

## **Leistungsauftrag für den Politikbereich „Mobilität und Versorgung“ (Produktgruppe 6) für die Jahre 2018 bis 2021 – 2. Lesung; Version gemäss 1. Lesung und Antrag des Gemeinderats**

---

### **1. Einleitung**

Der Einwohnerrat hat den Leistungsauftrag für den Politikbereich Mobilität und Versorgung (Produktgruppe 6) in seiner Sitzung vom 25. Oktober 2017 behandelt. Es wurden verschiedene Änderungen beschlossen, welche für die zweite Lesung eingearbeitet wurden (siehe Beilage). Unter anderem hat der Einwohnerrat beim Produkt Verkehrsnetz das Wirkungsziel 1.1. wie folgt geändert: „Das Verkehrsnetz wird so unterhalten, dass der Strassenzustand mittel bis gut ist (Indexbewertung „Oberflächenschäden“ gleich oder kleiner als 2.5).“

Vom Gemeinderat wurde ursprünglich beantragt, dass die Indexbewertung „Oberflächenschäden“ gleich oder kleiner 2.0 ist. Die Schweizerische Norm SN 640 925b teilt den Strassenzustand in folgende Kategorien ein:

0 bis 0.9	gut
0.9 bis 1.9	mittel
2.0 bis 2.9	ausreichend
3.0 bis 3.9	kritisch
4.0 bis 5.0	schlecht

Aufgrund dieser Kategorisierung müsste das Ziel bei der vom Einwohnerrat beschlossenen Indexbewertung gleich oder kleiner als 2.5 somit folgendermassen formuliert werden:

„Das Verkehrsnetz wird so unterhalten, dass der Strassenzustand **ausreichend** bis gut ist (Indexbewertung „Oberflächenschäden“ gleich oder kleiner als 2.5).“ Hier muss betont werden, dass es sich um den Durchschnitts-Indexwert sämtlicher Strassen handelt. Die Veränderung des Indexes bedeutet, dass zukünftig mehr Strassen in kritischem bis schlechtem Zustand sein werden.

Aufgrund dieser Wirkungszieländerung hat der Einwohnerrat den Gemeinderat beauftragt, bis zur zweiten Lesung die Auswirkung des Beschlusses auf die Kosten mitzuteilen. Der Gemeinderat nimmt dazu folgendermassen Stellung:

### **2. Strassenzustandsbewertung**

Die Strassenzustandsbewertung wird jedes vierte Jahr durchgeführt, die letzte Erhebung fand im Frühjahr 2017 als Grundlage für den neuen Leistungsauftrag statt. Die Bewertung des ca. 63 km umfassenden Riehener Verkehrsnetzes (asphaltierte Strassen und Wege/ohne Kantonsstrassen) beträgt zurzeit durchschnittlich 1.5, es ist also in einem mittleren Zustand. Vom gesamten Verkehrsnetz befinden sich rund 33,5 % in einem guten, 35,6 % in



einem mittleren, 17,1 % in einem ausreichenden, 12,5 % in einem kritischen sowie 1,3 % in einem schlechten Zustand.

### **3. Strassen- und Werkleitungserneuerung**

Die Erneuerung des Riehener Strassennetzes erfolgt koordiniert mit den verschiedenen Werkleitungseigentümern (Wärmeverbund Riehen AG, IWB, Swisscom). So wird vermieden, dass die Anstösser einer Strasse nicht schon nach wenigen Jahren erneut durch Bauarbeiten belastet werden. Zudem können Kosten gespart werden. Weil die verschiedenen Werkleitungen und der Strassenaufbau eine unterschiedliche Lebensdauer haben, muss im Rahmen der Koordination der optimale Erneuerungszeitpunkt gefunden werden. Die Sicherstellung der Versorgungssicherheit (Wasser, Strom, Gas, Wärme) geniesst bei der Koordination eine hohe Priorität.

Im Politikplan ist jeweils in der Liste der Verpflichtungskredite dargestellt, welche Strassen in den nächsten vier Jahren erneuert werden sollen. Da die Werkeigentümer auch die nötigen Ressourcen zur Verfügung stellen müssen, kann es gegenüber dem Politikplan zu Verschiebungen um einzelne Jahre kommen. Zudem kann es bei den in der Liste aufgeführten Allmendwegen aufgrund von Rechtsmittelverfahren noch zu zeitlichen Verschiebungen kommen.

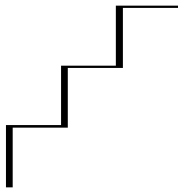
Die für die Strassenerneuerungen nötigen Kredite werden jeweils mit Vorlagen an den Einwohnerrat beantragt. Diese Investitionskosten belasten die Rechnung nicht direkt. Belastet werden der Rechnung des Produkts Verkehrsnetz jährlich Abschreibungskosten in der Höhe von CHF 2,25 Mio. sowie kalkulatorische Zinsen in der Höhe von CHF 2,37 Mio. Die Abschreibungskosten errechnen sich über den geschätzten Gesamtwert des Verkehrsnetzes in der Höhe von rund CHF 152 Mio. und der theoretischen Lebensdauer einer Strasse von 70 Jahren. Die Lebensdauer einer Strasse kann durch geeignete Unterhaltsmassnahmen wesentlich beeinflusst werden (siehe Ausführungen zu Punkt 4.).

Der Gemeinderat geht davon aus, dass mit der Änderung des Wirkungsziels 1.1 vom Einwohnerrat nicht beabsichtigt ist, dass auf die Strassenerneuerung (Fundationsschicht, Strassenabschlüsse und Entwässerung, Trag- und Deckschicht) verzichtet wird, wenn Werkleitungserneuerungen anstehen. Deshalb wird die Änderung des Wirkungsziels auf die Investitionstätigkeit und auf die Abschreibungs- und Zinskosten keinen Einfluss haben.

### **4. Strassen-Unterhaltsmassnahmen**

Die Strassen-Unterhaltsmassnahmen werden direkt der Rechnung belastet und laufen nicht über die Investitionsrechnung, weil die externen Aufträge in der Regel weniger als CHF 50'000 kosten. Zudem wird ein wesentlicher Teil der Unterhaltsmassnahmen durch die Werkdienste ausgeführt. Der bauliche Unterhalt einer Strasse ist aus folgenden Gründen wichtig:

- Für den Erhalt der Verkehrssicherheit müssen Schlaglöcher und Stolperfallen auf der Fahrbahn, dem Trottoir, auf Treppen sowie auf Fuss- und Velowegen im Siedlungs- und



Landschaftsraum repariert werden. Zudem müssen beschädigte Schachtdeckel erneuert werden.

- Um den Wert des Verkehrsnetzes zu erhalten und die normale Lebensdauer einer Strasse zu erreichen, werden Belagsschäden (Schlaglöcher, Rissbildungen) und Schäden an Randabschlüssen repariert. Ohne diese Reparaturen würden sich die Schäden je nach Witterung und Verkehrsbelastung rasch vergrössern und schliesslich bald den Strassenaufbau schädigen, was langfristig Mehrkosten verursacht. Wenn in einer Strasse viele Rissbildungen und Schäden sind, wird als Unterhaltsmassnahme der Belag flächendeckend mit sogenannten Dünnschichtbelägen erneuert. Falls der Deckbelag schon zu sehr gelitten hat, kann dieser abgefräst und neu eingebracht werden. Der Zweck dieser Unterhaltsmassnahmen ist vergleichbar mit den Unterhaltsmassnahmen an einer Hausfassade: Die Erneuerung des Anstrichs ist eine wichtige Massnahme für den Schutz der Fassade. Verzichtet man auf die regelmässige Erneuerung des Anstrichs, spart man zwar kurzfristig Geld, langfristig entstehen aber Schäden an der Konstruktion der Fassade, was insgesamt zu Mehrkosten für den Hausbesitzer führt.
- Die Strassensammler (Entwässerungsschächte) müssen regelmässig entschlammt werden. Verzichtet man auf diese Unterhaltsmassnahme, fliesst das Regenwasser nicht mehr gut ab, was insbesondere bei Starkregenereignissen zu Problemen führt.
- Wenn Werkleitungen zulasten der Werkeigentümer repariert werden müssen (Notfallmassnahmen wie z. B. Wasserleitungsbruch), werden im betreffenden Bereich gegebenenfalls gleichzeitig Belag, Randabschlüsse usw. erneuert.

Für die beschriebenen Unterhaltsmassnahmen am ca. 63 km langen Verkehrsnetz (asphaltierte Strassen und Wege) sind jährlich rund CHF 860'000 budgetiert. Davon sind rund CHF 370'000 für den baulichen Unterhalt durch Dritte und CHF 40'000 für Dienstleistungen und Honorare sowie Mieten und Benützungskosten budgetiert. CHF 450'000 kostet der interne Aufwand (Unterhaltsmassnahmen durch Werkdienste inkl. Fahrzeug- und Gerätekosten, Aufwand Fachbereich Tiefbau sowie Verbrauchsmaterial).

### **5. Auswirkung der Indexveränderung auf die Kosten**

Wie unter Punkt 3 erwähnt, geschieht die vollständige Erneuerung einer Strasse sinnvollerweise weiterhin in Koordination mit den Werkleitungen. Deshalb hat die Indexveränderung keine Auswirkung auf die Investitionskosten und damit auf die Abschreibungs- und Zinskosten, welche der Rechnung belastet werden.

Soll die Indexveränderung die Kosten reduzieren, so müsste dies über eine Reduktion des baulichen Unterhalts der Strassen und Wege geschehen. Die budgetierten CHF 370'000 für baulichen Unterhalt durch Dritte enthalten CHF 120'000 für Belagserneuerungs-/Belagserhaltungsmassnahmen (v. a. Deckschicht, Dünnschichtbeläge, Rissanierungen), CHF 120'000 für bauliche Erneuerungen bei Werkleitungsnotmassnahmen, CHF 80'000 für Material (welches die Werkdienste verbauen) sowie CHF 50'000 für Schlammsammlerreinigungen.



Seite 4

Theoretisch können pro Jahr rund CHF 50'000 bei den Belagserneuerungs-/Belagserhaltungsmassnahmen gespart werden, soweit diese nicht für die Gewährleistung der Verkehrssicherheit (Schlaglöcher, Stolperfallen), sondern „nur“ für den Werterhalt nötig sind. Allerdings ist nochmals ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass diese kurzfristige Einsparung langfristig zu Mehrkosten führen wird. Deshalb empfiehlt der Gemeinderat dem Einwohnerrat, auf eine Kostenreduktion bei den Unterhaltsmassnahmen zu verzichten.

### **6. Antrag**

Aufgrund der Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Einwohnerrat, den beiliegenden Leistungsauftrag des Politikbereichs Mobilität und Versorgung für die Jahre 2018 bis 2021 zu erteilen und den dazugehörigen Globalkredit von CHF 73'334'000 zu bewilligen.

Riehen, 7. November 2017

Gemeinderat Riehen

Der Präsident:



Hansjörg Wilde

Der Stv. Generalsekretär:



Patrick Breitenstein

Politikbereich:

Mobilität und Versorgung

Auskünfte erteilen:

Dr. Guido Vogel, Gemeinderat  
Tel. 079 441 74 62

Ivo Berweger, Abteilungsleiter Bau, Mobilität und Umwelt  
Tel. 061 646 82 86