



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

04.0335.03

WSD/P040335  
Basel, 15. März 2006

Regierungsratsbeschluss  
vom 14. März 2006

## Ratschlag

### Regio-S-Bahn Basel - Rote Linie S6

**Investitionsbeitrag des Kantons Basel-Stadt an die beiden S-Bahnhaltestellen  
Riehen Niederholz und Riehen Dorf**

**Inhaltsverzeichnis**

Inhaltsverzeichnis .....	2
<b>1. Begehren .....</b>	<b>3</b>
<b>2. Zusammenfassung .....</b>	<b>3</b>
<b>3. Ausgangslage.....</b>	<b>3</b>
<b>4. Kurzbeschrieb der beiden Projekte .....</b>	<b>4</b>
4.1    Neue S-Bahn-Haltestelle Riehen Niederholz.....	4
4.1.1    Lage.....	4
4.1.2    Perronanlagen, Gebäude und Zugänge .....	5
4.1.3    Ausrüstung .....	6
4.2    Riehen Dorf .....	7
4.2.1    Variantenwahl.....	7
4.2.2    Perronanlagen, Gebäude und Zugänge .....	7
4.2.3    Ausrüstung .....	8
<b>5. Kosten.....</b>	<b>8</b>
5.1    Investitionskosten .....	8
5.1.1    Riehen Niederholz .....	8
5.1.2    Riehen Dorf .....	9
5.2    Investitionsfolgekosten .....	9
<b>6. Finanzierung und Kostenaufteilung .....</b>	<b>10</b>
6.1    Investitionskosten Riehen Niederholz und Riehen Dorf .....	10
6.2    Investitionsfolgekosten .....	10
6.3    Ungedeckte Betriebskosten auf der Verbindungsbahn .....	10
<b>7. Termine .....</b>	<b>11</b>
<b>8. Vertragliche Grundlagen .....</b>	<b>11</b>
8.1    Bau- und Finanzierungsvereinbarungen mit der DB .....	11
8.2    Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde .....	12
<b>9. Politische Beurteilung .....</b>	<b>12</b>
<b>10. Antrag.....</b>	<b>13</b>

## 1. Begehren

Mit diesem Ratschlag beantragen wir Ihnen, einen Investitionsbeitrag an den Bau einer neuen S-Bahn-Haltestelle Riehen Niederholz und an den Umbau des bestehenden Haltepunkts Riehen in Höhe von insgesamt **CHF 3'000'000** für die Jahre 2006 und 2007 zulasten der **Position 8010 / 564.004 / 801.5240.40013** zu bewilligen.

Zur Begründung des Antrages führen wir folgendes aus

## 2. Zusammenfassung

Der Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle Riehen Niederholz und der Umbau der heutigen Station Riehen Dorf<sup>1</sup> steht im Zusammenhang mit der sogenannten «Roten Linie» (S6) Zell im Wiesental – Basel SBB, die bis Ende 2006 realisiert sein wird.

Die Investitionskosten belaufen sich für Riehen Niederholz auf rund CHF 3,859 Mio. (gemäß Bauprojekt), für Riehen Dorf auf CHF 1,663 Mio. (Vorprojekt). Wir beantragen, dem mit der Gemeinde Riehen ausgehandelten Kostenteiler, gemäß welchem der Kanton einen Beitrag von 2/3 am Neubau Riehen Niederholz (max. CHF 2,5 Mio.) und von 1/3 (max. CHF 0,5 Mio.) am Umbau Riehen Dorf leistet, zuzustimmen. Der gesamte Beitrag, den der Kanton leistet, bleibt dabei auf maximal CHF 3 Mio. begrenzt (Kostendach). Die Kosten für den Unterhalt der Haltestellen übernimmt die Gemeinde vollumfänglich. Zudem beteiligt sich die Gemeinde mit CHF 280'000 pro Jahr an den ungedeckten Betriebskosten, die aus der Verlängerung der S6 vom Badischen Bahnhof nach Basel SBB entstehen. Die Kostenteiler werden vertraglich geregelt.

Realisiert werden sollen die beiden Haltestellen bis Dezember diesen Jahres. Mit dem Bau müsste daher spätestens im Sommer 2006 begonnen werden, vorausgesetzt, bis dahin liegen alle rechtsverbindlichen Beschlüsse vor. Der Riehener Einwohnerrat wird die Kreditvorlage demnächst behandeln. Noch ausstehend ist die Baubewilligung für beide Haltestellen.

## 3. Ausgangslage

Auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006 soll die sogenannte «Rote Linie» (S6) der Regio-S-Bahn Zell im Wiesental – Basel Bad Bahnhof bis Basel SBB verlängert werden. Für Details hierzu sei auf den Ratschlag 9397 betreffend Beiträge des Kantons Basel-Stadt an die Regio-S-Bahn Basel (insbesondere zum Gleisumbau im Badischen Bahnhof) vom 2. November 2004 verwiesen.

---

<sup>1</sup> Die beiden S-Bahnhaltestellen werden Riehen Niederholz und Riehen, bisher offiziell «Riehen (bei Basel)», heißen. Die Benennung ist auf Antrag der Gemeinde und nach einer Vernehmlassung unter allen Beteiligten bereits vom Bundesamt für Verkehr so beschlossen. Zur klaren Unterscheidung von Riehen Niederholz und vom Namen der Gemeinde bezeichnen wir im Ratschlag die Haltestelle Riehen mit «Riehen Dorf». Damit ist immer die S-Bahnhaltestelle und nicht die gleichnamige BVB-Haltestelle gemeint.

Das Angebotskonzept der S6 umfasst neben einem Halbstundentakt und dem Einsatz von neuem Rollmaterial (FLIRT) auch den Bau einer neuen Haltestelle im Riehener Niederholzquartier. Die betriebliche Machbarkeit dieses Haltepunkts wurde von der SBB bestätigt. Zudem soll die heutige Station Riehen Dorf auf S-Bahn-Standard ausgebaut werden (u.a. mit einer Perronerhöhung auf einheitliche 55 cm).

Die beiden S-Bahnhaltepunkte figurieren u.a. im kommunalen Richtplan vom 19. August 2003, im Verkehrsplan Basel, ÖV-Ausbauprogramm 1999 und ÖV-Programm 2005.

Bei der geplanten Haltestelle Riehen Niederholz (s. Kap. 4.1) wohnen im Einzugsbereich von neun Gehminuten mehr als 5'000 Personen. Ebenfalls spricht die gute Möglichkeit zur Verknüpfung der S6 mit den BVB-Linien 31, 34 und 45 für diesen Standort. Gemäss Potenzialabschätzung (mittels Gesamtverkehrsmodell) ist in den ersten Jahren mit rund 3'000 ein- und aussteigenden Personen pro Tag zu rechnen, von denen mehr als die Hälfte von der S-Bahn auf den Bus und umgekehrt umsteigen. Aus diesen Gründen entschied sich die Planungskommission des Riehener Einwohnerrats 1997 aus drei Varianten für diesen Standort.

Zusammen mit einer nördlich von der neuen Haltestelle gelegenen Zentrumsbebauung (mit Läden und Wohnungen), die zu einem späteren Zeitpunkt realisiert werden soll, soll das Niederholzquartier aufgewertet werden. In diesem Zusammenhang führte die Gemeinde Riehen, unter Einbezug aller wichtigen Partner im Frühjahr 2004 einen Architektenwettbewerb für die Gestaltung der S-Bahnstation und der benachbarten Überbauung durch, aus dem das Projekt ELIO des Zürcher Büros Zbinden als Sieger hervorging. Um die S-Bahnhaltestelle zu einem ausführungsreifen Projekt weiterzuentwickeln und die Investitionskosten ermitteln zu können, bewilligte der Riehener Einwohnerrat nahezu einstimmig am 26. Januar 2005 einen Projektierungskredit.

Bei Riehen Dorf wiederum soll die Attraktivität gesteigert werden. Die heutige Station soll besser zugänglich und städtebaulich aufgewertet werden. Vor allem geht es um eine bessere Anbindung ans bestehende Busnetz und ans Dorfzentrum. Die Vorprojektierung begann im Frühjahr 2005.

## **4. Kurzbeschrieb der beiden Projekte**

### **4.1 Neue S-Bahn-Haltestelle Riehen Niederholz**

#### **4.1.1 Lage**

Die geplante Haltestelle liegt bei der Überführung Rauracherstrasse, etwa 2 km südwestlich von Riehen Dorf, auf der nordwestlichen Seite des Bahndamms. (Die Zentrumsbebauung befindet sich nördlich davon, im roten Feld von Abbildung 1).

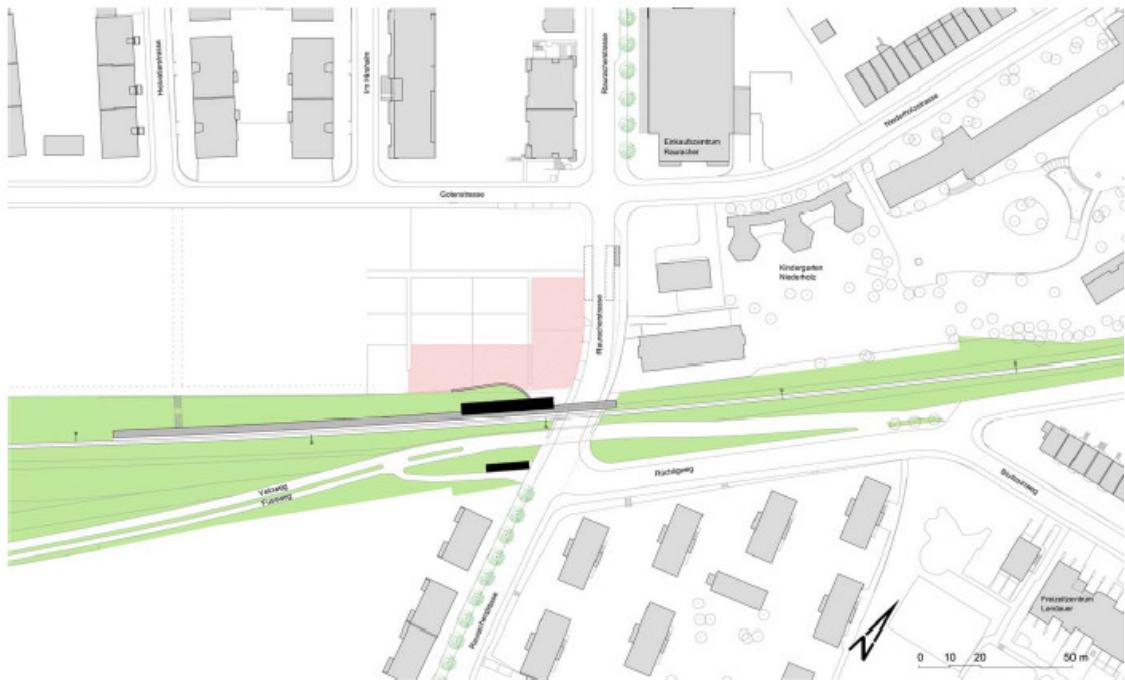


Abb. 1 Situationsplan Riehen Niederholz

#### 4.1.2 Perronanlagen, Gebäude und Zugänge

Erstellt wird ein 150 m langer Perron. Die Haltestelle ist als transparentes Gebäude vorgesehen, so dass sie als repräsentatives Zeichen für das Quartier von weitem sichtbar ist. Das Gebäude umfasst den Wartebereich und die Erschliessung.



Abb. 2 Ansichten Stationsgebäude Riehen Niederholz

Der Zugang zum Perron, der rund 7 Meter über dem Strassenniveau liegt, erfolgt vom Platz aus mittels Lift und Treppe. Beide führen auch ins Untergeschoss, wo sie später eine direkte Verbindung zur geplanten Tiefgarage der Zentrumsbebauung sicherstellen werden.

Mit dem Perron wird die bestehende Eisenbahnbrücke über die Rauracherstrasse in die Stationsanlage eingebunden und erhält so eine architektonische Aufwertung. Die gemäss Naturinventar geschützte Dammböschung wird nur geringfügig beansprucht.



Abb. 3 Aufriss Riehen Niederholz

Auf dem Platz und auf der gegenüberliegenden Seite der Haltestelle (beim Fahrradweg) sind Velounterstände vorgesehen. Hingegen soll die Anzahl Parkplätze auf ein Minimum beschränkt werden (im Sinne von Kurzzeitparkplätzen). Park + Ride ist somit nicht vorgesehen. Denkbar ist, dass später die Bushaltestelle (heute «Rauracher») näher zur Eisenbahnbrücke verlegt wird.

#### 4.1.3 Ausrüstung

Auf dem Perron befinden sich ein offener und ein geheizter Wartebereich sowie die normale Möblierung wie Fahrkartenausgabe und Ticketentwerfer DB und SBB, Uhr, Lautsprecher und Papierkörbe. Je eine Fahrplan-Information befindet sich am oberen und unteren Ende des Treppenzugangs.

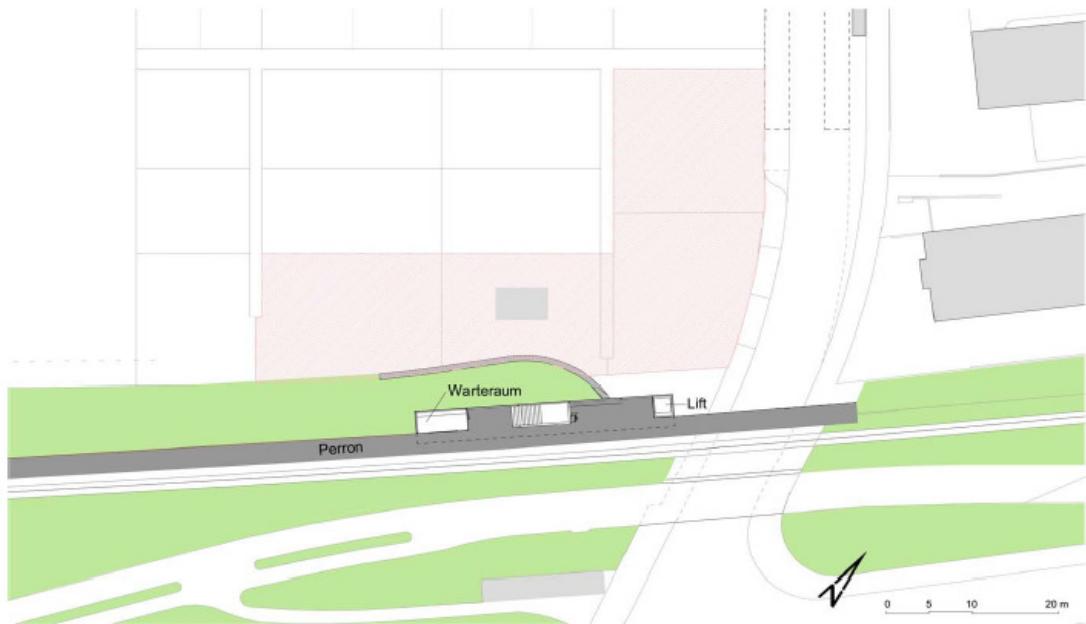


Abb. 4 Grundriss Perronniveau Riehen Niederholz

## 4.2 Riehen Dorf

### 4.2.1 Variantenwahl

Im Auftrag der Gemeinde Riehen wurden anfangs 2005 von einem externen Büro drei Varianten untersucht. Von diesen schneidet Variante 2 (siehe Abb. 5) bezüglich Attraktivität, Kosten und Nutzen am besten ab. Vor allem sind mehrere behindertengerechte Zugänge sowie kurze und bequeme Umsteigewege zwischen Bus und S-Bahn möglich. Für diese Variante spricht auch, dass keine Weichen verlegt werden müssen, was sehr teuer wäre, und dass dennoch die Perron- und Gleisanlage an die Kundenbedürfnisse angepasst werden kann. Nach Genehmigung durch das zuständige Lenkungsgremium (Kanton/Gemeinde) vom 9. Mai 2005 ist das Vorprojekt auf Basis dieser Variante weiterbearbeitet worden.

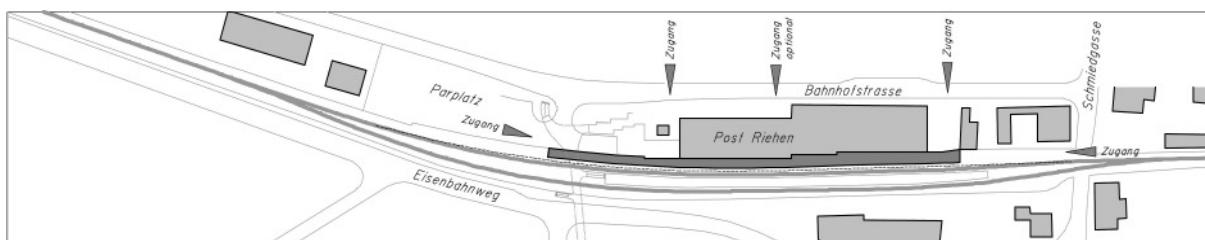


Abb. 5 Situation Riehen Dorf; Variante 2  
Perron neben Postgebäude mit ebenerdigen Zugängen vom Dorf her

### 4.2.2 Perronanlagen, Gebäude und Zugänge

Auf der Ostseite des Postgebäudes wird neu ein 150 m langer Seitenperron gebaut. 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.

Der bestehende Zwischenperron wird soweit zurückgebaut, dass er in Ausnahmesituationen als Ausweichperron genutzt werden. Aus diesem Grund muss er nicht behindertengerecht ausgebaut werden. Das bestehende Zollgebäude kann abgebrochen werden, da die Kontrollen in den Zügen erfolgen.

Indem der Perron auf dem Niveau der Bahnhofstrasse liegt, sind von hier aus vier ebenerdige Zugänge zum Perron geplant. Vorerst sollen die beiden Zugänge ab der Bahnhofstrasse und der dritte Zugang ab der Schmiedgasse erstellt werden, während der vierte Zugang ab dem Parkplatz (in Abb. 5 ganz links) je nach Bedarf auch später gebaut werden kann. Außerdem ist ein weiterer Zugang durch die Verladehalle des Postgebäudes baulich möglich. Jedoch steht diese Option für die Eigentümerin Post zur Zeit nicht zur Diskussion. Dank den sehr kurzen Verbindungswegen sind vom Perron aus alle Buslinien der BVB und das Dorfzentrum optimal erreichbar.

### 4.2.3 Ausrüstung

Ungefähr in der Mitte des neuen Perrons ist ein Vordach als Wetterschutz vorgesehen. Nebst Sitzgelegenheiten werden dort auch die Billetautomaten der DB und der SBB platziert.

## 5. Kosten

### 5.1 Investitionskosten

#### 5.1.1 Riehen Niederholz

Die Kosten basieren auf dem Bauprojekt. Sie betragen CHF 3,859 Mio. (inkl. MwSt) und setzen sich im einzelnen wie folgt zusammen:

Nr.	Arbeitsgattung	Beschrieb	Kosten (in CHF)
I	Vorbereitungsarbeiten	Bestandesaufnahme, Baugrunduntersuchung, Entschädigungen, Terrainvorbereitungen	106'000
II	Tiefbau	Anpassung Dammböschungen, Vorplatz, Trottoir, Fahrleitungen, Schottersicherung / Gleissicherung, Kanalisation	416'000
III	Hochbau Haltestelle	Baustelleneinrichtung, Aushub, Rühlwand, Tragstruktur Beton, Stahlbau, Fassade, Dach, Lift, Geländer, Velounterstände, Ausstattung	1'424'000
IV	Tragstruktur Perron	Fundamente, Pfähle, vorfabrizierte Betonelemente, Tragstruktur im Brückengang	368'000
V	Installationen	Zentrale Starkstromanlagen, Perronbeleuchtung, Schwachstromanlagen, Bauprovisorien	244'000
VI	Baunebenkosten	Baubewilligung, Gebühren, Bauüberwachung, Sicherheitsvorkehrungen, Shuttle-Service während Gleissperrungszeit	216'000
VII	Unvorhergesehenes	5% von I-VI	139'000
VIII	Honorare	Architekt, Bauingenieure, Fachplaner, inkl. Nebenkosten	673'000
Total (exkl. MwSt.)			3'586'000
Mehrwertsteuer			273'000
<b>Total</b>			<b>3'859'000</b>

Kostenstand: April 2005 (Index ZH/BKI 110.2 Punkte, Basis 1.4.1998);  
Kostengenauigkeit ± 10 %

Im eingangs erwähnten Ratschlag 9397 ging der Regierungsrat noch von einer Investitionssumme von rund CHF 2,4 Mio. aus. Die Erhöhung des Betrages wurde daher von den Vertretern der Gemeinde und des Kantons intensiv hinterfragt. Insbesondere wurden Vergleiche zu anderen Haltestellen, speziell Referenzobjekten der Stadtbahn Zug, angestellt. So konnte nachgewiesen werden, dass sich die Kosten für Riehen Niederholz nun durchaus im Rah-

men vergleichbarer Bauprojekte bewegen. Die ersten Angaben der Architekten im Rahmen des Wettbewerbs waren dagegen zu tief angesetzt, wobei damals die Kosten für die Bauausführung noch nicht genau beziffert werden konnten. In der Zwischenzeit kamen neu Kosten für die sogenannten Sicherheitsleistungen der DB (die auch von der SBB in Rechnung gestellt werden) und für den Shuttle-Service während der Gleissperrungszeit (unter Nr. VI) hinzu. Ausserdem stellte sich im Verlauf der Bauprojektierung heraus, dass der Bahndamm für eine neue Haltestelle nicht jene Stabilität aufweist, wie ursprünglich angenommen. Dies hat eine aufwändigere Bauweise zur Folge.

### 5.1.2 Riehen Dorf

Da erst ein Vorprojekt vorliegt, basieren die Kosten grösstenteils auf Unternehmerrichtoffer-ten (mit einer Genauigkeit von  $\pm 20\%$ ). Sie setzen sich wie folgt zusammen:

Nr.	Arbeitsgattung	Beschrieb	Kosten (in CHF)
1	Vorbereitungsarbei-ten	Bestandesaufnahme, Baugrunduntersuchung, Baustelleneinrichtung, Bauprovisorien,	90'000
2	Demontagen, Abbrü-cke	Abbruch Warte- und Zollraum, Teilabbruch beste-hender Perron, Abbruch Gleis 1	56'000
3	Tiefbau, Gleisbau	Erstellung Hauptperron inkl. Fussgängerzugänge, Neubau Gleis 1	647'000
4	Bahntechnik, Elektro-installationen	Versetzen Fahrleitung und Signale, Perronbeleuch-tung, Billetautomaten etc.	191'000
5	Hochbau	Zäune, Geländer, Vordach, Velounterstände	155'000
6	Baunebenkosten	Baubewilligung, Gebühren, Bauüberwachung, Si-cherheitsvorkehrungen	89'000
Total Pos. 1 - 6			1'228'000
7	Unvorhergesehenes	10% von 1 - 6	123'000
8	Honorare	Architekt, Bauingenieure, Fachplaner, inkl. Neben-kosten	195'000
Total (exkl. MwSt.)			1'546'000
Mehrwertsteuer			117'000
<b>Total</b>			<b>1'663'000</b>

### 5.2 Investitionsfolgekosten

Die Folgekosten für Unterhalt, Verzinsung und Abschreibung belaufen sich für Riehen Nie-derholz auf insgesamt CHF 73'700.- und bei Riehen Dorf auf CHF 54'700. Diese werden vom Kanton nicht mitgetragen (siehe Kap. 6.2)

## 6. Finanzierung und Kostenaufteilung

### 6.1 Investitionskosten Riehen Niederholz und Riehen Dorf

Im Rahmen der Verhandlungen zur S6 hat sich gezeigt, dass von dritter Seite (Bundesrepublik Deutschland, Land Baden-Württemberg, Deutsche Bahn etc.) nicht mit Investitionsbeiträgen gerechnet werden kann. Derzeit geprüft wird noch, ob allenfalls die Eidgenossenschaft einen Beitrag leisten könnte. Jedoch sind in dem 8. Rahmenkredit, der Ende 2006 ausläuft, bereits sämtliche Mittel für andere Projekte reserviert, so dass frühestens ab dem Jahr 2007 mit einem Bundesbeitrag gerechnet werden könnte. Dieser wird aufgrund der geltenden Rechtslage im besten Fall 5% der Investitionskosten ausmachen und wäre dem Beitrag des Kantons anzurechnen.

Wie in anderen Kantonen üblich, sollen auch im Falle von Riehen die Kosten zwischen Kanton und Gemeinde aufgeteilt werden. Aus Sicht des Kantons ist das Interesse am Bau einer zweiten Haltestelle grösser als am Ausbau des bestehenden Haltepunkts. Daher haben sich in den Verhandlungen die Gemeinde und das Wirtschafts- und Sozialdepartement auf folgenden Kostenteiler geeinigt:

- |                            |        |     |          |     |
|----------------------------|--------|-----|----------|-----|
| • Neubau Riehen Niederholz | Kanton | 2/3 | Gemeinde | 1/3 |
| • Ausbau Riehen Dorf       | Kanton | 1/3 | Gemeinde | 2/3 |

Der Regierungsrat möchte zudem den Gesamtbeitrag des Kantons auf CHF 3 Mio. im Sinne eines Kostendachs begrenzen.

Der Riehener Gemeinderat hat sich mit diesem Kostenteiler einverstanden erklärt. Am 12. Dezember 2005 hat er die Kreditvorlage zuhanden des Einwohnerrats verabschiedet.

Demzufolge sieht die Kostenaufteilung wie folgt aus:

	<b>Kanton</b>		<b>Gemeinde</b>	<b>Total</b>
Riehen Niederholz	2/3	max. 2'500'000	1/3	1'359'000
Riehen Dorf	1/3	max. 500'000	2/3	1'163'000
<b>Total</b>		<b>3'000'000</b>		<b>5'522'000</b>

### 6.2 Investitionsfolgekosten

Die Investitionsfolgekosten gehen vollumfänglich zulasten der Gemeinde Riehen. Auf den Kanton werden somit keine jährlich wiederkehrenden Kosten zukommen.

### 6.3 Ungedeckte Betriebskosten auf der Verbindungsbahn Basel Basler Bahnhof – Basel SBB

Im Rahmen der Verhandlungen zum Kostenteiler hat der Regierungsrat besonders Wert darauf gelegt, dass im Gegenzug zur Beteiligung des Kantons an den Investitionskosten für die beiden Haltestellen die Gemeinde die Abgeltung der ungedeckten Betriebskosten auf der

Verbindungsbahn mitträgt. Riehen ist bereit, sich mit jährlich CHF 280'000 namhaft an den Betriebskosten zu beteiligen (siehe Ratschlag Nr. 9397, Kap. 5.7.2, S. 19/20). Dieser Betrag entspricht demjenigen, den die Gemeinde bisher an die Verlängerung der Tramlinie 2 in den Stosszeiten leistet.

## 7. Termine

Ziel ist es, die beiden Haltepunkte zusammen mit der S6 bis Basel SBB in Betrieb zu nehmen, also auf den Fahrplanwechsel im Dezember 2006. Weil bei den rund vier Monate dauernden Bauarbeiten für Riehen Niederholz eine 14-tägige Gleissperrung geplant ist (dies ermöglicht ein kostensparenderes Bauen), soll der Hauptteil in die Sommermonate fallen.

Dies setzt eine rechtzeitige Genehmigung der Kredite durch den Einwohnerrat Riehen und den Grossen Rat voraus. In Berücksichtigung der Tatsache, dass die Legislaturperiode in Riehen Ende April 2006 enden wird, hat der Gemeinderat bereits am 13. Dezember 2005 die Kreditvorlage dem Einwohnerrat unterbreitet. Der Einwohnerrat wird das Geschäft am 22. März 2006 behandeln, nachdem die zuständige Sachkommission die Vorlage einstimmig verabschiedet hat.

Ebenso muss bis April 2006 die Baubewilligung (Plangenehmigungs-Verfügung) vom Bundesamt für Verkehr erteilt sein. Das Dossier für das ordentliche eisenbahnrechtliche Plangenehmigungsverfahren (PGV) für die Haltestelle Riehen Niederholz ist Mitte November 2005 beim Bundesamt für Verkehr (BAV) eingereicht worden. Gegen das öffentlich aufgelegte Projekt hat nur eine Interessensvereinigung Einsprache erhoben, diese inzwischen aber wieder zurückgezogen. Das PGV-Dossier für Riehen Dorf ist zurzeit in Vorbereitung. Ein ordentliches PGV dauert in der Regel mehrere Monate, bis das BAV die Verfügung erteilt.

Der Terminplan ist also äusserst eng gesteckt. Bei Verzögerungen wäre eine Inbetriebnahme von Riehen Niederholz erst ein paar Monate später, ausserhalb eines ordentlichen Fahrplanwechsels, möglich.

## 8. Vertragliche Grundlagen

### 8.1 Bau- und Finanzierungsvereinbarungen mit der DB

Über die Errichtung des neuen Haltepunkts Riehen-Niederholz und den Umbau von Riehen Dorf und die damit verbundenen Verpflichtungen und Befugnisse schliessen die Infrastrukturerentümer, die Bundesrepublik Deutschland (bzw. das Bundeseisenbahnvermögen), die Deutsche Bahn AG (DB Netz)<sup>2</sup> und der Kanton je eine Bau- und Finanzierungsvereinbarung ab. Beide Vereinbarungen beruhen auf dem Staatsvertrag vom 27. Juli 1852 betreffend die Weiterführung der badischen Eisenbahnen über schweizerisches Gebiet, gemäss welcher nur der Kanton Basel-Stadt (und nicht eine Gemeinde) Vertragspartner des Bundeseisen-

---

<sup>2</sup> Das Bundeseisenbahnvermögen vertritt den deutschen Staat als Eigentümer der Bahnanlagen. Die DB Netz AG ist Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur.

bahnvermögens (der Rechtsnachfolgerin der badischen Eisenbahnen) bzw. der DB sein kann. Des weiteren bedürfen die Bau- und Finanzierungsvereinbarungen noch der Genehmigung durch den Bundesrat<sup>3</sup>.

Die Gemeinde Riehen hat sich in Absprache mit DB Netz dafür entschieden, selbst Bauherin beider Haltestellen zu werden. Das Eigentum an den Bauwerken überlässt sie nach Fertigstellung dem Bundeseisenbahnvermögen.

## 8.2 Vereinbarung zwischen Kanton und Gemeinde

In einer separaten Vereinbarung wird das Verhältnis zwischen dem Kanton und der Gemeinde geregelt. Diese spezifiziert insbesondere den Kostenteiler für die Investitionskosten und die Beteiligung der Gemeinde an den ungedeckten Betriebskosten auf der Verbindungsbahn, sowie die vom Kanton an die Gemeinde delegierten Pflichten aus dem oben beschriebenen Bau- und Finanzierungsvertrag.

## 9. Politische Beurteilung

Mit der halbstündlichen Verlängerung der S6 bis Basel SBB wird eine neue attraktive ÖV-Verbindung geschaffen. Dies ist eine bedeutende Verbesserung für Riehen, die als zweitgrösste Gemeinde der Nordwestschweiz endlich ans SBB-Netz angeschlossen wird. Auch profitiert Riehen, aber auch der ganze Kanton davon, wenn ein grösserer Anteil des grenzüberschreitenden Verkehrs von der Strasse auf den öffentlichen Verkehr umsteigt. Im Knoten Basel SBB entstehen gute Anschlussmöglichkeiten an den Fern- und Regionalverkehr.

Aus diesen Erwägungen hat der Kanton ein Interesse daran, dass die Gemeinde Riehen mit der S-Bahn angemessen erschlossen wird. Nach Basel St. Johann (1997) und Basel Dreispietz (Mai 2006) und der bei Grossanlässen bedienten Haltestelle St. Jakob (2001) ist Riehen Niederholz die vierte neue Bahnhaltstellte auf Kantonsgebiet. Mit der Bedienung durch die S6 im Halbstundentakt bis Basel SBB und der kundenfreundlichen Aufwertung der bestehenden Station Riehen Dorf erhält die Regio-S-Bahn für Riehen einen wesentlich grösseren Stellenwert als bisher. Diese Aufwertung entspricht nicht nur den im Politikplan und im ÖV-Programm definierten politischen Zielen, der Bau einer zweiten Haltestelle in Riehen ist auch als Massnahme im Aktionsprogramm Stadtentwicklung aufgeführt.

---

<sup>3</sup> Auch die Bau- und Finanzierungsvereinbarung über den Gleisumbau im Badischen Bahnhof musste vom Bundesrat formal genehmigt werden.

## **10. Antrag**

Das Finanzdepartement hat den vorliegenden Ratschlag gemäss §55 des Gesetzes über den kantonalen Finanzhaushalt (Finanzhaushaltgesetz) vom 16. April 1997 überprüft.

Gestützt auf unsere Ausführungen beantragen wir dem Grossen Rat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfes.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt

Barbara Schneider  
Präsidentin

Dr. Robert Heuss  
Staatsschreiber

### **Beilage**

Entwurf Grossratsbeschluss

## Grossratsbeschluss

### Regio-S-Bahn Basel - Rote Linie S6

#### Investitionsbeitrag des Kantons an die beiden S-Bahnhaltestellen Riehen Niederholz und Riehen Dorf

(vom [Hier Datum eingeben])

Der Grosse Rat des Kantons Basel-Stadt, nach Einsicht in den oben stehenden Ratschlag und in den Bericht Nr. [Hier Nummer des GRK-Berichts eingeben] der [Hier GR-Kommission eingeben]-Kommission, beschliesst:

- ://: 1. Für den Bau einer neuen S-Bahnhaltestelle Riehen Niederholz wird ein Kredit von max. CHF 2'500'000 (= 2/3 der Investitionskosten) für die Periode 2006 – 2007 zu Lasten des Wirtschafts- und Sozialdepartements (Position **8010 / 563.004 / 801.5240.40013**; Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr») genehmigt.  
2. Für den Umbau der heutigen Station Riehen Dorf wird ein Kredit von max. CHF 500'000 (entspricht 1/3 der Investitionskosten) für die Periode 2006 – 2007 zu Lasten des Wirtschafts- und Sozialdepartements (Position **8010 / 563.004 / 801.5240.40013**; Investitionsbereich 2 «Öffentlicher Verkehr») genehmigt.  
3. Die Investitionskosten beziehen sich auf das Bauprojekt Riehen Niederholz bzw. auf das Vorprojekt Riehen Dorf vom Oktober 2005. Dies entspricht 110.2 Punkten gemäss Zürcher Baukostenindex (April 2005; Basis 1.4.98).  
4. Allfällige Bundesbeiträge werden vom Kredit in Abzug gebracht.  
5. Dieser Beschluss wird wirksam, sobald auch die Gemeinde Riehen ihren Kreditanteil an die beiden Haltestellen beschlossen hat.

Dieser Beschluss ist zu publizieren. Er unterliegt dem fakultativem Referendum