

Reg. Nr. 11.2.2.11

Nr. 10-14.194.01

Bahnquerungen für Fussgänger und Velos in Riehen Nord; Investitionskredit für eine Unterführung beim Friedhofweg sowie Projektierungskredit für eine Unterführung beim Grienbodenweg und Bericht zum Anzug Andrea Pollheimer und Kons. betreffend abgesicherte S-Bahn Fuss- und Veloquerungen in Riehen Nord

Kurzfassung:

Der heutige Fussgängerübergang über die Bahnlinie auf der Höhe des Grienbodenwegs muss aufgrund einer Auflage des Bundesamts für Verkehr bis Ende 2014 aufgehoben oder ersetzt werden. Die Deutsche Bahn AG (DB) ist verpflichtet, dieser Aufforderung nachzukommen. Die Bahn hat mit der Gemeinde Riehen vereinbart, prioritär eine Ersatzquerung (Velo- und Fussgängerunterführung) auf der Höhe Friedhofweg zu realisieren. Mit dieser Querung entsteht eine direkte Verbindung zwischen dem Quartier westlich der Bahnlinie und der Schulanlage Hinter Gärten bzw. dem Kindergarten. An dieser Lage ist genügend Platz für eine normgerechte, komfortable Bahnunterführung vorhanden. Für die Finanzierung dieser Ersatzquerung wurde auf Staatsebene ein Kostenteiler festgelegt. Die Schweiz (Gemeinde) hat demnach zwei Drittel und Deutschland (DB) einen Drittel der Kosten zu tragen. Für die Realisierung der Bahnunterführung beim Friedhofweg wird ein Kredit in der Höhe von CHF 862'000 (Anteil Gemeinde) beantragt. Die Bauherrschaft liegt bei der DB. Die Realisierung ist 2014 vorgesehen.

Auf der Höhe Grienbodenweg kann aus Platzgründen keine normgerechte Unterführung für Fussgänger- und Veloverkehr realisiert werden, deshalb lehnt die DB diese Variante als Ersatzquerung ab. Es sind nur „schmale Rampen“ möglich, welche für die Mitbenutzung durch den Veloverkehr nicht tauglich sind. Eine Schrankenanlage ist gemäss DB aus bahntechnischen Gründen nicht realisierbar. Zudem ist die DB nicht verpflichtet, sich finanziell an einer zweiten, zusätzlichen Bahnquerung zu beteiligen. Für diese Bahnunterführung liegt erst eine Vorstudie und noch kein Vorprojekt vor. Die Kosten werden grob auf 1,6 Mio. Franken geschätzt. Falls die Bahnunterführung auf der Höhe Grienbodenweg ebenfalls realisiert werden soll, ist ein Bauprojekt auszuarbeiten. Dafür wird ein Projektierungskredit in der Höhe von CHF 121'000 beantragt. Die Bauherrschaft für diese Bahnunterführung würde bei der Gemeinde liegen. Die Unterführung könnte erst nach Eröffnung der Bahnunterführung beim Friedhofweg realisiert werden, voraussichtlich ab 2015.

Politikbereich: Mobilität und Versorgung

Auskünfte erteilen: Thomas Meyer, Gemeinderat
Tel.: 079 322 09 50
Philipp Wälchli, Energie und Verkehr
Tel.: 061 646 82 72

Juni 2013



1. Ausgangslage

1.1 Allgemeines

Die Deutsche Bahn AG (nachfolgend DB genannt) wurde vom eidgenössischen Bundesamt für Verkehr (BAV) aufgefordert, den bestehenden Fusswegübergang beim Grienbodenweg bis Ende 2014 zu sanieren oder aufzuheben (gestützt auf Artikel 37b Eisenbahnverordnung). Die Sanierungspflicht betrifft alle nicht gesetzeskonformen Bahnübergänge in der Schweiz, welche eine bestimmte Fussgängerfrequenz aufweisen. Die DB ist also verpflichtet, bis spätestens 31.12.2014 den bestehenden technisch nicht gesicherten Bahnübergang zu schliessen und einen gesetzeskonformen, sicheren Übergang zu erstellen.

1.2 Übergeordnete Vorgaben

Im kommunalen Richtplan aus dem Jahr 2003 ist eine „Verminderung der Riegelwirkung“ der Bahnlinie in Riehen Nord festgeschrieben.

Gemäss Quartierentwicklungsplan „Lörracherstrasse“ sind zwischen der Inzlingerstrasse und der Landesgrenze verschiedene Querungen der Bahnlinie anzustreben:

- Die bestehende Querung beim Grienbodenweg soll wenn möglich durch einen gesicherten Bahnübergang à Niveau ersetzt werden.
- Mit der Realisierung einer S-Bahn-Haltestelle im Bereich der Landesgrenze / Zollweg (D) ist zu prüfen, ob eine weitere S-Bahn-Querung in der Verlängerung der Kappelgasse nötig ist.
- Zwischen Grienbodenweg und Inzlingerstrasse sollen beim Friedhofweg (sichere und attraktive Schulwegverbindung, Priorität 1) und längerfristig allenfalls beim Geothermiewegli (2. Priorität) zusätzliche Querungen geschaffen werden. Auch diese sollen wenn möglich à niveau realisiert werden.

Mit dem Beschluss des Quartierentwicklungsplans Lörracherstrasse im März 2011 durch den Gemeinderat, der Kenntnisnahme durch den Einwohnerrat im September 2011 und der Genehmigung durch den Regierungsrat im Oktober 2011 wurde dieser behördenverbindlich.

Die Behandlung des Anzugs Andrea Pollheimer und Kons. betreffend abgesicherte S-Bahn Fuss- und Veloquerungen in Riehen Nord im Einwohnerrat im März 2012 hat gezeigt, dass auch ein Bahnübergang auf der Höhe Grienbodenweg wichtig wäre. Im Bericht hat der Gemeinderat vorgeschlagen, dass der Bahnübergang beim Grienbodenweg am Friedhofweg ersetzt werden soll und beim Grienbodenweg eine Bahnquerung erst mit dem Bau der S-Bahn-Haltestelle wieder realisiert werden soll. Der Einwohnerrat hat den Anzug mit dem Hinweis, dass auch beim Grienbodenweg eine Bahnquerung von Bedeutung ist, mit 36:0 stehen gelassen.



1.3 Laufende Planungen im Bereich der Landesgrenze

Die Stadt Lörrach bekundet bereits seit Längerem grosses Interesse an einer zusätzlichen S-Bahn-Haltestelle im Bereich der Landesgrenze und will diese gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt resp. Riehen realisieren. Eine neue S-Bahn-Haltestelle an der Landesgrenze ist auch im behördenverbindlichen kantonalen Richtplan Basel-Stadt enthalten. Eine kürzlich vom Kanton Basel-Stadt durchgeführte Potenzialanalyse ergab, dass schon heute genügend Potenzial für eine zusätzliche S-Bahnhalte-Stelle an dieser Lage besteht. Deshalb werden die Untersuchungen zur Realisierung dieses neuen S-Bahn-Haltepunkts durch den Kanton weiter vertieft. Insbesondere wird geprüft, wie eine optimale Verknüpfung der Buslinien und der Tramlinie 6 mit der geplanten S-Bahn-Haltestelle realisiert werden könnte. Dazu müsste die Tramlinie über die Landesgrenze bis zum Zollweg (D) verlängert werden. Mit einer neuen Endhaltestelle mit Wendeschleife direkt neben der geplanten S-Bahn-Haltestelle sowie den dazu neu angeordneten Bushaltestellen der deutschen Buslinien kann diese Verknüpfung erreicht werden. Die Stadt Lörrach wird im Zusammenhang mit diesen Verkehrsfragen auf Lörracher Gebiet ein entsprechendes Stadtentwicklungsprojekt im Bereich der Landesgrenze ausarbeiten. Das Projekt wird im Rahmen der IBA (Internationale Bauausstellung 2020) erarbeitet.

Es ist noch offen, zu welchem Zeitpunkt die geplante S-Bahn-Haltestelle in der Nähe der Landesgrenze realisiert wird. Es wird voraussichtlich noch einige Jahre dauern. Falls sie realisiert wird, ist davon auszugehen, dass diese im Bereich des Zollwegs (D) zu liegen kommt. Der Abstand zwischen Zollweg (D) und Grienbodenweg (CH) beträgt rund 260 m. Das Perron einer S-Bahn-Haltestelle ist 150 m lang. Dies bedeutet, dass die Haltestelle nicht in Konflikt mit einer Rampe bzw. mit dem Treppenaufgang einer Bahnquerung auf der Höhe des Grienbodenwegs kommen würde.

Auch im Falle der späteren Entwicklung der Bauzone im Stettenfeld liegt die Bahnquerung auf der Höhe des Grienbodenwegs richtig, wie dies bereits im Quartierentwicklungsplan aufgezeigt wurde.

1.4 Weitere planerische Randbedingungen

Bundesamt für Verkehr (BAV):

Für das BAV als Aufsichtsbehörde der Bahnlinien besteht die gesetzliche Pflicht, dass der technisch nicht gesicherte Bahnübergang beim Grienbodenweg durch die zuständige Bahnunternehmung bis Ende 2014 aufgehoben oder entsprechend gesichert wird. Empfohlen wird die Realisierung einer Unter- oder Überführung, weil bei diesen die grösste Verkehrssicherheit besteht. Weil es sich im vorliegenden Fall um den Ersatz eines bestehenden à niveau-Übergangs handelt, würde aus der Sicht des BAV auch einer Bahnschrankenlösung zugestimmt. Der bestehende Übergang darf auch in eine andere Lage verschoben werden. Für eine neue, zusätzliche Querung ist aber gemäss BAV nur eine Unter- oder Überführung zulässig.

Deutsche Bahn AG (DB):

Für die DB kommt eine Ersatzlösung nur als Unterführung in neuer Lage beim Friedhofweg in Frage. Dies weil beim Friedhofweg Platz für eine normgerechte Unterführung für Fussgänger- und Veloverkehr vorhanden ist. Zudem ist diese kostengünstiger, weil weniger Leitungen im Boden tangiert werden. Aus Sicht der DB ist eine Schrankenanlage weder am Friedhofweg noch am Grienbodenweg realistisch. Begründet wird dies mit grossen technischen Problemen und dadurch unverhältnismässig hohen Kosten. Die Bahnhöfe Riehen und Lössrach liegen zu nahe, sodass eine lokführerüberwachte Steuerung der Schranken technisch nicht möglich und nicht zulässig ist. Die Minimalabstände für Signalanlagen wären nicht eingehalten. Das Stellwerk in Riehen ist nicht auf dem gleichen Stand der Technik wie das Stellwerk in Lössrach. Um in diese Stellwerke eine Bahnschranke einzubinden, müsste deshalb ein neues Modell entwickelt werden. Dieses müsste dann in der Schweiz und in Deutschland zugelassen werden. Die Neuentwicklung und die Zulassungen würden unkalkulierbar viel Zeit und Geld kosten, ohne dass eine funktionale Lösung überhaupt sichergestellt wäre. Zudem müssten die Sicherungsanlagen von allen Bahnübergängen in Riehen sowie auch von zwei Bahnübergängen in Lössrach erneuert werden. Die Schliesszeiten der Bahnübergänge in Riehen würden sich deutlich verschlechtern. Aus allen diesen Gründen lehnt die DB eine Schrankenanlage beim Grienbodenweg entschieden ab.

Kanton Basel-Stadt:

Der Kanton (Amt für Mobilität) ist durch die Aufhebung des Bahnübergangs betroffen, weil es sich um eine kantonale Wanderwegroute handelt. Es besteht seitens der kantonalen Behörde ein grosses Interesse, eine Bahnquerung beim Grienbodenweg als Teil eines kantonalen Wanderwegs zu erhalten. Gemäss den Ausführungsbestimmungen zur Eisenbahnverordnung (AB-EBV, Art.37f) dürfen bei Aufhebung von Bahnübergängen (bei Fuss- und Wanderwegen) keine Umwege von mehr als 500 Metern entstehen. Im vorliegenden Fall würde bei der Aufhebung des bestehenden Übergangs Grienbodenweg bis zum Friedhofweg ein Umweg von 760 Metern entstehen. Eine neue Unterführung beim Friedhofweg kann also nicht als Ersatzwanderweg für den Übergang Grienbodenweg gelten. Ob im vorliegenden Fall eine Ausnahme gewährt würde, ist noch offen.

Zuständigkeiten und Eigentumsverhältnisse:

Bei einer Ersatzquerung liegt die Pflicht beim Bahnunternehmen, deshalb liegt die Bauherrschaft für die Ersatzquerung auf der Höhe Friedhofweg bei der DB. Die Erstellungskosten sind gemäss Staatsvertrag¹ zu zwei Dritteln von der Gemeinde zu übernehmen. Einen Drittel übernimmt die DB.

Für zusätzliche Bahnquerungen übernimmt die DB die Bauherrschaft nicht. Diese würde bei der Gemeinde liegen, die DB müsste aber in der Projektierung und Ausführung eng einbezogen werden. Die gesamten Erstellungskosten trägt die Gemeinde.

Die Zugangsrampen und -treppen gehen ins Eigentum der Gemeinde über und müssen baulich von der Gemeinde unterhalten werden. Das Unterführungsbauwerk bleibt im Eigentum der DB. Der betriebliche Unterhalt der gesamten Unterführung inklusive Zugangswege (Reinigung, Unterhalt Beleuchtung) ist durch die Gemeinde vorzunehmen.

¹ vgl. Seite 7, Kapitel 3.3., Kosten der Unterführung Friedhofweg



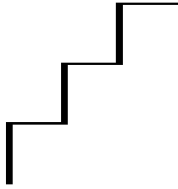
2. Priorisierung der Bahnunterführungen

Aufgrund der Platzverhältnisse soll die neue Fussgänger- und Velounterführung auf der Höhe des Friedhofwegs realisiert werden. Diese kann rechtzeitig bis Ende 2014 als Ersatz für die wegfallende Bahnquerung beim Grienbodenweg gebaut werden. Vorbehalten bleibt das laufende Plangenehmigungsverfahren. Die Bahnunterführung auf der Höhe Friedhofweg hat folgende Vor- und Nachteile:

- Sie bietet eine direkte und sichere Verbindung zwischen dem Wohngebiet westlich der Bahnlinie zum Kindergarten und zur Schule Hinter Gärten.
- Sie kann normgerecht und für die Nutzerinnen und Nutzer komfortabel als Fussgänger- und Veloverbindung ausgeführt werden.
- Die DB beteiligt sich mit einem Drittel an den Investitionskosten, weil diese Bahnunterführung normgerecht ausgeführt werden kann.
- Die beanspruchte Fläche ist mehrheitlich im Eigentum der Einwohnergemeinde Riehen. Die einzig betroffene private Grundeigentümerschaft hat einem Landabtausch der beanspruchten Fläche mit einem flächengleichen Teil einer angrenzenden Parzelle der Einwohnergemeinde Riehen zugestimmt.
- Während der Realisierung der neuen Bahnunterführung steht der bestehende Bahnübergang am Grienbodenweg noch zur Verfügung.
- Es bestehen keine Konflikte zu anderen Planungen: Ein späterer Doppelspurausbau der Bahnlinie bleibt möglich; die Bahnunterführung am Friedhofweg ist auch mit der späteren Entwicklung des Stettenfelds am richtigen Ort.
- Der bestehende Bahnübergang am Grienbodenweg ist eine kantonale Wanderwegroute. Die Bahnunterführung am Friedhofweg eignet sich aus der Sicht des Wanderers nur ungenügend als Ersatz, weil ein Umweg von rund 760 m entsteht.

Der Einwohnerrat hat im März 2012 den Anzug Andrea Pollheimer und Kons. betreffend abgesicherte S-Bahn-Fuss- und Veloquerungen in Riehen Nord mit 36:0 stehen gelassen, weil in der Debatte darauf hingewiesen wurde, dass auch beim Grienbodenweg eine Bahnquerung wichtig ist. Deshalb soll auch für den Bereich Grienbodenweg ein Projekt für eine unterirdische Bahnquerung erarbeitet werden. Im Vergleich mit der Bahnunterführung am Friedhofweg hat eine Bahnunterführung am Grienbodenweg folgende Vor- und Nachteile:

- Die direkte Fuss- und Wanderwegroute bleibt erhalten.
- Die Rampen können aus Platzgründen mit einer Breite von nur 2.50 m nicht normgerecht ausgeführt werden. Deshalb kommt sie für die DB als Ersatzquerung nicht in Frage. Mit dieser Breite eignen sie sich nicht für den Veloverkehr.
- Als zusätzliche Querung kostet diese Bahnunterführung die Gemeinde deutlich mehr. Die DB beteiligt sich nicht an den Kosten.
- Diese Bahnunterführung eignet sich wegen des teilweise beachtlichen Umwegs nicht als Schulwegverbindung aus dem Quartier zum Schulhaus Hinter Gärten.
- Es besteht möglicherweise ein Konflikt zu anderen Planungen: Ein späterer Doppelspurausbau der Bahnlinie würde Anpassungen am Bauwerk bedingen.



- Es ergeben sich an dieser Lage Probleme mit Fernwärme- und Kanalisationsleitungen, die in diesem Bereich die Bahnlinie queren.

3. Projekt Bahnunterführung beim Friedhofweg

3.1 Technischer Beschrieb:

Bei der Bahnunterführung auf der Höhe des Friedhofwegs wurden im Vorfeld diverse Varianten untersucht: unterschiedliche Anordnungen der Rampe, mit und ohne Unterquerung des Lettackerwegs, verschobene Lagen. Schliesslich wurde die vorliegende Variante für die Bahnunterführung Friedhofweg festgelegt.

Auf Seite des Friedhofwegs ist eine seitlich abgeknickte Rampenanlage vorgesehen mit einer ebenfalls abgeknickt verlaufenden Treppe. Diese Rampe und Treppe kommen auf einem gemeindeeigenen Grundstück zu liegen. Die Rampe wird auf der einen Seite in einer offenen Weise ausgebildet. Dadurch entfällt die unangenehme „Trogwirkung“ (ähnlich den Rampenbauwerken der Bahnhofunterführung im Dorfzentrum).

Auf der östlichen Seite der Bahnlinie wird der Lettackerweg unterquert. Die Treppe wird nach links und die Rampe nach rechts abgeknickt und parallel zum Gleis laufend geführt. Das Bauwerk tangiert ein gemeindeeigenes Grundstück sowie ein privates Grundstück. Dies erfordert einen flächengleichen Landabtausch (siehe dazu Kapitel 3.2). Durch die Unterquerung des Lettackerwegs ergibt sich eine genügend lange Unterführung, welche auch einen allfälligen Doppelspurausbau der Bahnlinie zulassen würde.

Die Unterführung selber ist als geschlossener Stahlbetonrahmen auf einer flachen Fundation geplant mit folgenden Abmessungen:

Lichte Höhe	2.50 m
Lichte Breite	4.00 m
Stützweite	4.50 m
Konstruktionshöhe	0.50 m

Die Breiten der Rampen und Treppen betragen ebenfalls 4.00 Meter. Das Gefälle der Rampen wird auf 10 % festgelegt.

Gleisarbeiten für den Bau der Unterführung fallen im Zusammenhang mit dem Herstellen des Verbaus, dem Ein- und Ausbau der Hilfsbrücke sowie beim Einschub des neuen Tragwerks an. In den Kosten sind weitere kleinere bahntechnische Arbeiten sowie der Sicherheitsdienst während den Bauarbeiten eingerechnet.

Um den Nutzen der neuen Unterführung beim Friedhofweg als Schulweg noch zu steigern, soll eine direkte Fusswegverbindung zu den Schulanlagen Hinter Gärten realisiert werden



Seite 7 (siehe Beilage 1 Übersichtsplan). Diese Wegverbindung ist nicht Bestandteil dieser Vorlage, weil die Erstellungskosten im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats liegen. Der Weg soll möglichst gleichzeitig mit der Bahnunterführung realisiert werden und erhält eine Beleuchtung. Ebenfalls soll die Beleuchtung des Lettackerwegs bis zur Unterführung ergänzt werden.

3.2 Landabtausch

Bei der geplanten Unterführung Höhe Friedhofweg kommt der Zugang zur Unterführung (Rampe und Treppe) auf der Seite des Lettackerwegs auf einem Grundstück der Gemeinde (Parz. RF 346) sowie auf einem privaten Grundstück (Parz. RF 349) zu liegen. Die Gemeinde hat mit den Grundstückbesitzern vereinbart, einen flächengleichen Landabtausch vorzunehmen (233.80 m²). Die beanspruchte Fläche kann so ohne Verhandlungen über den Bodenpreis abgetauscht und in den Besitz der Gemeinde übergehen. Trotzdem wurde eine Landpreisschätzung von der Bodenbewertungsstelle des Kantons Basel-Stadt angefordert, weil die Beanspruchung der Grundstücke in den Kosten mitgerechnet und deshalb von der DB AG gemäss Kostenteiler mitgetragen wird.

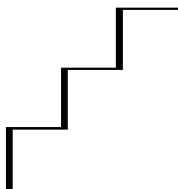
Auf der Seite Haselrain kommt der Zugang auf einem gemeindeeigenen, unbebauten Grundstück zu liegen (Parz RF 405).

3.3 Kosten der Unterführung Friedhofweg

Die „Deutsch-Schweizerische Kommission für die grenzüberschreitenden Eisenbahnlinien“ hat an der 33. Sitzung am 16. und 17. Juni 2005 in Dresden beschlossen, dass für die Erneuerung von Bahnübergängen der Deutschen Eisenbahnstrecken auf Schweizer Hoheitsgebiet die ein Drittel/zwei Drittel-Regelung gelten soll. Dieser Kostenteiler betrifft die kreuzungsbedingten Kosten des Bauwerks. Dies bedeutet, dass die DB einen Drittel der kreuzungsbedingten Kosten der Ersatzunterführung mitfinanziert. Zwei Drittel sind von der Gemeinde zu tragen, weil nur Gemeindestrassen und keine Kantonsstrassen betroffen sind.

Kreuzungsbedingt heisst, dass nur die Kosten, welche als Unterführung zwingend notwendig sind, angerechnet werden. Alle zusätzlichen Bauten (wie z.B. die nicht zwingend erforderlichen Treppen) muss die Gemeinde zu 100% finanzieren. Für die Finanzierung wird zwischen den zuständigen Stellen der DB und der Gemeinde Riehen eine entsprechende Finanzierungsvereinbarung abgeschlossen. Der Vereinbarungsentwurf liegt der Vorlage bei.

Es ist noch offen, ob aufgrund des Agglomerationsprogramms der Bund einen finanziellen Beitrag an den Bau dieser Unterführung leisten wird. Dadurch würde sich der bewilligte Kredit noch reduzieren.



Seite 8 Die Gesamtkosten inkl. Honorare und Mehrwertsteuer setzen sich wie folgt zusammen:

Basis: Baupreisindex Neubau Unterführung Stand Oktober 2012 = 100.7 Punkte. Eurokurs CHF 1.2085/€, Kostengenauigkeit +/- 30%. Kostenangaben in TCHF.

Arbeitsgattung

(Kostenangaben in TCHF)

Ausführungsplanung	51
Baustelleneinrichtung, Baugelände, Zuwegung	90
Gebäudesicherung, Vershub	101
Verbauten Rampenbauwerke	37
Herstellen Rampenbauwerke	388
Herstellen Rahmenbauwerk	288
Herstellen Treppen	106
Oberbauarbeiten	63
Bauzeitliche Verlegung Lettackerweg	9
Sicherungsleistungen (Sipo etc.)	38
Bauzeitliche Mastsicherung, Mastkonsole	10
Kabelarbeiten Fachdienste	38
Kabelsicherungen Auftragnehmer	25
Rückbau BÜ	19
"Unvorhergesehenes" (5%)	63
Planungspauschale (10%)	146
Summe	1'472

Kosten	davon			
	kreuzungs- bedingt ²	Nicht kreuzungs- bed.	Kosten der Gemeinde	Kosten DB Netz AG
51	51	0	34	17
90	90	0	60	30
101	101	0	67	34
37	37	0	25	12
388	388	0	259	129
288	288	0	192	96
106	0	106	106	0
63	63	0	42	21
9	9	0	6	3
38	38	0	25	13
10	10	0	7	3
38	38	0	25	13
25	25	0	17	8
19	19	0	13	6
63	58	5	44	19
146	135	11	101	45
1'472	1'350	122	1023	449

Kosten zu Lasten Gemeinde: Zwei Drittel der kreuzungsbedingten Kosten und 100% der nicht kreuzungsbedingten Kosten

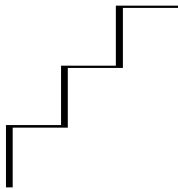
Grunderwerbkosten der Gemeinde	484	484	0	-161	161
--------------------------------	-----	-----	---	------	-----

Durch das Einbringen des Baulandwerts korrigieren sich die Kostenanteile wie folgt:

Totalkosten Gemeinde und DB AG	1'956	1'834	122	862	610
--------------------------------	-------	-------	-----	-----	-----

Investitionskosten zu Lasten Gemeinde	CHF 862'000
Investitionskosten zu Lasten DB:	<u>CHF 610'000</u>
Totalkosten	CHF 1'472'000

² „Kreuzungsbedingt“ meint eine für die Unterführung zwingend notwendige Baute.



Erläuterung: Der Wert der von der Gemeinde Riehen eingebrachten Grundstücke, welche durch den Bau der Unterführung beansprucht werden, wurde durch die Bodenbewertungsstelle ermittelt. Es geht dabei um CHF 140'000 auf der Seite des Lettackerwegs und CHF 344'000 beim Friedhofweg (Total CHF 484'000). Gemäss dem Kostenteiler muss die DB AG sich an diesen Kosten zu einem Drittel beteiligen (CHF 161'000). Die Folge davon ist, dass sich die Kostenbeteiligung der DB AG von CHF 449'000 auf CHF 610'000 erhöht.

Die in den Kostenteiler eingebrachten Landwerte werden aus dem Finanzvermögen in das Verwaltungsvermögen verschoben. Zuständig für die Umwidmung der betroffenen Grundstücke ist der Gemeinderat (§ 36 Finanzhaushaltordnung).

3.4 Folgekosten

Bei den beschriebenen Investitionen handelt es sich um Neuinvestitionen des Verwaltungsvermögens. Für die Berechnung der jährlich wiederkehrenden Abschreibungs- und Zinskosten werden folgende Parameter zugrunde gelegt:

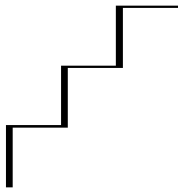
Abschreibungsdauer: 50 Jahre

Zinssatz: 4% auf die Hälfte des Kapitals

Daraus ergibt sich folgende Kalkulation:

Folgekosten	Kosten	Satz	Jährliche Kosten
Abschreibungen			
Investitionsbeitrag Gemeinde	CHF 862'000	2%	CHF 17'240
Interner Zins			
Interner Zinsfuss (über die halbe Investition, Anteil Gemeinde)	CHF 431'000	4%	CHF 17'240
Unterhaltskosten			
Laufender Unterhalt	CHF 1'472'000	0.5%	CHF 7'360
Total Folgekosten pro Jahr			CHF 41'840

Die Folgekosten müssen in vollem Umfang durch die Gemeinde getragen werden. Demnach werden die Investitionen aktiviert und zu Lasten des Produkts Mobilität abgeschrieben. Die jährlichen Folgekosten von CHF 41'840 werden im neuen Leistungsauftrag und Globalkredit für die Produktgruppe 6, Mobilität und Versorgung, ab 2014 berücksichtigt.



4. Vorstudie Bahnunterführung beim Grienbodenweg

Auch für die Lage beim Grienbodenweg wurden diverse Varianten geprüft. Der vorliegende Vorschlag ist die einzige Möglichkeit, innerhalb nützlicher Frist (ab 2015) an dieser Lage eine gesicherte Querung realisieren zu können.

Das Bauwerk wird grösstenteils auf dem Bahnareal realisiert. Der Lettackerweg muss beim Abgang in die Unterführung mit ca. 50 cm von 3.65 auf 3.15 Meter eingeengt werden, was in dieser Lage verkehrstechnisch möglich ist. Die bestehenden Geothermieleitungen müssen während dem Bau geschützt, aber nicht verlegt werden. Eine Kanalisations- sowie eine Wasserleitung werden durch die auf der westlichen Seite gelegene Rampe tangiert und müssen neu im Bauwerk integriert verlegt werden.

Die Unterführung selber ist die gleiche wie diejenige beim Friedhofweg, also ebenfalls eine 4.0 Meter breite, flach gegründete Stahlbetonrahmen-Konstruktion. Bahntechnische Arbeiten sind im gleichen Umfang wie bei der Unterführung Friedhofweg berücksichtigt.

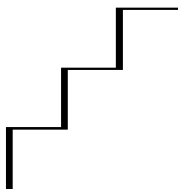
Eine für die Bahn normgerechte Ausführung der Unterführung beim Grienbodenweg (4 Meter breite Rampen für Fussgänger- und Veloverkehr) hätte unverhältnismässige Auswirkungen auf den Haselrain, den Lettackerweg und private Grundstücke zur Folge. Eine Anpassung des Lettackerwegs und die daraus folgende Beanspruchung von privaten Grundstücken dürfte sehr schwierig durchzusetzen sein, weil es zahlreiche offene Fragen bezüglich der Entwicklung des Stettenfelds gibt. Dagegen ist eine Unterführung mit 2.50 Meter breiten Rampen machbar.

Weil diese Bahnunterführung nicht normgerecht ausgeführt werden kann und es sich nebst der normgerechten Bahnunterführung am Friedhofweg um eine zusätzliche Bahnquerung handelt, gilt die bereits erwähnte ein Drittel/ zwei Drittel-Regelung der „Deutsch-Schweizerischen Kommission für grenzüberschreitende Eisenbahnlinien“ nicht. Die Gemeinde muss somit die Kosten alleine tragen, soweit nicht noch Beiträge seitens des Kantons wegen der kantonalen Wanderwegroute gesprochen werden.

Zudem muss die Gemeinde gemäss DB einen finanziellen Beitrag an die späteren Unterhalts- und Erneuerungskosten der Unterführung (ohne Zugänge: Rampen und Treppen) bezahlen, weil es sich in diesem Fall nicht um ein Ersatzbauwerk, sondern um ein zusätzliches Bauwerk handelt. Dieser Betrag beläuft sich gemäss DB auf einmalig und maximal 20% der Baukosten.

Es ist noch offen, ob seitens des Kantons wegen der kantonalen Fuss- und Wanderwegroute oder seitens des Bundes aufgrund des Agglomerationsprogramms finanzielle Beiträge an den Bau der Unterführung geleistet werden.

Es liegt folgende grobe Kostenschätzung vor, welche im Rahmen der weiteren Projektierung überprüft und mit einer grösseren Genauigkeit ermittelt wird:



Nr.	Arbeitsgattung	Kosten
1	Baustelleneinrichtung	CHF 85'000
2	Einbau Gleisabfangung	CHF 97'000
3	Rampenbauwerk	CHF 410'000
4	Unterführung	CHF 166'000
5	Treppen	CHF 34'000
6	Oberbau	CHF 60'000
7	Prov. Umleitung Lettackerweg	CHF 12'000
8	Sicherungsleistung (SiPo)	CHF 37'000
9	Kabelarbeiten und Leitungen	CHF 135'000
10	Ausführungsplanung	CHF 48'000
11	Vorprojektplanung	CHF 121'000
12	Landerwerbkosten	CHF -
13	Unvorhergesehenes	CHF 103'000
Zwischentotal		CHF 1'308'000
14	Beitrag an Unterhalt, Erneuerung 20%	CHF 261'600
Total		CHF 1'569'600

Wie aus Position 11 der Kostenschätzung ersichtlich, belaufen sich die Kosten für die Ausarbeitung eines Vorprojekts auf CHF 121'000. Dem Einwohnerrat wird beantragt, diesen nächsten Planungsschritt anzugehen und den dazu erforderlichen Kredit zu bewilligen.

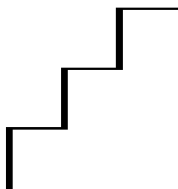
5. Termine

Aufgrund der Auflage des Bundesamts für Verkehr muss die bestehende Querung bis Ende 2014 saniert oder aufgehoben sein. Das Plangenehmigungsverfahren beim Bundesamt für Verkehr wurde von der DB inzwischen eingeleitet, damit die neue Unterführung beim Friedhofweg im Jahr 2014 realisiert werden kann.

Falls auch die Unterführung Grienbodenweg realisiert werden soll und der Projektierungskredit genehmigt wird, könnte im Jahr 2014 das Bauprojekt ausgearbeitet und das Plangenehmigungsverfahren eingereicht werden. Zudem würde dem Einwohnerrat im Jahr 2014 der Investitionskredit zur Genehmigung vorgelegt. Nach Fertigstellung der Unterführung am Friedhofweg könnte diese Bahnunterführung ab 2015 realisiert werden.

6. Anzug Andrea Pollheimer und Kons. betreffend abgesicherte S-Bahn Fuss- und Veloquerungen in Riehen Nord

Wie erwähnt, wurde an der Einwohnerratssitzung vom 14. März 2012 obiger Anzug mit grosser Mehrheit stehen gelassen. Gemäss Anzug sollen zwischen der Inzlingerstrasse und der deutschen Grenze mindestens zwei abgesicherte à-niveau-Übergänge über das Bahngeleise für zu Fuss Gehende sowie Velo- und Rollstuhlfahrende geschaffen werden können.



Die Anliegen der Anzugstellenden können mit der Vorlage soweit möglich erfüllt werden. Es können zwei Bahnquerungen realisiert werden. Diese können aber nicht à niveau ausgeführt werden.

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, den Anzug **abzuschreiben**.

7. Anträge

Aufgrund der im Richtplan festgeschriebenen Strategie der Verminderung der Trennwirkung der Bahnlinie sowie den im Quartierentwicklungsrichtplan definierten Bahnquerungen schlägt der Gemeinderat vor, in beiden Lagen (Grienbodenweg und Friedhofweg) die Unterquerungsbauwerke terminlich verschoben zu realisieren (Grienbodenweg nach Friedhofweg). Für die Bahnquerung beim Friedhofweg liegt ein Projekt vor, die Bauherrschaft liegt bei der DB. Für die Bahnquerung beim Grienbodenweg liegt erst eine Vorstudie vor. Die Studie soll als Bauprojekt konkretisiert werden. Die Bauherrschaft liegt bei der Gemeinde.

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat

1. für den Neubau einer Fussgänger- und Veloquerung beim Friedhofweg einen Investitionskredit von CHF 862'000 (Anteil der Gemeinde) zu bewilligen. Der Nettobetrag der Gemeinde ist in der Investitionsliste (Politikplan 2014 - 2017) eingestellt;
2. für den Neubau der Fussgängerunterführung beim Grienbodenweg einen Projektierungskredit von CHF 121'000 zu bewilligen;
3. den Anzug Andrea Pollheimer und Kons. betreffend abgesicherte S-Bahn Fuss- und Veloquerungen in Riehen Nord abzuschreiben.

Riehen, 7. Mai 2013

Gemeinderat Riehen

Der Präsident:

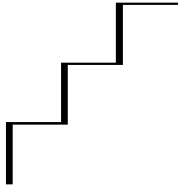
Willi Fischer

Der Gemeindeverwalter-Stellvertreter:

Urs Denzler

Beilagen:

- Übersichtsplan
- Projektplan Unterführung Friedhofweg
- Projektplan Unterführung Grienbodenweg
- Entwurf der Finanzierungsvereinbarung für die Unterführung Friedhofweg



Beschluss des Einwohnerrats betreffend Bahnquerungen für Fussgänger und Velos in Riehen Nord

„Der Einwohnerrat bewilligt auf Antrag des Gemeinderats [und der zuständigen Sachkommissionen]

1. für den Neubau einer Bahnunterführung für Fussgänger und Velos beim Friedhofweg einen Investitionskredit (Verpflichtungskredit) von CHF 862'000 (Basis Baupreisindex Stand Oktober 2012 100.7 Punkte, Eurokurs 1.2085) und nimmt von den Folgekosten zu Lasten des Globalkredits der Produktgruppe 6, Mobilität und Versorgung, Kenntnis. Die Gemeinde beteiligt sich damit zu zwei Dritteln an den Erstellungskosten der Bahnquerung, welche durch die Deutsche Bahn AG realisiert wird;
2. für die Projektierung einer Unterführung bei der heutigen Bahnquerung beim Grienbodenweg einen Verpflichtungskredit von CHF 121'000 und nimmt von den Folgekosten zulasten des Globalkredits Mobilität und Versorgung Kenntnis.

Dieser Beschluss wird publiziert; er unterliegt dem Referendum.“

Riehen,

Im Namen des Einwohnerrats

Der Präsident:

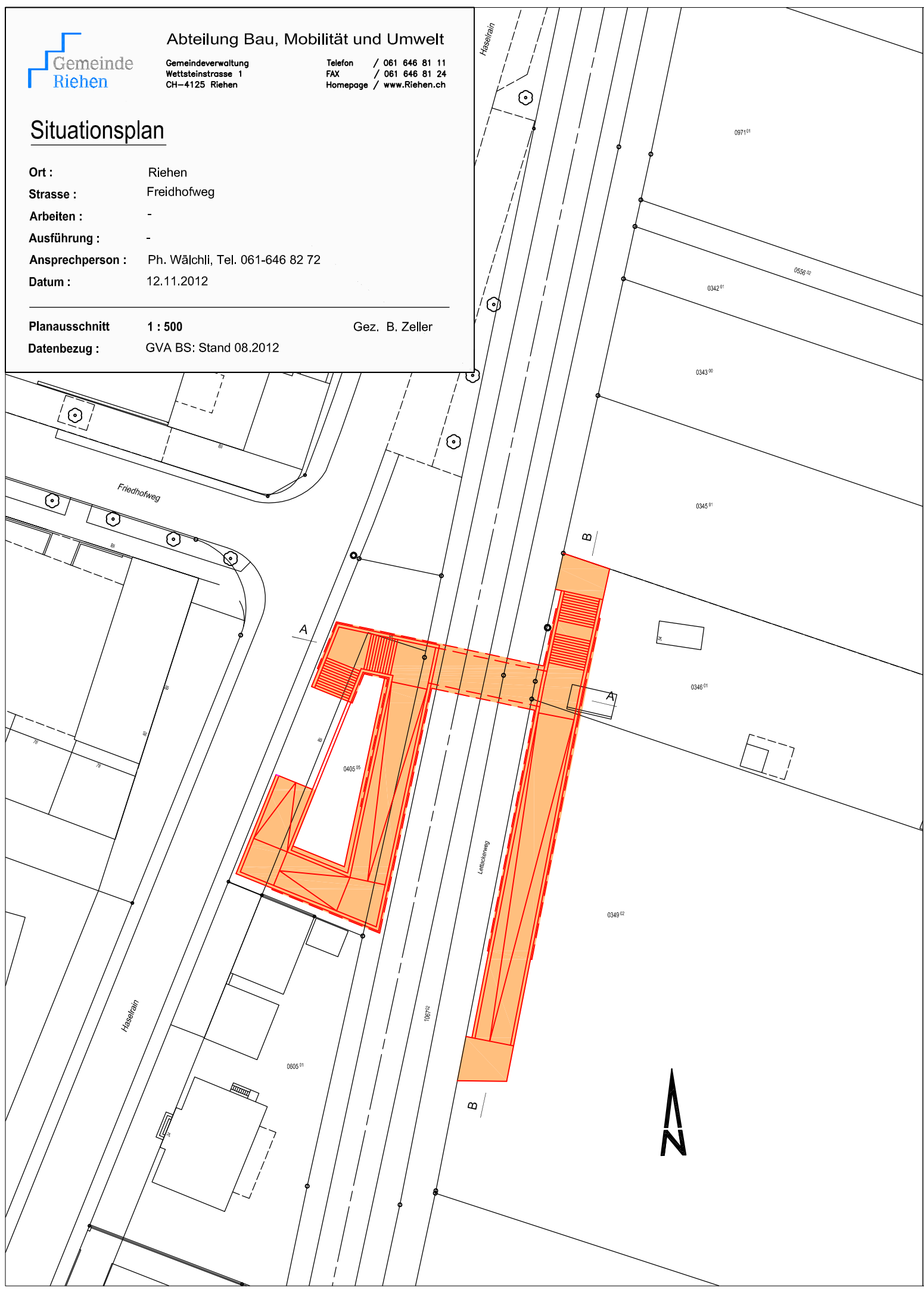
Das Ratssekretariat:

Heinrich Ueberwasser

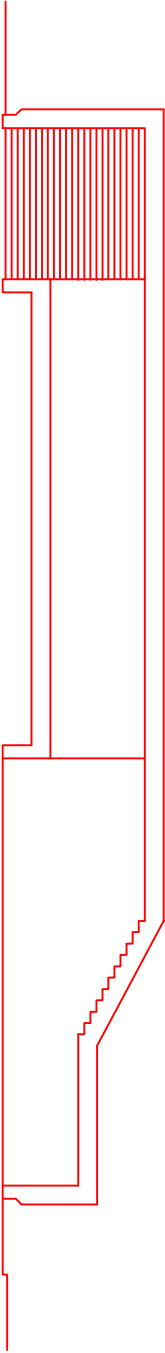
Situationsplan

Ort : Riehen
Strasse : Freidhofweg
Arbeiten : -
Ausführung : -
Ansprechperson : Ph. Wälchli, Tel. 061-646 82 72
Datum : 12.11.2012

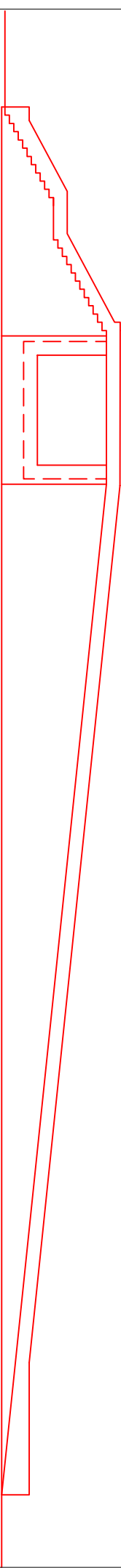
Planausschnitt 1 : 500
Datenbezug : GVA BS: Stand 08.2012
Gez. B. Zeller



Schnitt A - A



Schnitt B - B

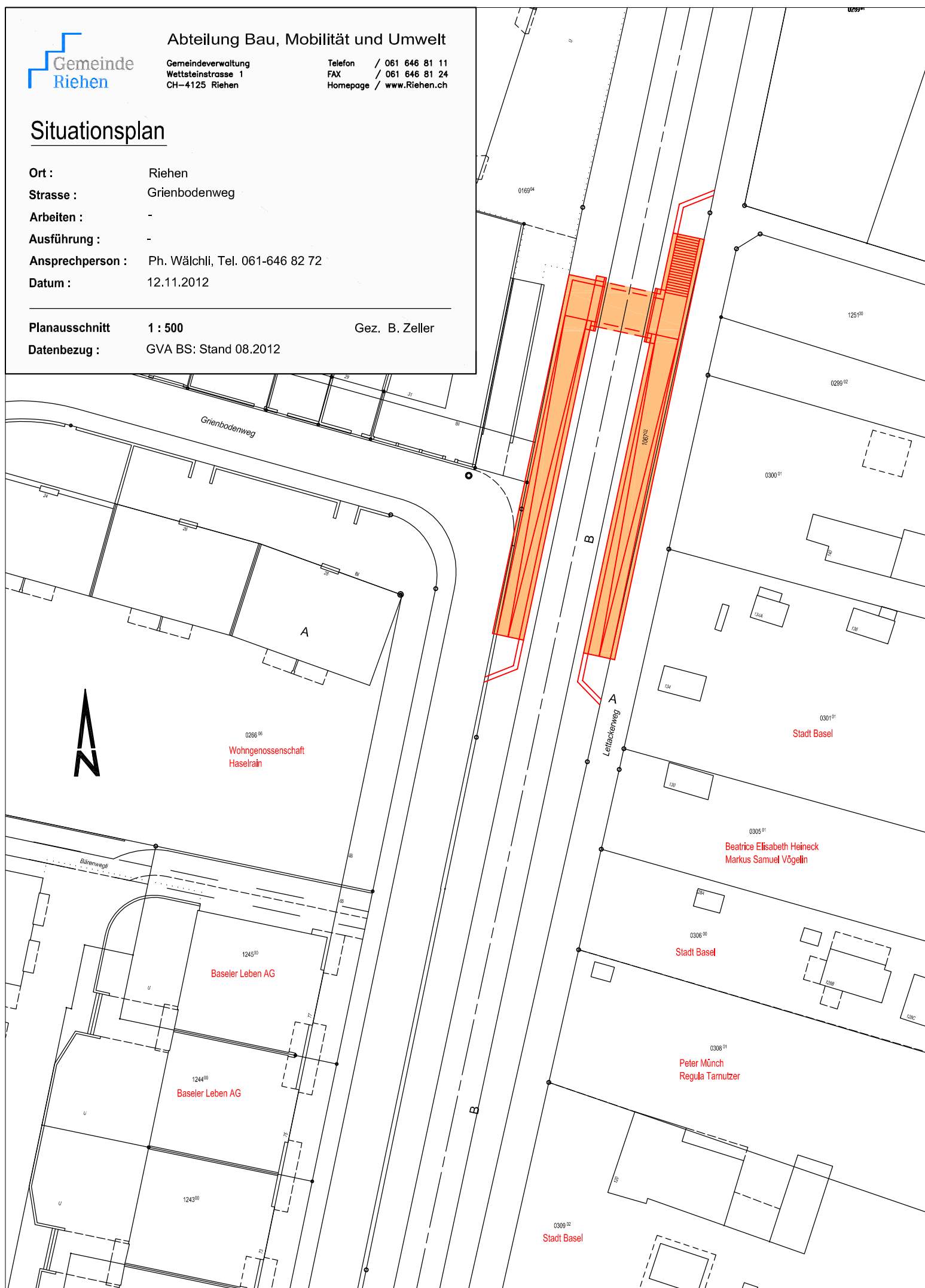


Situationsplan

Ort : Riehen
Strasse : Grienbodenweg
Arbeiten : -
Ausführung : -
Ansprechperson : Ph. Wälchli, Tel. 061-646 82 72
Datum : 12.11.2012

Planausschnitt 1 : 500
Datenbezug : GVA BS: Stand 08.2012

Gez. B. Zeller



Situationsplan

Ort : Riehen
Strasse : Übersicht
Arbeiten : -
Ausführung : -
Ansprechperson : Ph. Wälchli, Tel. 061-646 82 72
Datum : 11.12.2012

Planausschnitt 1 : 2000
Datenbezug : GVA BS: Stand 08.2012

Gez. B. Zeller

