherheitsleistungen der DB, die bei vergleichbaren Projekten von den SBB übernommen werden. Zum andern stellte sich im Verlauf der Detailplanung heraus, dass der Bahndamm nicht jene Stabilität aufweist, wie ursprünglich angenommen, was eine aufwändigere Bauweise zur Folge hat. Zieht man diese Faktoren in Betracht, dann liegen die Kosten im Bereich jener von vergleichbaren, vor kurzem erstellten Haltestellen. So wurden beispielsweise Referenzobjekte der Stadtbahn Zug für Vergleiche herangezogen. Obwohl 1:1-Vergleiche nie restlos möglich sind, konnte nachgewiesen werden, dass die Kosten für unser Projekt angemessen sind. Auch die zuständige Stelle vom Amt für Öffentlichen Verkehr des Kantons Zug hat auf Grund einer Grobbeurteilung des Projekts bestätigt, dass die Höhe der Kosten nachvollziehbar ist.

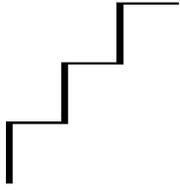
3.5 Folgekosten

Gemäss § 3 Abs. 2 der Bau- und Finanzierungsvereinbarung wird die Bundesrepublik Deutschland Eigentümerin der neuen Anlagen (Perron, Unterstand, Treppen- und Liftanlage) auf ihrem Grundstück. Die Nebenanlagen (Vorplatz mit Velo- und Autoabstellplätzen) bleiben im Eigentum der Einwohnergemeinde Riehen.

Folgekosten	Kosten	Satz	jährliche Kosten
Abschreibungen			
Investitionsbeitrag Gemeinde	1'360'000.-	2 %	27'200.-
Interner Zins			
Interner Zinsfuss (über die halbe Investition, Anteil Gemeinde)	680'000.-	4 %	27'200.-
Unterhaltskosten			
Laufender Unterhalt ⁴	3'860'000.-	0.5 %	19'300.-
Total Folgekosten pro Jahr			73'700.-

Die Folgekosten müssen in vollem Umfang durch die Gemeinde getragen werden. Demnach werden die Investitionen aktiviert und zu Lasten des Produkts 8.2 Öffentlicher Verkehr abgeschrieben. Die jährlichen Folgekosten von Fr. 73'700.- werden im neuen Leistungsauftrag und Globalkredit für die Produktgruppe 8, Allmend und Verkehr, ab 2007 berücksichtigt.

⁴ Für die laufende Wartung und Inbetriebhaltung (insbesondere Winterdienst, Reinigung und Aufzugsservice) wird die Gemeinde aufkommen müssen (§ 7 Abs. 5).

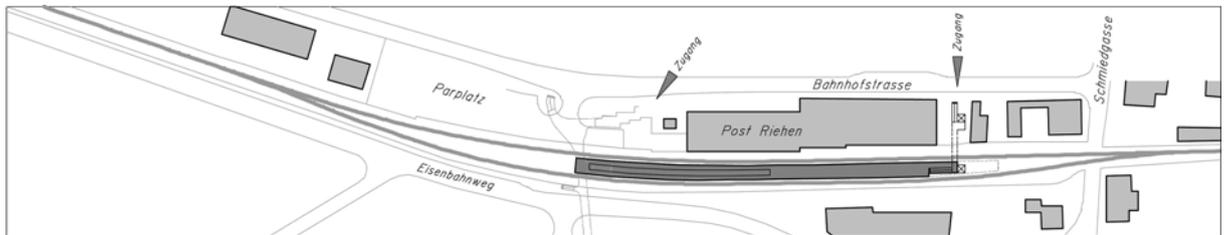


4. Haltestelle Riehen Dorf

4.1 Variantenstudium

Beim Projekt Bahnhof Riehen Dorf geht es in erster Linie um die Steigerung der Attraktivität und die Anpassung der Perronanlage an das neue Rollmaterial. Dazu gehört insbesondere die Schaffung eines behindertengerechten Zugangs und die Anhebung des Perrons auf 55 cm über das Gleisniveau. Hierfür wurden durch die Gruner AG Ingenieure und Planer, Basel, folgende Varianten näher untersucht:

1. *Bestehendes Perron auf 55 cm anheben und Zugänge behindertengerecht ausführen (Lifte, Treppen oder Rampen)*



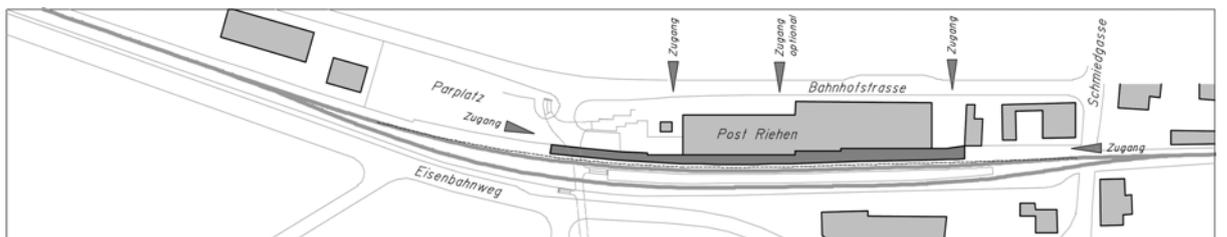
Vorteil:

Es sind keine Anpassungen an der Gleisanlage notwendig.

Nachteile:

Die Schaffung behindertengerechter Zugänge ist aufwändig und nur mit Personenaufzügen via Unter- bzw. Überführung oder mit über 70 m langen Rampen möglich.

2. *Perron neben Postgebäude mit ebenerdigen Zugängen vom Dorf her*



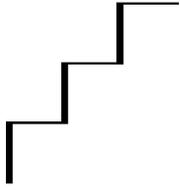
Vorteile:

Die Schaffung mehrerer behindertengerechter Zugänge ist einfach möglich.

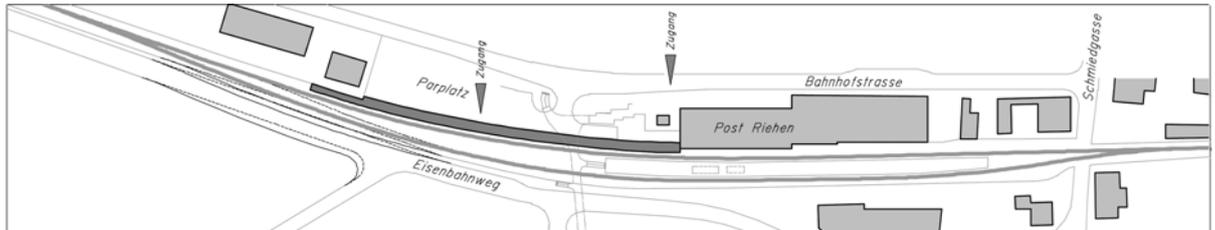
Die Umsteigewege Bus – Bahn sind kurz und bequem.

Nachteil:

Die Gleisanlage muss umgebaut werden. Allerdings kann auf die teure Verlegung der Weichen verzichtet werden.



3. Perron neben dem bestehenden Parkplatz, Umgestaltung des Parkplatzes zu einem attraktiven Bahnhofplatz



Vorteil:

Die Schaffung mehrerer behindertengerechter Zugänge ist einfach möglich.

Nachteile:

Weiche muss Richtung Basel verlegt werden, was Anpassungen am östlichen Gleis und am Eisenbahnweg zur Folge hat.

4.2 Projekt

Das Variantenstudium hat ergeben, dass die Variante 2 betreffend Attraktivität, Kosten und Nutzen am besten abschneidet. Das Projekt wurde demzufolge auf dieser Basis weiterbearbeitet.

Der Hauptperron wird auf der Ostseite des Postgebäudes angeordnet. Weil das Postgebäude mehrere Versätze hat und die neue Gleisanlage nicht parallel zum Gebäude verläuft, variiert die Perronbreite zwischen 2.5 m und 5.0 m. Ungefähr in der Mitte des Perrons ist ein Vordach als Wetterschutz vorgesehen. Nebst Sitzgelegenheiten werden darunter auch die Billetautomaten der DB und der SBB platziert.

Die Höhe des Perrons liegt auf dem Niveau der Bahnhofstrasse. Es können somit mehrere ebenerdige Zugänge zum Perron realisiert werden:

Zugang 1 : Vom Postparkplatz auf 1.20 m breitem Gehweg her zum südlichen Perronende.

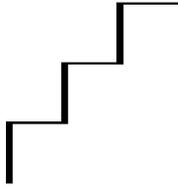
Zugang 2 : Von der Bahnhofstrasse her, zwischen Kiosk und Postgebäude auf 2.50 m breiter, rollstuhlgängiger Rampe.

Zugang 3 : Von der Bahnhofstrasse her, am Nordende des Postgebäudes auf 2.50 m breiter, rollstuhlgängiger Rampe.

Zugang 4 : Von der Schmiedgasse her auf 2.00 m breitem Gehweg zum nördlichen Perronende.

Es ist vorgesehen, vorerst nur die Zugänge 2, 3 und 4 zu realisieren. Der Zugang 1 kann nach Bedarf auch später gebaut werden. Gedeckte Veloabstellplätze sind bei den Zugängen 2 und 3 vorgesehen.

Die Erstellung eines weiteren Zugangs durch die Verladehalle der Post ist baulich jederzeit möglich. Für die Post steht diese Option zur Zeit jedoch nicht zur Diskussion.



Die Anbindung an das Busangebot der BVB erfolgt auf sehr kurzen Verbindungswegen, dasselbe gilt für die Wege zum Dorfzentrum.

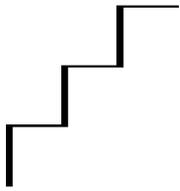
Der bestehende Perron wird stillgelegt respektive in Ausnahmesituationen als Ausweichperron genutzt. Das Zollgebäude kann abgebrochen werden, da die Kontrollen in den Zügen erfolgen.

4.3 Erstellungskosten

Die Kosten basieren grösstenteils auf Unternehmerrichtofferten. Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Nr.	Arbeitsgattung	Beschrieb	Kosten	
1	Vorbereitungsarbeiten	Bestandesaufnahme, Baugrunduntersuchung, Baustelleneinrichtung, Bauprovisorien	Fr.	90'000.-
2	Demontagen, Abbrüche	Abbruch Warte- und Zollraum, Teilabbruch bestehender Perron, Abbruch Gleis 1	Fr.	56'000.-
3	Tiefbau, Gleisbau	Erstellung Hauptperron inkl. Fussgängerzugänge, Neubau Gleis 1	Fr.	647'000.-
4	Bahntechnik, Elektroinstallationen	Versetzen Fahrleitung und Signale, Verschieben Barriere und Blinksignal Schmiedgasse, Perronbeleuchtung, Billetautomaten etc.	Fr.	191'000.-
5	Hochbau	Zäune, Geländer, Vordach, Velounterstände	Fr.	155'000.-
6	Baunebenkosten	Baubewilligung, Gebühren, Bauüberwachung, Sicherheitsvorkehrungen	Fr.	89'000.-
Total Pos. 1 - 6				1'228'000.-
7	Unvorhergesehenes	10 % von 1 - 6	Fr.	123'000.-
8	Honorare	Architekt, Bauingenieure, Fachplaner, inkl. Nebenkosten	Fr.	195'000.-
Total (exkl. MwSt.)			Fr.	1'546'000.-
Mehrwertsteuer			Fr.	117'000.-
Total			Fr.	1'663'000.-
Abzüglich Beitrag Kanton (Kap. 2.2)		1/3	Fr.	500'000.-
Nettokosten Gemeinde		2/3	Fr.	1'163'000.-

Kostenstand: Baupreisindex BFS, Tiefbau Nordwestschweiz, Stand April 2005 = 98.0 Punkte



4.4 Folgekosten

Gemäss Bau- und Finanzierungsvereinbarung § 3 Abs. 2 wird die Bundesrepublik Deutschland Eigentümerin der neuen Anlagen.

Folgekosten		Kosten	Satz	jährliche Kosten
Abschreibungen				
Investitionsbeitrag Gemeinde	Fr.	1'160'000.-	2 %	Fr. 23'200.-
Interner Zins				
Interner Zinsfuss (über die halbe Investition, Anteil Gemeinde)	Fr.	580'000.-	4 %	Fr. 23'200.-
Unterhaltskosten				
Laufender Unterhalt ⁵	Fr.	1'660'000.-	0.5 %	Fr. 8'300.-
Total Folgekosten pro Jahr				Fr. 54'700.-

Die Folgekosten müssen in vollem Umfang durch die Gemeinde getragen werden. Demnach werden die Investitionen aktiviert und zu Lasten des Produkts 8.2 Öffentlicher Verkehr abgeschrieben. Die jährlichen Folgekosten von Fr. 54'700.- werden im neuen Leistungsauftrag und Globalkredit für die Produktgruppe 8, Allmend und Verkehr, ab 2007 berücksichtigt.

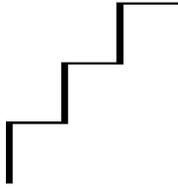
5. Termine

Ziel ist es, die neue Haltestelle Niederholz und den umgebauten Bahnhof Riehen Dorf auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 in Betrieb nehmen zu können. Der Baubeginn müsste bei beiden Projekten im Mai 2006 erfolgen. Ob die verbleibende Vorbereitungszeit genügt, hängt nicht nur vom politischen Entscheidungsweg, sondern auch vom Bewilligungsverfahren ab. Das Dossier für die Haltestelle Niederholz ist Mitte November 2005 beim Bundesamt für Verkehr eingereicht worden, jenes für Riehen Dorf ist zur Zeit in Vorbereitung. Die Termine sind äusserst eng.

6. Politischer Weg

Es ist vorgesehen, dass der Regierungsrat den Ratschlag betreffend den Investitionsbeitrag von 3 Mio. Franken an die beiden Haltestellen im Januar 2006 behandeln wird. Danach geht

⁵ Für die laufende Wartung und Inbetriebhaltung (insbesondere Winterdienst, Reinigung und Aufzugsservice) wird die Gemeinde aufkommen müssen (§ 9 Abs. 5).



der Bericht an den Grossen Rat, der das Geschäft nach Beratung in der Sachkommission UVEK wahrscheinlich im Februar 2006 auf die Traktandenliste setzen wird.

Parallel dazu läuft der Weg in Riehen: Ziel ist es, die Vorlage im Februar 2006 im Einwohner- rat zu behandeln. Zuvor wird sich die Sachkommission für Siedlungsentwicklung, Verkehr, Versorgung und Umwelt (SVU) mit dem Geschäft befassen.

7. Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat

1. für den Neubau der S-Bahn-Haltestelle Niederholz einen Investitionskredit von Fr. 3'596'000.- (brutto) zu bewilligen. Der Nettobetrag ist in der Investitionsliste (Politik- plan 2006-2009) eingestellt.
2. für den Umbau der S-Bahn-Haltestelle Riehen Dorf einen Investitionskredit von Fr. 1'663'000.- (brutto) zu bewilligen. Der Nettobetrag ist in der Investitionsliste (Politikplan 2006-2009) eingestellt.
3. von den Folgekosten zu Lasten des Globalkredits der Produktgruppe 8, Allmend und Ver- kehr, Kenntnis zu nehmen.
4. ihn zum Abschluss eines Vertrags mit dem Kanton zu ermächtigen, in welchem dieser seinen Investitionsbeitrag von insgesamt Fr. 3'000'000.- (Fr. 2'500'000.- für die Haltestelle Niederholz, Fr. 500'000.- für die Haltestelle Riehen Dorf) zusichert und sich die Gemeinde ihrerseits für die Dauer von vorerst fünf Jahren zu einem jährlichen Beitrag in der Höhe von Fr. 280'000.- an die Betriebskosten der S-Bahn-Verbindung zum Bahnhof Basel SBB verpflichtet.

Dezember 2005

Gemeinderat Riehen

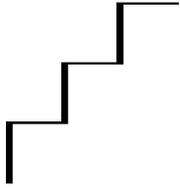
Der Präsident:

Willi Fischer

Der Gemeindeverwalter:

Andreas Schuppli

Beilagen: - Projektpläne und KV S-Bahn-Haltestelle Niederholz
- Projektpläne und KV S-Bahn-Haltestelle Dorf
- Entwurf Vertrag betreffend Kostenteiler zwischen Kanton und Gemeinde
- Bau- und Finanzierungsvereinbarung zwischen der DB und dem Kanton



Beschluss des Einwohnerrats betreffend Bewilligung der Investitionskredite für die S-Bahn-Haltestellen Riehen Niederholz und Dorf sowie eines Betriebskostenbeitrags an die S-Bahn-Verbindung zum Bahnhof Basel SBB

„Der Einwohnerrat bewilligt auf Antrag des Gemeinderats

1. für den Neubau der S-Bahn-Haltestelle Niederholz einen Investitionskredit von Fr. 3'596'000.- (brutto) und nimmt von den Folgekosten zu Lasten des Globalkredits der Produktgruppe 8, Allmend und Verkehr, Kenntnis;
2. für den Umbau der S-Bahn-Haltestelle Riehen Dorf einen Investitionskredit von Fr. 1'663'000.- (brutto) und nimmt von den Folgekosten zu Lasten des Globalkredits der Produktgruppe 8, Allmend und Verkehr, Kenntnis.

Er ermächtigt den Gemeinderat

3. zum Abschluss eines Vertrags mit dem Kanton, in welchem dieser seinen Investitionsbeitrag von insgesamt Fr. 3'000'000.- (Fr. 2'500'000.- für die Haltestelle Niederholz, Fr. 500'000.- für die Haltestelle Riehen Dorf) zusichert und sich die Gemeinde ihrerseits für die Dauer von vorerst fünf Jahren zu einem jährlichen Beitrag in der Höhe von Fr. 280'000.- an die Betriebskosten der S-Bahn-Verbindung zum Bahnhof Basel SBB verpflichtet.

Dieser Beschluss steht unter dem Vorbehalt der rechtskräftigen Bewilligung des genannten Investitionsbeitrags des Kantons durch den Grossen Rat.

Der Beschluss wird publiziert; er unterliegt dem Referendum.“

Riehen, den

Im Namen des Einwohnerrats

Der Präsident:

Der Sekretär:

Niggi Benkler

Andreas Schuppli