Gemeinde
Riehen

Gemäss Beschluss des Ratsbüros wird diese Vorlage an die Geschäftsprüfungskommission (GPK) überwiesen.

Reg. Nr. 10.3.2.11 **Nr. 10-14.184.01**

S-Bahn-Haltestelle Niederholz, 2. Nachkredit zum Investitionskredit

Kurzfassung:

Ende 2008 wurde die S-Bahn-Haltestelle Niederholz eröffnet. Im Jahr 2006 wurden die Gesamtkosten für die Realisierung der Haltestelle auf CHF 3.596 Mio. geschätzt. Aufgrund der öffentlichen Submission zeichnete sich noch vor Baubeginn eine Kostenüberschreitung von CHF 1.331 Mio. ab. Deshalb hat der Einwohnerrat im Jahr 2007, nach einer grundlegenden Überprüfung des Projekts bezüglich Lage und Kosten, einen Nachkredit bewilligt. Es wurde mit dem Kanton vereinbart, dass die Baukosten von CHF 4.927 Mio. zu rund zwei Dritteln vom Kanton getragen werden. Der Kanton hat dazu ein Kostendach von CHF 3.2 Mio. festgelegt.

Die Ausführung des Projekts hat nun nochmals Mehrkosten von rund CHF 450'000 ergeben. Diese sind im Wesentlichen darauf zurückzuführen, dass aufgrund des instabilen Bahndamms zusätzliche baustatische Massnahmen angeordnet wurden. Zudem waren zusätzliche Planungsleistungen der Deutschen Bahn sowie mehr Vermessungsaufwand nötig.

Der Kanton hat inzwischen zugesichert, dass er sich über das Kostendach hinaus mit zusätzlichen rund CHF 222'000 an den Mehrkosten beteiligt. Dies bedeutet, dass die Gemeinde bezüglich der S-Bahn-Haltestelle Niederholz insgesamt Nettokosten von CHF 1.955 Mio. zu tragen hat, was gegenüber dem bewilligten Nettokredit eine Überschreitung von rund CHF 228'000 bedeutet.

Den Kosten der S-Bahn-Haltestelle Niederholz kann der hohe öffentliche Nutzen gegenübergestellt werden: Nebst der direkten Anbindung des Quartiers an das Schweizerische und Deutsche Eisenbahnnetz war die Haltestelle auch Anstoss für die Planung von zwei wichtigen Arealentwicklungen, welche in hohem öffentlichem Interesse stehen: der nordwestlich angrenzenden Zentrumsbebauung sowie der südöstlich angrenzenden Arealentwicklung für das Alters- und Pflegeheim Humanitas und rund 100 Genossenschaftswohnungen.

Politikbereich: Mobilität und Versorgung

Auskünfte erteilen: Daniel Albietz, Gemeinderat
Tel. 061 606 30 00
Thomas Meyer, Gemeinderat
Tel. 061 601 09 77
Ivo Berweger, Abteilungsleiter Bau, Mobilität und Umwelt
Tel. 061 646 82 86

Januar 2013

1. Ausgangslage

Mit der Durchbindung der S-Bahnlinie S6 aus dem Wiesental zum Bahnhof SBB und der Einführung des Halbstundentaktes wurde eine markante Aufwertung der Bahnlinie erreicht. Damit wurden die Voraussetzungen geschaffen, dass auch Riehen optimal durch das regionale S-Bahnnetz erschlossen werden konnte. Im März 2006 beschloss deshalb der Einwohnerrat je einen Investitionskredit für den Umbau der bestehenden Haltestelle Riehen Dorf sowie für den Neubau der Haltestelle Niederholz.

Die S-Bahn-Haltestelle Niederholz wurde Ende 2008 realisiert. Im Jahr 2007 musste während der Ausschreibungsphase bereits ein Nachkredit beantragt werden, weil die Ausschreibung verschiedener Spezialarbeiten deutlich höhere Kosten ergab, als sie im Kostenvoranschlag ursprünglich geschätzt wurden. Aufgrund der definitiven Bauabrechnung muss nun dem Einwohnerrat ein 2. Nachkredit beantragt werden.

2. Bewilligter Kredit für die S-Bahn-Haltestelle Niederholz

Für die S-Bahn-Haltestelle Niederholz wurde 2006 folgender Kredit bzw. Beitrag bewilligt:

Bewilligte Kosten 2006	Riehen CHF	Kanton CHF	Total CHF
Niederholz, Investition	1'096'000	2'500'000	3'596'000

Die Kosten für die S-Bahn-Haltestelle Niederholz waren aus folgenden Gründen vergleichsweise hoch:

- Der 6 m hohe Bahndamm ist aufgeschüttet und sehr unstabil. Deshalb war der Bau einer teuren Rühlwand nötig, welche zudem rückwärtig im Erdreich verankert werden musste. Für die Erstellung dieser Rühlwand musste die Bahnlinie für 14 Tage gesperrt werden, was betrieblich sehr aufwändig war.
- Die Haltestelle besteht nicht nur aus einem einfachen Perron mit Wartekabine. Aufgrund der Lage der Haltestelle auf der rund 6 m hohen Bahndammkrone musste eine Hochbaute erstellt werden, welche eine Zugangstreppenanlage sowie einen Lift enthält.
- Der Perron ragt über die Rauracherstrasse, was eine zusätzliche Tragkonstruktion an der bestehenden Eisenbahnbrücke bedingte.
- Als Vorinvestition für die angrenzende Zentrumsbebauung wurden zudem der Lift und die Treppenanlage bis ins 1. Untergeschoss gebaut, damit später ein direkter Zugang von der geplanten angrenzenden Tiefgarage der Zentrumsbebauung zur S-Bahn-Haltestelle realisiert werden kann.

Im August 2007 bewilligte der Einwohnerrat einen Nachkredit. Dieser wurde aus folgenden Gründen nötig:

- Aufgrund der öffentlichen Submission des ersten Vergabepakets zeichneten sich deutliche Mehrkosten zum bewilligten Kreditrahmen ab. Insbesondere die Unternehmerofferten zur Erstellung der Spundwand am Bahndamm und für die Perron-Elemente waren massiv teurer. Das Vergabepaket überschritt den Kostenvoranschlag um rund CHF 750'000. Wegen der grossen Differenz zum Kostenvoranschlag hat der Gemeinderat die Vergabe der Spundwand mit Baugrubenaushub aufgehoben und nach Rücksprache mit dem kantonalen Submissionsbüro gestützt auf eine zusätzlich eingeholte Offerte freihändig vergeben.
- Aufgrund der sich abzeichnenden Mehrkosten sistierte der Gemeinderat die Ausführungsplanung und veranlasste eine grundlegende Überprüfung des Projekts und der Kosten. Als Grundlage für den Nachkreditantrag wurden auch mehrere Haltestellenvarianten überprüft und eine Kostenschätzung erstellt. Insgesamt ergaben sich daraus (Planungsstopp, grundlegende Überprüfung, höherer Planungs- und Koordinationsaufwand in der Bauphase) höhere Planungskosten und Nebenkosten von rund CHF 300'000 (für Generalplaner, Fachplaner sowie die Planer der DB).
- In der Einwohnerratsvorlage für den Investitionskredit wurde irrtümlicherweise der vom Einwohnerrat im Januar 2005 bewilligte Projektierungskredit in der Höhe von CHF 263'000 von den Gesamtkosten abgezogen, obwohl die Kosten der Projektierung in der Kostenschätzung für den Investitionskredit gar nicht enthalten waren. Der bewilligte Investitionskredit war deshalb um CHF 263'000 zu tief.

Wegen der Kostensteigerung stimmte der Kanton einer Erhöhung seines Beitrags zu (im Sinne eines Kostendachs). Dies ergab im August 2007 folgenden bewilligten Kredit:

Bewilligte Kosten 2007	Riehen CHF	Kanton CHF	Total CHF
Niederholz, Investition	1'727'000	3'200'000	4'927'000

3. Effektive Kosten

Der Neubau der S-Bahn-Haltestelle Niederholz wurde von April 2008 bis Dezember 2008 realisiert. Die effektiven Kosten betrugen schliesslich insgesamt CHF 5'377'144, was einer Kostenüberschreitung zum bewilligten Kredit von CHF 450'556 oder 9.1% entspricht.

Eigentlich wäre der Kanton aufgrund des vertraglich festgelegten Kostendachs nicht verpflichtet gewesen, die neuerliche Kostenüberschreitung mitzufinanzieren. Weil es sich aber um eine regionale S-Bahnlinie handelt und die Kostenüberschreitung nicht aufgrund von Mehrbestellungen seitens der Gemeinde, sondern wegen Abweichungen zur Kostenschätzung verursacht wurde, hat das Bau- und Verkehrsdepartement schliesslich einer zusätzlichen Beteiligung an den Mehrkosten in der Höhe von CHF 222'054 zugestimmt.

Demnach ergeben sich für die Gemeinde Nettokosten in der Höhe von CHF 1'955'090, was gegenüber dem bewilligten Nettokredit eine Überschreitung von CHF 228'502 ergibt.

Effektive Kosten 2012	Riehen CHF	Kanton CHF	Total CHF
Niederholz, Investition	1'955'090	3'422'054	5'377'144

4. Begründung der Kostenüberschreitung S-Bahn-Haltestelle Niederholz

Zu den bereits bewilligten Kosten kommt nun noch diese Kostenüberschreitung hinzu. Die Überschreitung der Gesamtkosten in der Höhe von CHF 450'556 oder 9.1% kann im Wesentlichen wie folgt begründet werden:

- Im Plangenehmigungsverfahren wurde seitens des Bundesamts für Verkehr die Auflage gemacht, dass ein Prüfingenieur der DB AG die Arbeiten begleiten muss. Dies hatte zur Folge, dass im Laufe der Bauarbeiten auf dessen Anordnung diverse Massnahmen zusätzlich zwingend umgesetzt werden mussten. So wurden u. a. die Verstärkung der Fundationen sowie stärkere Perron-Elemente mit aufwändiger Erdung verlangt.
- Durch den Prüfingenieur wurden zusätzliche geologische Abklärungen angeordnet. Zudem entstand ein deutlich höherer Vermessungsaufwand, teilweise bedingt durch zusätzlich angeordnete Nachweise der DB AG.
- Zusätzlicher Aufwand entstand bei der DB AG für die erhöhte Bauüberwachung anlässlich der Streckensperrung und die zusätzliche Baubegleitung. Die Streckensperrung musste zweimal vorbereitet werden, weil bis zur Bewilligung des Nachkredits ein Planungsstopp verfügt wurde.

Die Planungskosten der DB AG wurden nach Abschluss der Arbeiten über mehrere Monate hinterfragt und untersucht. Erschwerend kam hinzu, dass nicht die Gemeinde als Bauherrin Vertragspartnerin der DB AG war, sondern der Kanton Basel-Stadt als Besteller der Bahnleistungen. Im Vertrag zwischen Kanton und DB AG war kein Kostendach enthalten. Die DB AG konnte schliesslich plausibel nachweisen, dass die in Rechnung gestellten Aufwendungen effektiv geleistet wurden und die Mehraufwendungen begründet waren.

Der Gemeinderat hat aufgrund der definitiven Kosten durch einen ausgewiesenen Baujuristen überprüfen lassen, ob der von der Gemeinde beauftragte Generalplaner für die Mehrkosten verantwortlich und dafür haftbar gemacht werden könnte. Weil es sich aber um Mehrkosten handle, die für die Realisierung der Haltestelle effektiv angefallen sind und nicht durch grobe Planungsfehler verursacht wurden, könne der Generalplaner nicht haftbar gemacht werden. Trotzdem bleibt eine gewisse Unzufriedenheit über die Arbeit des Generalplaners zurück. Die grosse Kostensteigerung gegenüber dem ursprünglichen Kostenvoranschlag von 2006 kann nicht alleine durch den schwierigen Baugrund und die zusätzlichen Auflagen der DB AG bzw. des Prüfingenieurs begründet werden. Die Kostenschätzung war

eindeutig ungenügend, was auch auf Kommunikationsmängel zwischen dem Generalplaner und der DB AG zurückzuführen war, auf welche die Gemeinde keinen Einfluss hatte.

Dass der Nachkredit erst mehr als vier Jahre nach Abschluss der Bauarbeiten beantragt wird, liegt darin begründet, dass die Kosten, welche die Gemeinde zu tragen hat, erst seit Ende 2012 definitiv feststehen. Dies ist auf folgende Umstände zurückzuführen:

- Die Firma STRABAG AG (vormals Eggstein AG), welche die Baugrubensicherung und die Aushubarbeiten ausgeführt hatte, reichte im Oktober 2010 Klage gegen die Gemeinde Riehen ein. Sie machte Mehrleistungen in der Höhe von rund CHF 100'000 zuzüglich Verzugszins von 5% geltend. Diese Forderung wurde von der Gemeinde bestritten. Vor dem Zivilgericht wurde schliesslich im Januar 2012 ein Vergleich abgeschlossen, gemäss welchem die Gemeinde noch CHF 30'000 zu bezahlen hat.
- Die höheren Planungsmehrleistungen der Deutschen Bahn AG wurden aus technischer und rechtlicher Sicht im Detail überprüft.
- Mit dem Kanton wurde über mehrere Monate ausgehandelt, dass er einen zusätzlichen, über das vereinbarte Kostendach hinausgehenden finanziellen Beitrag an die Erstellung der Haltestelle übernimmt.

5. Fazit

Die bewilligten Gesamtkosten des Projekts wurden um CHF 450'556 überschritten. Prozentual liegt die Überschreitung des Kostenvoranschlags mit 9.1% zwar innerhalb der Genauigkeit von +/- 10%. Nachdem aber bereits ein Nachkredit gesprochen wurde, vermag dieses Resultat nicht zu befriedigen, auch wenn es sich um ein sehr schwieriges Projekt handelte: aus planerischer Sicht, weil es um eine Deutsche Bahnlinie auf Schweizer Gebiet geht, was baurechtlich sehr anspruchsvoll war, und aus bautechnischer Sicht, weil die Haltestelle auf einem 6 m hohen, aufgeschütteten Bahndamm zu errichten war.

Erfreulich ist, dass das Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt die Komplexität des Projekts und der Ausführung anerkannt und einer Erhöhung des kantonalen Beitrags für die Haltestelle Niederholz von ursprünglich CHF 3.2 Mio. auf CHF 3.422 Mio. trotz des ursprünglichen Kostendachs zugestimmt hat.

Den hohen Kosten ist der hohe öffentliche Nutzen der Haltestelle Niederholz gegenüber zu stellen. Die Haltestelle brachte dem Quartier eine wertvolle Ergänzung des öffentlichen Verkehrsnetzes, welche eine Anbindung ans Schweizerische und Deutsche Eisenbahnnetz (Richtung Schweiz, Oberrhein, Hochrhein, Wiesental) sichert und das S-Bahnnetz mit verschiedenen Buslinien verknüpft. Zudem war und ist die geplante S-Bahn-Haltestelle Niederholz ein wichtiger "Motor" für verschiedene wertvolle, inzwischen weit gediehene Siedlungsprojekte:

- Das Areal für die angrenzende Zentrumsbebauung konnte von der Pflanzlandstiftung erworben werden. Inzwischen wurde das Areal in die Bauzone umgezont. Gegen-

über den betroffenen Familiengärtnern war die Nähe des Areals zur S-Bahn-Haltestelle ein entscheidendes Argument für die Zustimmung zur Arealentwicklung.

- Für das Areal Rüchligweg, Kohlistieg, Rauracherstrasse hat der Einwohnerrat im November 2012 die Zonenänderung in die Bauzone 3 und einen Bebauungsplan beschlossen, welcher die Ansiedlung des Alters- und Pflegeheims Humanitas sowie von rund 100 Genossenschaftswohnungen ermöglicht. Auch hier war die Realisierung der S-Bahn-Haltestelle im Planungsverfahren ein wichtiges Argument. Für die Betreiber des APH Humanitas war die gut durch den öffentlichen Verkehr erschlossene Lage evident. Die kantonalen Behörden stimmten der Aufhebung der Notwohnungen an dieser gut erschlossenen Lage zu; und auch der Tennisclub Rosental fügte sich den siedlungsplanerischen Überlegungen.

6. Antrag

Im Ergebnis beantragt der Gemeinderat dem Einwohnerrat, für die entstandenen Mehrkosten einen Nachkredit in Höhe von netto CHF 228'502 zu bewilligen. Dies ergibt für die Gemeinde Gesamtkosten von CHF 1'955'090.

Der Gemeinderat beantragt zudem, die geänderten Folgekosten zulasten des Globalkredits der Produktgruppe 6, Mobilität und Versorgung, zur Kenntnis zu nehmen:

Folgekosten	Bewilligter Kredit CHF	Nachkredit CHF	Total CHF
Abschreibungen	34'540	4'562	39'102
kalkulatorische Zinsen	34'540	4'562	39'102
Unterhalt	24'635	2'251	26'886
Total pro Jahr	93'715	11'375	105'090

Riehen, 29. Januar 2013

Gemeinderat Riehen

Der Präsident: Der Gemeindeverwalter:

Willi Fischer Andreas Schuppli

Beilage: Detaillierte Kostenübersicht, Januar 2013

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

„Der Einwohnerrat bewilligt auf Antrag des Gemeinderats (und der zuständigen Sachkommission) für den Neubau der S-Bahn-Haltestelle Niederholz einen 2. Nachkredit von CHF 228'502 und nimmt von den Folgekosten zulasten des Globalkredits der Produktgruppe 6, Mobilität und Versorgung, Kenntnis.

Dieser Beschluss unterliegt dem Referendum."

Riehen,

Im Namen des Einwohnerrats

Der Präsident: Der Sekretär:

Heinrich Ueberwasser Andreas Schuppli

(Ablauf Referendumsfrist)

Bauherr Gemeinde Riehen

Objekt **S-Bahn-Haltestelle Niederholz Riehen**

Architekt Prof. Ueli Zbinden dipl. Arch. ETH/BSA/SIA, Kappelergasse 16, 8001 Zürich

Bauleitung Peter Stocker AG, Haltingerstrasse 90, 4057 Basel

Januar 2013 / Bto

Kostenübersicht

Arbeitsgattungen / Gewerke	**KV +/- 10% geordnet nach Auftragsvergabe**	**Abrechnung**	Mehr-/ Minderkosten	Begründung
Vorbereitung	**SFr. 1'001'380**	**SFr. 951'391**	**SFr. -49'989**	- Weniger Leistungen im Rahmen des Spundwandverbaus erforderlich als erwartet
Bestandesaufnahmen	SFr. 5'380	SFr. 3'150	SFr. -2'230	
Baugrubensicherung (Spundwände)	SFr. 996'000	SFr. 948'241	SFr. -47'759	
Rohbau	**SFr. 2'063'564**	**SFr. 2'271'343**	**SFr. 207'779**	- Verstärkung der Fundation als Folge geologischer Abklärungen sowie auf Anordnung Prüfingenieur
Baumeisterarbeiten	SFr. 483'000	SFr. 698'869	SFr. 215'869	- Stärkere Perronelemente und aufwendigere Erdung auf nachträgliche Anordnung Prüfingenieur
Perronelemente	SFr. 446'000	SFr. 609'805	SFr. 163'805	- Höhere Anforderungen an den Sicherheitszaun entlang der Geleise gemäss nachträglicher Vorgabe DB
Stahlbau/Fassadenbau/Schlosserarbeiten	SFr. 641'000	SFr. 681'436	SFr. 40'436	- Mehraufwand bei der Perronfundation entlang des Stationsgebäudes
Elektroinstallationen	SFr. 210'000	SFr. 123'500	SFr. -86'501	- Mehraufwand im Rahmen Demontagearbeiten im Bereich der best. Eisenbahnbrücke
Sanitäre Installationen	SFr. 21'000	SFr. 20'484	SFr. -516	- Verschiedentliche Mehraufwendungen. u.a. Provisorien als Folge des komplexen Bauablaufs
Aufzüge	SFr. 103'000	SFr. 111'563	SFr. 8'563	
Diverses (Maler / Türen / Instandstellung / Reinigung)	SFr. 10'000	SFr. 25'687	SFr. 15'687	
Reserve	SFr. 149'564	SFr. -	SFr. -149'564	
Umgebung / Gleisbauarbeiten	**SFr. 620'388**	**SFr. 646'253**	**SFr. 25'865**	- Konstruktionsbedingter Mehraufwand im Rahmen Belagsarbeiten für den Perron und das Stationsgebäude
Gärtnerarbeiten / Einfriedungen	SFr. 21'520	SFr. 25'138	SFr. 3'618	
Platz inkl. Trottoir	SFr. 139'000	SFr. 159'589	SFr. 20'589	
Bauleistungen DB: Gleisbau / Fahrleitungen	SFr. 401'348	SFr. 360'757	SFr. -40'591	
Fahrdraht BVB	SFr. 21'520	SFr. 2'460	SFr. -19'060	
Belagsarbeiten Perron / Stationsgebäude	SFr. 37'000	SFr. 98'309	SFr. 61'309	
Baunebenkosten	**SFr. 153'740**	**SFr. 142'455**	**SFr. -11'285**	
Bewilligungen / Gebühren	SFr. 53'800	SFr. 35'741	SFr. -18'059	
Vervielfältigungen / Allg. Nebenkosten	SFr. 70'888	SFr. 80'177	SFr. 9'289	
Nachbarentschädigungen	SFr. 29'052	SFr. 26'537	SFr. -2'515	
Ausstattung, Geräte, Beschriftungen	**SFr. 45'192**	**SFr. 66'008**	**SFr. 20'816**	- Stationsbeschilderung im KV nicht enthalten
Velounterstände	SFr. 25'824	SFr. 26'870	SFr. 1'046	
Bänke	SFr. 12'912	SFr. 13'029	SFr. 117	
Beschilderungen, Papierkörbe	SFr. 6'456	SFr. 26'109	SFr. 19'653	
Bahnersatz während Streckensperrung	**SFr. 60'256**	**SFr. -**	**SFr. -60'256**	- Streckenunterbruch konnte durch best. ÖV-Angebot kompensiert werden
Honorare	**SFr. 982'068**	**SFr. 1'299'693**	**SFr. 317'625**	Planungsleistungen Generalplaner, Fachingenieure und Spezialisten:
Honorar Generalplaner	SFr. 758'000	SFr. 806'426	SFr. 48'426	- Deutlich höherer Koordinationsaufwand zurückzuführen auf die komplexe Organisationstruktur der DB
Elektroingenieur	SFr. 32'000	SFr. 37'421	SFr. 5'421	- Deutlich höherer Vermessungsaufwand, teilweise bedingt durch seitens der DB zusätzlich angeordneter Nachweise
Planung Oberleitung	SFr. 20'000	SFr. 20'443	SFr. 443	Planungsleistungen DB:
Honorar Spezialisten	SFr. 50'608	SFr. 125'832	SFr. 75'224	- Mehraufwand als Folge des Planungsstopps
Planungsleistungen DB	SFr. 121'460	SFr. 309'570	SFr. 188'110	- Erhöhte Bauüberwachung bei Streckensperrung
				- Nicht vorgesehene und daher zusätzliche Baubegleitung ab Streckensperrung bis Bauende
				- Zusätzliches Honorar für Prüfingenieur
Gesamtkosten inkl. MwSt.	**SFr. 4'926'588**	**SFr. 5'377'144**	**SFr. 450'556**	
Abweichung gegenüber KV in %			**9.1%**	
Kostenanteil Gemeinde	**SFr. 1'726'588**	**SFr. 1'955'090**	**SFr. 228'502**	
Kostenanteil Kanton	**SFr. 3'200'000**	**SFr. 3'422'054**	**SFr. 222'054**	