Gemeinde
Riehen

Reg. Nr. 01-0201.012 (diverse 06-10)

Sammelbericht des Gemeinderats vom Dezember 2009 zu Anzügen aus den Politikbereichen 8, Allmend und Verkehr und 9, Versorgung und Entsorgung

Vorbemerkung

Infolge der zahlreichen pendenten Anzüge in obigen Politikbereichen 8 und 9 hat der Gemeinderat einen Sammelbericht erstellt.

1. Anzüge im Politikbereich 8, Allmend und Verkehr

Anzug Urs Soder betreffend Erhöhung der Transportkapazität auf der Linie 6 in den Stosszeiten (vom 28. März 2007)

Im Sammelbericht des Gemeinderats vom März 2008 zu obigen Politikbereichen wurde der grösste Teil der Fragen dieses Anzugs eingehend beantwortet. Unklar war damals noch der Entscheid betreffend das von Roland Engeler-Ohnemus eingereichten Budgetpostulat, welches eine Erhöhung des Globalbudgets für Tram und Bus um CHF 265'000 beantragte. Diese Budgeterhöhung wurde bekanntlich bewilligt, so dass im Jahr 2009 die Verlängerung der Tramlinie 2 nach Riehen Dorf in den Spitzenzeiten morgens und abends angeboten werden konnte. Diese Massnahme bringt die geforderte Entlastung auf der Tramlinie 6 und neben der S-Bahn auch eine direkte Tramverbindung zum Bahnhof SBB.

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

Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Kons. betreffend Optimierung des grenzüberschreitenden öffentlichen Busverkehrs (vom 29. März 2006)

Im selben Sammelbericht vom März 2008 wurden bereits die vorgesehene Einführung der neuen Durchmesserbuslinie 38 und die Anpassungen bei der Linie 31 beschrieben. Die neue Linie wurde auf den Fahrplanwechsel Ende 2008 in Betrieb genommen.

Gleichzeitig konnte erreicht werden, dass die deutsche Buslinie der SBG 7301, welche von Grenzach-Wyhlen herkommend via Riehen nach Lörrach führt, mit einem TNW-Billet in Riehen benutzt werden kann. Es werden die Haltestellen Friedhof am Hörnli, Bahnhof Niederholz, Riehen-Dorf und Weilstrasse angefahren.

Die Verlängerung der Kleinbuslinie 35 bis nach Inzlingen Wasserschloss im Halbstundentakt kann aus finanziellen Gründen derzeit nicht realisiert werden. Die Kosten kann die Gemeinde Inzlingen alleine nicht tragen und das Land Baden-Württemberg hat andere Prioritäten gesetzt. Mit der Buslinie ÜL 3 ist derzeit Inzlingen mit Lörrach und bis zur Tramhaltstelle Weilstrasse im Stundentakt an das ÖV-Netz angebunden. Die Wendeschlaufe der Buslinie in Riehen führt durch die Baselstrasse - Rössligasse - Inzlingerstrasse mit Halt bei der Bushaltestelle Webergässchen in der Rössligasse. Dadurch wird für die Inzlinger Bevölkerung auch direkt das Dorfzentrum von Riehen erschlossen. Beim Inzlinger Zoll wird derzeit von der Gemeinde Inzlingen für Umsteiger eine Wartekabine sowie eine kleine Park-and-ride-Anlage realisiert.

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

Anzug Monika Kölliker und Kons. betreffend Betagte im Strassenverkehr (vom 23. April 2008)

Auch dem Gemeinderat ist es ein grosses Anliegen, dass sich die alten, betagten und behinderten Menschen als schwächere Verkehrsteilnehmende im Strassenverkehr sicher bewegen können. Ihnen gebührt besondere Rücksichtnahme und Schutz. Ebenso sollen aber auch die jüngsten Verkehrsteilnehmenden - die Schülerinnen und Schüler auf den Velos - mit grösstmöglicher hoher Sicherheit unterwegs sein können. In Anbetracht der beengten Verhältnisse - insbesondere im Dorfkern - und dem hohen Verkehrsaufkommen auch auf den Gemeindestrassen ist eine Verbesserung der gegenwärtigen Situation keine leichte Aufgabe. Aufgrund eines politischen Vorstosses wurde vor einigen Jahren nach sorgfältiger Prüfung und einer Testphase das Spittlerwegli definitiv für den Veloverkehr freigegeben. Ein Fazit daraus ist, dass bei entsprechender gegenseitiger Rücksichtnahme eine Doppelnutzung sehr gut funktioniert. Gegenwärtig wird sogar eine Verlängerung dieses Wegabschnitts von der Schmiedgasse bis zur Bettingerstrasse geprüft.

Die einzelnen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

1. *Wie ist es um die Sicherheit der betagten Menschen im Bereich der Traminsel Riehen-Dorf Richtung Basel bestellt? Welche Verbesserungsmöglichkeiten sieht der Gemeinderat in dieser Situation? Die Traminsel ist nicht über einen Fussgängerstreifen zu erreichen.*

Es ist noch nicht sehr lange her, seit die Tramhaltstelle Riehen Dorf u.a. auch aufgrund eines tragischen Unfalls völlig umgebaut wurde. Das Trottoir vor dem Landgasthof wurde bis zur Tramhaltekante verbreitert. Der motorisierte Individualverkehr Richtung Lörrach fährt seither im Bereich der Tramgleise. Für die Fahrgäste, welche in Riehen aussteigen oder für Einsteiger Richtung Lörrach ist dies ein grosser Vorteil. Die Fahrgäste, welche auf die Traminsel Fahrtrichtung Basel gelangen möchten, müssen aber die Fahrbahn und das Tramgleis überschreiten. Bei zu hoher Geschwindigkeit der Motorfahrzeuglenkenden besteht hier ein gewisses Gefahrenpotenzial. In Fahrtrichtung Basel wurde die Zusammenführung von Fahrbahn und Tramgleise leider nicht vollzogen. Durch geringfügiges Spreizen der Gleise könnte dies aber realisiert werden. Vor der Kirche würde dadurch ein grosszügiges Trottoir entstehen, welches ebenfalls durchgehend bis zur Einsteigekante gebaut würde. Diese Haltestellenkante könnte dann vom Trottoir vor der Kirche herkommend ohne Strassenüberquerung erreicht werden. Die Gemeinde Riehen fordert diesen Umbau beim Kanton seit einiger Zeit und geht auch davon aus, dass bei der nächsten Erneuerung des Strassenbereichs diese Umgestaltung vollzogen wird.

2. *Sieht der Gemeinderat die Notwendigkeit und Möglichkeit, die Sicherheit für Betagte im Bereich Spittlerwegli und Bachtelenwegli zu verbessern?*

Wie bereits oben angedeutet, wurden die Fusswege erst nach sorgfältiger und langer Prüfung (mit Videoaufnahmen und Beobachtung) für den Veloverkehr freigegeben. Während der gesamten Probephase kam es zu keinen kritischen oder gefährlichen Begegnungen zwischen Velofahrenden und Fussgängerinnen und Fussgängern. Dabei muss eingeräumt werden, dass zu jener Zeit beim Spittlerwegli entsprechende Hinweisschilder zu gegenseitiger Rücksichtnahme aufgefordert hatten. Das schmale Spittlerwegli eignet sich nicht für die eiligen Velofahrenden. Für diese gibt es genügend andere Strassen, welche benutzt werden können. Insbesondere aber für Schülerinnen und Schüler oder auch ältere Menschen ist die gemächliche, aber sichere Benutzung des Spittlerweglis oder auch des Bachtelenweglis mit dem Velo ein grosser Vorteil. Und bei entsprechender gegenseitiger Rücksichtnahme können diese Wege auch gefahrlos benutzt werden.

Um die Sicherheit zu steigern, wird der Gemeinderat bei den erwähnten doppelt genutzten Wegen befristet ein entsprechendes Hinweisschild, welches auf die gegenseitige Rücksichtnahme hinweist, anbringen lassen.

3. *Was für Möglichkeiten sieht der Gemeinderat, die Situation auf dem Trottoirabschnitt von der Haltestelle Burgstrasse entlang der Aeusseren Baselstrasse abbiegend in den Gstaltenrainweg bis Kreuzung mit der Kilchgrundstrasse zu verbessern? (Das Trottoir wird in diesem Bereich oft von Velofahrern benutzt, die den Fussgängerstreifen mit Ampel dem gefährlichen Übergang vom Veloweg über die Baselstrasse in den Gstaltenrainweg vorziehen).*

Das Trottoir wird - wie die Anzugstellerin richtig festhält - oft durch Velofahrende, welche den gefährlichen Übergang über die Aeussere Baselstrasse meiden möchten - rechtswidrig benutzt. Im „Ratschlag betreffend den Grundwasserschutzmassnahmen im BVB Trasse der Aeusseren Baselstrasse“ ist vorgesehen, diesen Übergang in der Verlängerung des Gstaltenrainwegs - direkt anschliessend an die Tramhaltestelle - neu und klarer zu gestalten. Velofahrende, welche künftig diesen neuen Übergang nicht benützen wollen, müssen absteigen und das Velo bis zur Essigstrasse stossen oder können auch via Essigstrasse zum Fussgängerstreifen Burgstrasse gelangen.

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

Anzug Martin Abel und Kons. betreffend Weiterführung Veloweg ab Meierweg bis Spittlerwegli (vom 28. November 2007)

Wie bereits im Zwischenbericht vom Dezember 2008 erwähnt, ist auch für den Gemeinderat eine durchgehende und sichere Veloverbindung durch Riehen ein wichtiges Anliegen.

Die einzelnen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

1. *Ist der Gemeinderat grundsätzlich bereit, eine Weiterführung des Veloweges zu planen und umzusetzen?*
2. *Kann sich der Gemeinderat eine Route im Sinne des Anzugstellers vorstellen oder sieht er andere Möglichkeiten zur Umsetzung?*

Aufgrund von Strassen- und Trottoirschäden durch Wurzeldruck, wegen der aufwändigen Pflege der Platanen, infolge anstehenden Leitungssanierungen der IWB und dem Bedarf an Verkehrsberuhigung im Eisenbahnweg und im Zusammenhang mit der Weiterführung des Velowegs wurde 2006 ein Vorprojekt für die Gestaltung des Eisenbahnwegs und eines Teils der Schützengasse erarbeitet. Darin enthalten waren eine neue Baumallee und eine neue Velowegführung. Dies hätte für den erwähnten Strassenabschnitt eine Totalsanierung bedingt. Ursprünglich war vorgesehen, diese Arbeiten 2010 zu planen und 2011 auszuführen. Mit den umfangreichen Arbeiten im Zusammenhang mit dem Wärmeverbund Riehen Plus (Leitungsbau, Strassensanierungen und -sperrungen etc.) mussten diese Arbeiten aber auf 2014 verschoben werden.

Der Gemeinderat möchte aber bereits kurzfristig eine Verbesserung der Veloverbindung erreichen und hat sich für eine Öffnung des Eisenbahnwegs (zwischen Schmiedgasse und Eisenbahnweg) entschieden. Dabei ist vorgesehen, diesen Wegabschnitt analog dem Spittlerwegli für den Veloverkehr freizugeben. Im Bereich der ersten Parkbucht im Eisenbahnweg (vor der Unterführung) sollen die Velos aber wieder auf die Fahrbahn geführt werden. Eine weitergehende Veloführung auf dem Trot-

toir wird in dieser Situation von Verkehrsingenieuren und von Pro Velo aus Sicherheitsgründen nicht empfohlen. Die neue Veloführung wird voraussichtlich anfangs 2010 publiziert.

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

Anzug Andrea Pollheimer und Fraktion SP/Grüne betreffend bessere OeV-Anbindung Riehens in den Randzeiten (vom 17. Dezember 2008)

Der Gemeinderat tritt grundsätzlich für ein lückenloses attraktives Angebot des öffentlichen Verkehrs ein. Er bedauert, dass die Spätzüge aus Zürich, Bern und Luzern durch die BVB in Richtung Riehen nicht mehr abgenommen werden können. Er hat aber auch Verständnis dafür, dass das Angebot in den Randzeiten ausgedünnt wird, weil die Fahrgastzahlen in diesen Zeiten deutlich zurückgehen. Oft kommt es vor, dass Trams und Busse in der Nacht völlig leer fahren. Aus ökologischen Gründen ist dies nicht sinnvoll.

Die einzelnen Fragen können wie folgt beantwortet werden:

1. *Ist der Gemeinderat bereit, bei den BVB dafür einzutreten, dass sie für die Pendelnden am Morgen den Betrieb im 7,5 Minuten-Takt zwischen Riehen und der Stadt resp. dem Bahnhof SBB früher als heute aufnimmt, um so unnötige Wartezeiten am Bahnhof oder an Umsteigestationen zu vermeiden und damit die Benutzung des OeV attraktiver zu machen?*

Im Gegensatz zu anderen Vorortsgemeinden befindet sich Riehen in der komfortablen Lage, zwei attraktive S-Bahn-Haltestellen zu besitzen. So besteht zu den Tram- und Busangeboten die Möglichkeit, mit der S-Bahn ab 05.33 Uhr (Riehen Dorf) und 05.35 Uhr (Riehen Niederholz) direkt zum Bahnhof SBB zu gelangen. Auch mit Tram und Bus besteht die Möglichkeit, bereits ab 04.51 Uhr von Riehen zum Bahnhof SBB zu gelangen (2x umsteigen). Die Fahrten der Linie 2 beginnen ab Riehen Dorf um 05.05 und 05.25 Uhr direkt zum Bahnhof SBB. Alle Linien von Riehen zum Bahnhof SBB bereits in den frühen Morgenstunden durchgehend im 7,5-Minuten-Takt fahren zu lassen, wäre - wie bereits erwähnt - aufgrund der wenigen Fahrgäste ökologisch nicht sinnvoll, weil schlecht ausgelastete Trams und Busse eine schlechte Ökobilanz ausweisen.

2. *Ist der Gemeinderat bereit dafür einzutreten, dass zwischen Bahnhof SBB und Riehen eine OeV-Verbindung eingerichtet wird, welche Benutzenden der Spätzüge (aus Zürich, Ankunft 0.29, aus Bern Ankunft 0.26 und aus Luzern Ankunft 0.29) ermöglicht, Riehen per OeV zu erreichen. Ob sich der Gemeinderat ebenfalls vorstellen kann, dass zu diesen Zeiten auch Direktverbindungen Riehen - Bahnhof SBB, z.B. mit Sammeltaxis angeboten werden könnten*.

Dass die letzten Züge aus den erwähnten Städten nicht mehr durch die BVB in Richtung Riehen abgenommen werden, ist bedauerlich. Mindestens eine Möglichkeit sollte um ca. 0.35 Uhr bestehen, um mit dem ÖV nach Riehen gelangen zu können. Der Gemeinderat wird deshalb bei den BVB dafür eintreten, dass diese Möglichkeiten für ein solches Angebot geprüft werden. Der Gemeinderat kann sich durchaus auch vorstellen, dass aus ökologischen Gründen zumindest versuchsweise ein solches zusätzliches Angebot mit einem Sammeltaxi erfolgen könnte. Diese Möglichkeiten sollen mit den BVB diskutiert werden.

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

Anzug Roland Engeler-Ohnemus und Kons. betreffend Schutz des Ortsbildes vor übermässiger Allmendbenutzung durch oberirdische technische Einrichtungen (vom 23. Mai 2007)

In seinem letzten Bericht zu diesem Anzug hat der Gemeinderat die Fragen zu den von der Swisscom geplanten bis zu 5 Meter langen oberirdischen Verteilkästen eingehend beantwortet. In der Diskussion wurde angeregt, der Gemeinderat sollte gegenüber der Swisscom strengere Auflagen formulieren und nicht noch den Konkurrenten des gemeindeeigenen Kommunikationsnetzes unterstützen. Der Anzug wurde stehen gelassen.

Wie schon in einer andern Anzugsbeantwortung in diesem Bericht erwähnt, läuft die Entwicklung im Bereich der Kommunikation unaufhaltsam. Zum Zeitpunkt der Anzug-Einreichung plante die Swisscom Fixnet AG (Swisscom) in Riehen bis Ende 2008, ihr bestehendes Kabelnetz (Kupferkabel) für Breitbandbedürfnisse nach dem Ausbau-Standard VDSL (Very High Data Digital Subscriber Line) zu erweitern. Die Erweiterung der Netzinfrastruktur basierte auf einem primären Glasfasernetz und dem bestehenden Kupferkabelnetz. An den Schnittstellen der beiden Übertragungsnetze wären insgesamt 20 Verteilkästen benötigt worden. Vier davon waren schon erstellt und sechs weitere bewilligt. Die sechs bewilligten und die weiteren geplanten Verteilkästen wurden allerdings nicht mehr realisiert, weil die Swisscom in der Zwischenzeit auf ein neues Konzept setzt. Sie baut ihr Netz jetzt sukzessive in ein vollständiges Glasfasernetz mit Fiber to the home (FTTH = Glasfaser bis in die Wohnung) um, wofür sie die geplanten Verteilkästen nicht mehr benötigt.

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

2. Anzüge im Politikbereich 9 Versorgung und Entsorgung

Anzug Martin Abel und Daniel Albietz betreffend Gastankstelle in Riehen (vom 18. Februar 2009)

Dem Gemeinderat sind die Vorteile eines mit Bio- oder Erdgas betriebenen Fahrzeugs im Vergleich zu einem mit Diesel- oder Benzintreibstoff betriebenen bekannt. Aus diesem Grund wird der Markt genau beobachtet, damit möglichst viele gemeindeeigene Fahrzeuge als Gasfahrzeuge gekauft werden können (war auch beim Kauf der neuen Abfallsammelfahrzeuge der Fall). Heute sind dies in der Gemeinde drei PWs und einige Nutzfahrzeuge im Werkhof. Die Betankung dieser Fahrzeuge erfolgt im Rankhof. Zudem sollen auch möglichst bald die Midi- und Kleinbusse in Riehen, wie bereits die Gelenkbusse, auf Gas umgestellt werden. Im Moment gibt es aber leider in diesem Marktsegment noch keine betriebstauglichen Angebote von Herstellern. Im privaten Autogewerbe gibt es aber trotz diesen offensichtlichen Vorteilen der gasbetriebenen Fahrzeuge leider immer noch Vorbehalte. Es herrschen oft noch unberechtigte Ängste (Gasexplosion) vor, welche potenzielle Fahrzeuginteressenten vom Kauf eines gasbetriebenen Fahrzeugs abhalten. Zudem ist auch das weniger enge Gastankstellennetz ein Argument. Dies hat zur Folge, dass der Anteil gasbetriebener Fahrzeuge in der Schweiz zwar steigend - aber nach wie vor gegenüber den benzin- und dieselbetriebenen Fahrzeugen klein ist. Die IWB sind bestrebt, das Gastankstellennetz in der Region zu verdichten und investieren dazu viel Geld in Gastankstellen, obwohl diese (noch) nicht wirtschaftlich sind. Eine Gastankstelle kostet rund CHF 400'000. Eine solche Tankstelle in Riehen zu errichten, ist aber von den IWB in den nächsten Jahren (noch) nicht vorgesehen. Die Gemeinde Riehen ist mit der Gastankstelle im Rankhof und den um die Stadt Basel liegenden Gastankstellen in Oberwil, Allschwil, Pratteln A2 in beiden Richtungen und Arlesheim vergleichsweise sehr gut abgedeckt. Die Priorität für neue Gastankstellen liegt bei den IWB bei einer guten Abdeckung ihres gesamten Gas-Versorgungsgebiets. In ganz Europa werden die Investitionen für Gastankstellen durch die jeweiligen Gasversorger getätigt. Die Mineralölgesellschaften selber investieren - mit einer Ausnahme in Österreich - aus wirtschaftlichen Gründen nicht in Gastankstellen.

Abschliessend sei darauf hingewiesen, dass die Tankstellenbetreiber in Riehen gegen die vom AUE angekündigte Schliessungsverfügung per Ende 2012 rekurriert haben und vor der Baurekurskommission Recht bekamen. Dies bedeutet, dass mit zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen, welche eine Grundwasserverschmutzung ausschliessen sollen, die Tankstellen vorerst so bestehen bleiben, wie sie heute sind. Weil in Riehen eine Gasleitung vorhanden ist, könnte aber je nach Bedarf eine Umrüstung auf Gas zu einem späteren Zeitpunkt erfolgen. Der Gemeinderat ist grundsätzlich bereit, sich für eine Gastankstelle in Riehen einzusetzen und beobachtet die weitere Entwicklung sehr genau.

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

Anzug Monika Kölliker und Kons. betreffend Angebot der CABLECOM im Kommunikationsnetz Riehen (vom 28. März 2007)

Die Entwicklung im Bereich der Kommunikation läuft unaufhaltsam. In den letzten Monaten hat der Ausbau von Glasfasernetzen, vorerst in den grossen Städten, massiv an Dynamik gewonnen. Die Swisscom und Elektrizitätswerke investieren beträchtliche Summen in den Auf- und Ausbau ihrer Fiber to the Home (FTTH) Netze. Vor diesem Hintergrund und dem Auslaufen der Verträge mit dem auf dem K-Netz Riehen tätigen Dienstanbieter, der Cablecom GmbH, bietet sich für die Gemeinde Riehen die Gelegenheit, die Positionierung des K-Netzes neu zu überprüfen. Unter Mithilfe einer unabhängigen Firma wurden vorerst Analysen der Ist-Situation des Markts der Bedürfnisse, der Stärken/Schwächen sowie der Chancen/Risiken erstellt und beurteilt. Anhand dieses Berichts sollen nun unter Begleitung der neuen gemeinderätlichen Kommission „Strategie K-Netz“ mögliche künftige Geschäftsmodelle und Netzstrategien mit deren Vor- und Nachteilen aufgezeigt werden. Die Kommission „Strategie K-Netz“ setzt sich aus Sachverständigen im Bereich Telekommunikation und aus Kennern des K-Netzes Riehen zusammen.

Bis Ende März 2010 soll ein von der Kommission erarbeiteter Vorschlag für die Netzstrategie und das zukünftige Geschäftsmodell dem Gemeinderat vorgelegt werden können.

Die im Anzug Monika Kölliker und Kons. im Vordergrund stehende Frage der Grundverschlüsselung von digitalen Programmen wird im Rahmen des zukünftigen Geschäftsmodells zu klären sein.

Der Gemeinderat beantragt, den Anzug **stehen zu lassen.**

Anzug Sachkommission für Siedlungsentwicklung, Verkehr, Versorgung und Umwelt (SVU) betreffend Verminderung der Abwassermenge (vom 29. Oktober 2008)

Wasser ist - genauso wie Energie - ein kostbares Gut. Und die Ableitung von gebrauchtem Wasser ist eine kostspielige Angelegenheit: Das von der Gemeinde Riehen unterhaltene Kanalisationsnetz misst rund 70 Kilometer. Es umfasst zudem verschiedene Sonderbauwerke, wie Pumpstationen, Rückhaltebecken oder Wirbelfallschächte. Betrieb, Unterhalt, Sanierung und Erneuerung sind teuer.

Der Gemeinderat kommt der Forderung der SVU im Grundsatz bereits nach, denn die erforderlichen Aufwendungen werden seit dem 1. Januar 2009 nicht mehr aus dem allgemeinen Gemeindehaushalt (Steuern), sondern neu über verursachergerechte Gebühren finanziert: Wer grössere Mengen Abwasser in die Kanalisation leitet, be-

zahlt mehr, wer Wasser bzw. Abwasser spart, bezahlt weniger Gebühren. Diese Massnahme ist nicht nur verursachergerecht, sondern hat auch eine Leitwirkung.

Die verursachergerechten Gebühren für den Unterhalt der öffentlichen Kanalisation und der Spezialbauten sind in zwei Gebührenteile aufgesplittet, nämlich die Schmutzwasser- und die Niederschlagswasser-Gebühr. Die Einnahmen durch die beiden Gebühren sind in etwa gleich hoch, obwohl durch die extremen Regenereignisse höhere Kosten verursacht werden, als durch die Ableitung von Schmutzwasser.

Um die Eigentümerinnen und Eigentümer von bebauten Grundstücken noch weiter dazu zu bewegen und in der Umsetzung von Versickerungs- und Retentionsanlagen zu unterstützen, gibt es grundsätzlich zwei Möglichkeiten:

1. Die Gebührentarife (Niederschlagswasser und Schmutzwasser) könnten entsprechend ihrer Belastung der Bauwerke und Kanäle angepasst werden. Die Niederschlagswasser-Gebühr müsste nach oben und die Schmutzwasser-Gebühr nach unten angepasst werden. Die Gesamtgebühreneinnahmen würden gleich bzw. kostendeckend bleiben.
2. Mit § 12 in der Strassen- und Kanalisationsordnung der Gemeinde Riehen besteht zudem die Möglichkeit, Versickerungs- und Retentionsanlagen mit Beiträgen zu fördern. Weitere Bestimmungen sind noch nicht definiert und bedürfen einer grundlegenden Prüfung.

Zurzeit kann noch keine definitive Aussage dazu gemacht werden, ob die Gebühreneinnahmen für das Jahr 2009 wie budgetiert ausfallen werden. Es wäre somit verfrüht, bereits zum jetzigen Zeitpunkt über eine der genannten Varianten zur Förderung von Versickerungs- und Retentionsanlagen zu diskutieren.

Der Gemeinderat beantragt, den Anzug **stehen zu lassen.**

Riehen, 22. Dezember 2009

Gemeinderat Riehen

Der Präsident:	Der Gemeindeverwalter:
Willi Fischer	Andreas Schuppli

Beilagen: Anzugstexte