

Reg. Nr. 10.2.2

Nr. 10-14.149.01

Sanierung Dinkelbergstrasse (Abschnitt Mohrhaldenstrasse bis Rheintalweg); Kreditvorlage

Kurzfassung:

Die Dinkelbergstrasse ist im Abschnitt Mohrhaldenstrasse bis Rheintalweg aufgrund struktureller Schäden auf der ganzen Fläche der Fahrbahn in einem schlechten Zustand. Die durchgeführten Laboruntersuchungen an mehreren Bohrkernen zeigen in der Tragschicht (Belag) eine starke Kornzertrümmerung. Anhand dieser Ergebnisse soll statt wiederkehrenden Unterhaltsarbeiten eine Sanierung des Oberbaus erfolgen. Koordiniert mit den Strassenbauarbeiten werden die Industriellen Werke Basel und die Swisscom (Schweiz) AG Werkleitungsarbeiten ausführen.

Die Kreditvorlage beinhaltet nur die Strassenbauarbeiten in der Dinkelbergstrasse im oben erwähnten Abschnitt. Für diese Massnahmen wird ein Kredit in der Höhe von CHF 300'000 beantragt.

Politikbereich: Mobilität und Versorgung

Auskünfte erteilen: Thomas Meyer, Gemeinderat
Tel.: 061 601 09 77

Roger Sommerhalder, Leiter Fachbereich Tiefbau
Tel.: 061 646 82 77

Juni 2012



Die Beschaffenheit der Dinkelbergstrasse - Abschnitt Mohrhaldenstrasse bis Rheintalweg - wurde bereits anlässlich der periodischen Zustandserfassung im Jahre 2010 als schlecht beurteilt (Zustandsindex 4.2). Eine weitere Begehung Mitte Mai 2012 mit dem zuständigen Sachbearbeiter des für die Zustandserfassung beauftragten Ingenieurbüros bestätigte diese Bewertung. Im April 2012 wurden aufgrund der erfolgten visuellen Erkenntnisse zusätzlich über die ganze Fläche verteilt Belagsuntersuchungen angeordnet. Die Laborergebnisse zeigen auf, dass die Tragschicht (Belag) die Anforderungen der Standfestigkeit nicht mehr erfüllt. Eine Erneuerung der Trag- und Deckschicht über die ganze Strassenfläche ist erforderlich. Nach einer erfolgten Sanierung wird die Dinkelbergstrasse einen Zustandsindex mit dem Wert 0 aufweisen. Sie entspricht somit einer neuen Strasse.

Die Zustandsbewertung von Strassen orientiert sich an folgendem Schema:

Indexbewertung „Oberflächenschäden“ gemäss Schweizer Norm SN 640 925b

Zustandsindex	Bandbreite	Zustandsbewertung	Erforderlicher Handlungsbedarf (Interpretation der Zustandsbewertung)
0	0	keine Schäden	keine Massnahmen (neue Strasse)
1	0-1	gut	keine grössere Massnahme innert 10 Jahren
2	1-2	mittel	grössere Massnahme in 5-10 Jahren
3	2-3	ausreichend	grössere Massnahme in 2-5 Jahren
4	3-4	kritisch	grössere Massnahme in 1-2 Jahren
5	4-5	schlecht	Sofortmassnahme

grössere Massnahmen = z.B. Deckbelagsersatz, Belagsersatz (Trag- und Deckschicht), Gesamterneuerung (je nach Bedarf werden auch Rissanierung, Oberflächenbehandlungen etc. ausgeführt)

Bemerkung: Anhand der Zustandsbewertung aus dem Jahr 2010 wurden die erforderlichen Massnahmen in den betroffenen Strassenabschnitten in die Mehrjahresplanung aufgenommen. Zurzeit werden die Strassenbauprojekte der 5-Jahresplanung der Geschäftsstelle Infrastruktur des Kantons Basel-Stadt gemeldet und gegebenenfalls mit den anfallenden Werkleitungsmassnahmen der Industriellen Werke Basel, der Wärmeverbund Riehen AG und der Swisscom (Schweiz) AG koordiniert.

In Koordination mit den Arbeiten für den Strassenbau werden die Industriellen Werke Basel das 400V-Elektrokabel ersetzen sowie die Swisscom (Schweiz) AG für ihr Telefonnetz neue Leitungen verlegen.

Kostenvoranschlag

Auf dem Gemeindegebiet werden die Richtlinien des Tiefbauamts Basel-Stadt für die Kostenteiler bei Strassen- und Werkleitungsbauten angewendet und entsprechend bei den Kostenvoranschlägen berücksichtigt: Bei einer erforderlichen Erneuerung des Fahrbahn- und des Trottoirbelags werden die Strassenbaukosten (Trag- und Deckschicht, ohne Fundationsschicht) durch die Gemeinde getragen. Im Bereich der Fahrbahn betrifft dies eine Schicht von ca. 12 cm, im Trottoir eine Schicht von ca. 7 cm. Leistungen für Werkleitungsgräben, die tiefer gehen als die oben erwähnten Schichten, werden dem jeweiligen Bauherrn verrechnet.



Die Laboruntersuchungen über eine allfällige PAK-Belastung (**polyzyklischen aromatische Kohlenwasserstoffe**) im vorhandenen Belag zeigen keine erhöhten Werte. PAK-haltige Verbindungen sind für Mensch und Umwelt problematisch. In der Schweiz werden erst seit den 90er-Jahren keine teerhaltigen Bindemittel (Kohleprodukt) mehr eingesetzt.

Bei hohen PAK-Konzentrationen muss das ausgehobene Material gegen hohe Gebühren in Sondermülldeponien entsorgt werden. In der Praxis zeigt sich, dass die Ergebnisse der Laboruntersuchungen nicht immer für die gesamte Fläche zutreffen. Sollte sich der Aufbruch zusätzlich auf einer grösseren Fläche als stark PAK-haltig erweisen, könnte der beantragte Kredit allenfalls nicht ausreichen.

Eine weitere Unbekannte ist der Zustand des Fundamentbetons unter den Fahrbahnabschlüssen. Auf eine Untersuchung wurde verzichtet, weil durch Untersuchungsschlitze die Struktur der Strasse noch weiter beschädigt würde. Die Schadensbilder weisen jedoch nicht auf eine Zersetzung des Fundamentbetons hin. Eine abschliessende Beurteilung kann jedoch erst bei der Ausführung erfolgen. Sollte der Beton u.a. durch die Einwirkung von Frost und Frosttausalz zersetzt sein, müssten die Abschlüsse neu erstellt werden. Im Kostenvoranschlag sind die Leistungen für einen allfälligen Ersatz des wasserführenden Abschlusses eingerechnet.

Der Kostenvoranschlag ist auf der Preisbasis von 2012 berechnet.

Auszuführende Arbeiten

Strassenbau

Die Dinkelbergstrasse im Abschnitt Mohrhaldenstrasse bis Rheintalweg wurde in den Jahren 1973/1974 erstellt. Die Strasse besteht aus einem Kieskoffer als Foundationsschicht, einer Trag- sowie der Deckschicht (Belag). Anfangs der 80er-Jahre traten in der Kurve im Einmündungsbereich des Mooshaldenwegs immer wieder kleinflächige, trichterförmige Belagsenkungen auf, welche laufend ausgebessert wurden. Der Grund für diese Schäden war unbekannt, doch ergibt sich aus den Akten vom Bau der öffentlichen Kanalisation (1973), dass in jenem Gebiet schlechte Bodenverhältnisse angetroffen wurden. Im Jahre 1986 mussten im Kurvenbereich das Einfüllmaterial des Kanalgrabens bis auf eine Tiefe von 1.50 m ersetzt sowie der gesamte Oberbau erneuert werden.

Gemäss den Ausführungsplänen ist die vorhandene Foundationsschicht der Fahrbahn 60 cm stark. Diese Foundationsstärke ist ausreichend und muss nicht ersetzt bzw. verstärkt werden. Bei den lokal festgestellten starken Senkungen - welche eine grosse Gefahr für den Zweiradverkehr darstellen - muss während der Bauphase ein allfälliger Ersatz der Foundationsschicht geprüft werden. Die darüber liegende Tragschicht (Belag) ist aufgrund der starken Kornzertrümmerung in ihrem Gefüge gestört. Die Tragfähigkeit ist nicht mehr gewährleistet. Die daraus resultierenden strukturellen Schäden zeigen sich in Form von Rissen (Längs- und Netzzrisse) in der Deckschicht. Die festgestellten Schäden erfordern den Ersatz der Trag- und der Deckschicht (Belag) im Fahrbahnbereich.

Die Fahrbahnabschlüsse sind gemäss Zustandsprotokoll in einem kritischen Zustand. Zum Teil weisen die Stellplatten Abplatzungen und Risse auf. Diese Schäden können örtlich



durch Ersetzen von Stellplatten behoben werden. Bei den Schalensteinen (Wassersteine) ist die Verfugung allgemein in einem schlechten Zustand. Die Verfugung ist zu erneuern.

Das Trottoir muss aus Sicht der Tragfähigkeit nicht erneuert werden. Örtlich sind jedoch aufgrund diverser früherer Massnahmen Belagsnähte, infolge Baumwurzeln Belagserhebungen sowie Belagsrisse, vorhanden. Zusammen mit den geplanten Werkleitungsarbeiten mit Aufgrabungen im Bereich des Trottoirs ist ein Belagsersatz angezeigt.

Öffentliche Beleuchtung

Die bestehenden Betonkandelaber sind im ganzen Bereich noch in einem guten Zustand und müssen wie die Beleuchtungskörper und das Netzkabel nicht ausgewechselt werden.

Werkleitungen

Damit die Versorgungssicherheit gewährleistet werden kann, müssen die Industriellen Werke Basel im Bereich des Trottoirs das 400V-Elektrokabel ersetzen. Für diese Arbeiten müssen diverse Löcher ausgehoben werden (Muffenlöcher / Aushub für Kabelzug etc.). Die Swisscom (Schweiz) AG wird im Fahrbahnbereich ein neues Trasse erstellen und diverse Anpassarbeiten am bestehenden Netz ausführen. Mit den erwähnten Massnahmen werden auch die Anschlüsse der Liegenschaften für die Lichtwellenleiter-Technologie (Glasfaserkabel / Ausbau FTTH) vorbereitet.

Kosten zu Lasten der Gemeinde (inkl. MwSt. / Baupreisindex BFS, Strassenbau Nordwestschweiz, Stand Oktober 2011 = 99.1 Punkte):

Strassenbau	CHF	280'000.-
Ingenieurhonorar	CHF	20'000.-
Total inkl. MwSt.	CHF	<u>300'000.-</u>

Kosten zu Lasten der beteiligten Bauherren (inkl. Honorar und MwSt.):

Industrielle Werke Basel; Elektrizität	CHF	186'000.-
Swisscom (Schweiz) AG; Kommunikation	CHF	110'000.-

Finanzielle Auswirkungen (Folgekosten)

Bei den beschriebenen Investitionen handelt es sich um eine Ersatzinvestition des Verwaltungsvermögens. Ersatzinvestitionen haben für die betroffenen Vermögenswerte (Strassen, Kanalisation, öffentliche Beleuchtung) keine unmittelbaren Auswirkungen auf die Folgekosten. Die Abschreibungen und die Kapitalkosten ändern sich nur, wenn diese Vermögensteile periodisch in der Bilanz neu bewertet werden müssen. (Das Verwaltungsvermögen wird zu Tageswerten in der Bilanz geführt und jeweils auf den Beginn des neuen Leistungsauftrags neu bewertet; vgl. § 14 der Finanzhaushaltordnung.) Im Jahr 2010 wurden alle bestehenden Bewertungen des Verwaltungsvermögens überprüft und angepasst. Die Neubewertung wurde durch die Revisionsstelle genehmigt.



Die Bauarbeiten im Auftrag der Industriellen Werke Basel sowie der Swisscom (Schweiz) AG sollen ab Oktober 2012 ausgeführt werden. Im Anschluss an die Werkleitungsarbeiten wird der Strassenbau in Angriff genommen. Der Deckbelagseinbau erfolgt voraussichtlich im 2. Quartal 2013.

Kommunikation

Nach erfolgter Kreditgenehmigung durch den Einwohnerrat sollen die Anwohnenden und Liegenschaftseigentümer mit einem Schreiben über die koordinierten Baumassnahmen auf der Allmend und auf den Privatparzellen in Kenntnis gesetzt werden.

Vor Baubeginn werden die Anwohnenden mittels Steckzettel über den Umfang der Bauarbeiten sowie den zeitlichen Ablauf orientiert. Allfällige Behinderungen infolge Sperrungen, Verkehrsregimeänderungen etc. werden während der Bautätigkeit laufend kommuniziert.

Antrag

Die beschriebene Sanierung steht im Zusammenhang mit den auszuführenden Werkleitungsarbeiten. Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Einwohnerrat die Annahme des nachstehenden Beschlussentwurfs.

12. Juni 2012

Gemeinderat Riehen

Der Präsident:

Willi Fischer

Der Gemeindeverwalter:

Andreas Schuppli



Beschluss des Einwohnerrats betreffend Bewilligung eines Kredits zur Sanierung des Strassenoberbaus der Dinkelbergstrasse

„Der Einwohnerrat bewilligt auf Antrag des Gemeinderats [und der zuständigen Sachkommission] für die Sanierung des Strassenoberbaus der Dinkelbergstrasse im Abschnitt Mohrhaldenstrasse bis Rheintalweg einen Investitionskredit in der Höhe von CHF 300'000.“

Dieser Beschluss wird publiziert; er unterliegt dem Referendum.

Riehen, den

Im Namen des Einwohnerrats

Der Präsident:

Der Sekretär:

Heinrich Ueberwasser

Andreas Schuppli



CAD System AutoCad 2002

Gemeinde Rehen

Abteilung Bau, Mobilität und Umwelt
 Gemeinderenovation
 Weidlenstrasse 1
 CH-4125 Rehen

Telefon 061 646 61 11
 Fax 061 646 61 24
 Homepage www.rehen.ch

DINKELBERGSTRASSE

Sanierung
BAUPROJEKT
 Situation 1:750

DATUM	15.05.2012	ABSTELLUNGSLEITER	VS/M	201 x 420mm
PROJ. LEITER	R. Sommerhalder		FORMAT	
GEZEICHNET	B. Zoller		KST./KTR	
	bofizoller@rehen.ch		PLAN NR.	