

Reg. Nr. 10.2.2.7/11.4.2.7

Nr. 10-14.119

Erneuerungen von Strassen und Kanalisation, Rahmenkredit für die Jahre 2012 - 2015

Kurzfassung:

Eine Grundvoraussetzung, um die Erhaltungsmassnahmen an Strassen, an den darin enthaltenen Leitungen und an der Kanalisation möglichst effizient durchzuführen, ist die Koordination der anstehenden Arbeiten durch die verschiedenen Eigentümer (Gemeinde Riehen, IWB, Wärmeverbund Riehen AG, Swisscom). Das in der Stadt Basel bereits seit einigen Jahren benutzte „Geschäftsmodell Infrastruktur“ ermöglicht es sämtlichen Eigentümern, gemeinsam den jeweils optimalen Zeitpunkt für die notwendigen Massnahmen zu ermitteln. Diese müssen dann verbindlich geplant werden können.

Ausser den Gemeinden Riehen und Bettingen arbeiten sämtliche beteiligten Stellen dabei mit Rahmenkrediten, da ein einjähriges Budget und kurzfristige Kreditbewilligungen eine verbindliche Planung verunmöglichen. Das Instrument eines Rahmenkredits würde es der Gemeinde Riehen möglich machen, sich als verbindliche Partnerin in die Planung der anstehenden Strassenbaumassnahmen einzubringen.

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, die reinen Erneuerungsmassnahmen für bestehende Strassen und Kanalisationen künftig mit je einem Rahmenkredit zu regeln, die erstmalig für die Jahre 2012 - 2015 bewilligt und danach jährlich um jeweils ein weiteres Jahr ergänzt werden sollen.

Politikbereich: Mobilität und Versorgung

Auskünfte erteilen: Thomas Meyer, Gemeinderat
Tel. 079 322 09 50

Roger Sommerhalder, Fachstelle Verkehrsnetz
Tel. 061 646 82 77

Dezember 2011



1. Ausgangslage

1.1 Allgemeines

Die Strasse ist ein Verkehrsbauwerk, das man nutzt, um vom Punkt A zum Punkt B zu gelangen - aber nicht nur: Der Untergrund im Strassenbereich ist gespickt mit Leitungen. Es sind dies Kommunikationsleitungen, Elektrizitätsleitungen, die Leitungen der öffentlichen Beleuchtung, für Fernwärme, Gas und Wasser und zuletzt, auf einer Tiefe von 3.50 Metern und mehr, die Kanalisation. Über einen Hausanschluss sind die Liegenschaften an die meisten dieser Leitungen angeschlossen. Die Eigentümer und Betreiber dieser Leitungen sind die Gemeinde Riehen, die Industriellen Werke Basel, die Wärmeverbund Riehen AG und die Swisscom.

Der grösste Teil der Strassen und Leitungen im Gebiet der Gemeinde Riehen ist zwischen 1920 und 1980 erstellt worden. Während das letzte Jahrhundert die Zeit der Neubauten und Neuerschliessungen war, steht deshalb jetzt die Werterhaltung dieser grossen Investitionen im Vordergrund.

Strassen, Kanalisations-, Wasser-, Energie- und Kommunikationsnetze müssen bei der Instandhaltungs- und Erneuerungsplanung als zusammengehörendes System behandelt werden. Die einzelnen Teilsysteme sind allerdings nicht unbedingt zur gleichen Zeit erstellt worden, sie bestehen aus unterschiedlichen Materialien und sind unterschiedlich stark belastet. D.h. die Alterung und ihre maximale Nutzungsdauer sind nicht für alle identisch. Dies bedeutet, dass die Erneuerung der verschiedenen Teilsysteme nicht unbedingt zeitgleich notwendig ist. Die Bevölkerung verlangt trotzdem zu Recht eine gute Koordination für Bauarbeiten an diesen Teilsystemen, weil dadurch Kosten eingespart und die Behinderungen und Immissionen gesenkt werden.

Mit der vorliegenden Kreditvorlage beantragt der Gemeinderat einen mehrjährigen Rahmenkredit für die Sanierung von Strassen und Kanalisationen. Nicht Gegenstand dieser Vorlage sind reine Neubauten von Strassen oder Kanalisationsleitungen. Ein solcher Rahmenkredit ist die Grundvoraussetzung für die langfristige Koordination mit den Eigentümern der andern Teilsysteme der öffentlichen Infrastruktur. Der Gemeinderat hatte deshalb dem Einwohnerrat bereits im Jahr 2008 einen Rahmenkredit beantragt. Der Einwohnerrat ist damals noch nicht darauf eingetreten.

1.2 Koordination der Bauarbeiten

Mangelnde Koordination der Bauarbeiten auf der Allmend wird der öffentlichen Hand immer wieder und vielerorts vorgeworfen - auch in Basel und in Riehen. Einer guten Abstimmung der verschiedenen Bauarbeiten wird in Riehen schon seit Langem grosse Aufmerksamkeit geschenkt. Doch wann ist der ideale Zeitpunkt zur Erneuerung der einzelnen Infrastrukturanlagen? Massgebend sind mehrere Kriterien, nämlich der bauliche Zustand und die Kapazität des Bauteils, die Betriebssicherheit, veränderte Ansprüche der Nutzer, gesetzliche und technische Anforderungen sowie die finanziellen und personellen Ressourcen der verschiedenen Betreiber. Bestimmt man anhand dieser Kriterien für jede Leitung und für die Strasse einzeln den optimalen Zeitpunkt der Erneuerung, wird sich kein einheitlicher Termin ergeben. Die Koordination der Bauarbeiten auf der Allmend erfordert deshalb nicht nur



Seite 3 Kompromissbereitschaft, sondern auch einen gewissen Handlungsspielraum der Eigentümer und Betreiber der verschiedenen Teilsysteme.

Bisher hatte jeder Werkeigentümer eine eigene und eher kurzfristige Erhaltungsplanung: Die Gemeinde plante den Ersatz der Strasse oder der Kanalisation, die verschiedenen Abteilungen der IWB oder die Swisscom jenen ihrer Leitungen. Entschloss sich die Gemeinde, einen Strassenabschnitt zu erneuern, so teilte sie dies den Leitungseigentümern mit. Diese mussten dann kurzfristig abklären, ob es sinnvoll wäre, ihre Leitungen gleichzeitig zu erneuern. Traf das zu, mussten sie sich die notwendigen Kredite genehmigen lassen und die personellen Ressourcen reservieren. Wurde der Strassenkredit dann doch nicht genehmigt, mussten die Werke wieder umplanen. Umgekehrt musste der Gemeinderat dem Einwohnerrat oft unter Zeitdruck eine Kreditvorlage für eine Strassenerneuerung unterbreiten, weil dringend eine Werkleitung erneuert werden musste. Die gleichen Probleme gab es natürlich auch in der Stadt Basel.

Um eine längerfristige Planung für das gesamte System Strasse und Werkleitungen zu ermöglichen, erarbeitete das Bau- und Verkehrsdepartement das so genannte „Geschäftsmodell Infrastruktur“. Ein Eckpunkt des Geschäftsmodells stellt die integrierte Erhaltungsplanung dar. Mit ihr sollen folgende Ziele erreicht werden:

1. Wesentliche Kosteneinsparung
2. Ausgeglichene Ausgaben pro Jahr
3. Wesentliche Reduktion der Bauintervalle pro Strassenabschnitt
4. Minimierung der Baustellendauer.

Unter der Leitung des Tiefbauamts Basel-Stadt wird eine gemeinsam betriebene, leistungsfähige Software mit den Daten der verschiedenen Teilsysteme versorgt. Mit diesem Werkzeug können aufgrund der Bausubstanz- und Zustandsdaten zur Infrastruktur und dem Wissen der Erhaltungsplaner die finanziellen Bedürfnisse und Massnahmen für eine integrale Erhaltungsplanung ermittelt werden. Durch die integrale Erhaltungsplanung werden die verschiedenen Teilsysteme nicht getrennt voneinander, sondern deren Zusammenwirken und somit ausschöpfbare Synergieeffekte berücksichtigt. Es werden konkrete bauliche Massnahmen vorgeschlagen und der Finanzbedarf dazu wird bestimmt. Diejenige Erhaltungsstrategie, welche langfristig die geringsten Kosten aufweist, wird als die optimale bezeichnet.

Wird dieses Vorgehen auch für das Strassennetz von Riehen angewendet, ergibt sich daraus für die Gemeinde eine wesentliche Verbesserung: Beim Festlegen des Zeitpunkts für die Sanierung eines Strassenabschnitts ist nicht mehr der Zustand nur eines Teils des Systems massgebend, sondern es wird eine Betrachtung über das gesamte System Strassenkörper mit den Leitungen vorgenommen. Voraussetzung dafür ist, dass jeder Teilsystemverantwortliche die notwendigen Daten über den Zustand der Strasse oder Leitung ins System eingibt.

Für die Stadt Basel und für die Kantonsstrassen wird bereits mit dieser Methode geplant. Die meisten der in der Stadt Basel an diesem Programm beteiligten Betreiber sind auch in Riehen aktiv. Die Verantwortlichen des Kantons haben angeboten, das Strassennetz der Gemeinden ebenfalls in das System einzubeziehen, damit Riehen bei der Baustellenkoordination nicht hinten anstehen muss. Die Daten für Riehen sind soweit aufbereitet, dass die



Gemeinde auch in die Baustellenkoordination einbezogen werden könnte. Die Angaben für die Strassen z.B. werden dem **Strasseninformationssystem** STRIS entnommen. Im STRIS sind die Flächen und der bauliche Zustand aller Strassen festgehalten. In einem ähnlichen System (**Verwaltung von Infrastrukturanlagen** VISTRA) sind die Daten des Kanalisationsnetzes enthalten. Diese Werkzeuge standen früher zur Planung noch nicht zur Verfügung.

Um als vollwertige Partnerin in die Baustellenkoordination eingebunden zu werden, fehlen der Gemeinde gegenwärtig noch die Flexibilität und die Verbindlichkeit in der Planung der Strassenerneuerung über mehrere Jahre. Mit einem mehrjährigen, alljährlich zu ergänzenden Rahmenkredit kann dies gewährleistet werden. Auf der Basis von einjährigen Budgets bzw. kurzfristigen Kreditbewilligungen lässt sich eine seriöse gemeinsame Planung nicht durchführen; eine Zusammenarbeit im neu geschaffenen Modell der Erhaltungsplanung macht keinen Sinn. Vielmehr müsste für die Gemeinde Riehen dann wieder auf die frühere Vorgehensweise zurückgegriffen werden.

2. Rahmenkredit

2.1 Was ist ein Rahmenkredit?

Investitionen, die den Betrag von 200'000 Franken übersteigen, werden durch den Einwohnerrat in der Regel *einzel*n in Form eines Verpflichtungskredits bewilligt. Neben solchen Einzelkrediten sieht die Finanzhaushaltsordnung in § 40 auch das Instrument des Rahmenkredits vor: Gemäss dieser Bestimmung ist der Rahmenkredit ein "Verpflichtungskredit für *mehrere Einzelvorhaben*, die zueinander in einer sachlichen Beziehung stehen". Ein Rahmenkredit macht v.a. dort Sinn, wo Infrastruktur kontinuierlich erneuert werden muss, es aber nicht möglich ist, zum Vornherein den optimalen Zeitpunkt und die dann vorhandenen technischen Rahmenbedingungen der einzelnen „Teilinvestitionen“ näher zu definieren. Meistens wird der Rahmenkredit auf eine bestimmte Zeitdauer festgelegt. Mit dem Rahmenkredit wird zudem ein Kostendach gesetzt und es werden Leitplanken zur Verwendung der bewilligten Mittel gelegt. Der Vollzug hingegen - die Bewilligung der einzelnen Vorhaben und der dazu erforderlichen Finanzierung zulasten des Rahmenkredits - wird an die Exekutive delegiert.

Rahmenkredite sind auf allen drei Staatsebenen - Bund, Kanton und Gemeinden - in unterschiedlichen Politikbereichen geläufig, u.a. auch im Bereich des Werterhalts von Strassen und Anlagen.

2.2 Weshalb Rahmenkredite für den Werterhalt von Strassen und Kanalisation?

Alle in der Stadt Basel am Projekt „Erhaltungsplanung“ beteiligten Stellen arbeiten mit Rahmenkrediten. Durch die Mehrjährigkeit dieser Kredite kann eine längerfristige und verbindliche Planung vorgenommen und unter den Werksverantwortlichen abgesprochen werden, weil Verschiebungen in ein anderes Jahr möglich sind. Wird der Ersatz eines Bauteils unvorhergesehen dringend, z.B. bei einem Leitungsschaden, so können die andern Werkeigentümer rasch reagieren und - wenn sinnvoll - auch ihre Leitung oder die Strasse erneuern.



Mit Einzelkrediten ist keine verbindliche mehrjährige Planung möglich. Auf ausserordentliche Ereignisse kann zu wenig rasch reagiert werden.

Gegenwärtig ist für jede einzelne Strasse oder auch nur für einzelne Strassenabschnitte oder Kanalisationsarbeiten ein Kreditbegehren an den Einwohnerrat erforderlich, sobald der Investitionsbedarf 200'000 Franken übersteigt - auch bei reinen Ersatzinvestitionen. Anders als bei der Bewilligung von Neuinvestitionen, die vor allem in politischer Hinsicht beurteilt werden müssen, stehen bei reinen Sanierungsmassnahmen oder Erneuerungen die technischen Aspekte bei der Beurteilung der Notwendigkeit und der Prioritätensetzung im Vordergrund: Für den Erhalt eines Verkehrs- oder Leitungsnetzes gibt es in technischer Hinsicht verschiedene Strategiemodelle. Der Wahl der Strategie liegen wieder unterschiedliche Kriterien zu Grunde. Die Hauptkriterien sind:

- minimale Unterhaltskosten
- optimales Kosten-Nutzen-Verhältnis über die gesamte Nutzungsdauer
- minimale Verkehrsbehinderung
- Qualitätsstandard.

Meistens wird nicht nur eines dieser Kriterien, sondern eine Kombination von Kriterien für die Erhaltungsplanung beigezogen. In Riehen wird in erster Linie ein optimales Kosten-/ Nutzen-Verhältnis angestrebt. Dieses Ziel kann nur erreicht werden, wenn die richtige Massnahme zum richtigen Zeitpunkt erfolgt. Die Entscheidung über die *Gewichtung* der aufgeführten Hauptkriterien kann politisch erfolgen. Die Umsetzung ist Aufgabe der Techniker.

Wie wichtig es ist, die richtige Massnahme zum richtigen Zeitpunkt zu treffen, kann am Beispiel Kohlistieg im Abschnitt Otto Wenk-Platz bis Grenzacherweg gezeigt werden: Im Januar 1988 beantragte der Gemeinderat beim Einwohnerrat einen Kredit in der Höhe von 950'000 Franken für eine Neuprofilierung des Belags zur Gewährleistung der Verkehrssicherheit und zum Schutz des Strassenkoffers. Der Einwohnerrat trat nicht auf das Geschäft ein, weil der Zustand der Strasse noch nicht alarmierend sei. In den darauf folgenden Jahren waren immer wieder umfangreiche Reparaturen notwendig. Im Februar 2003 musste der Gemeinderat dem Einwohnerrat eine neue Kreditvorlage unterbreiten. Jetzt betrugen die Kosten für die Sanierung rund 3,5 Mio. Franken. Das durch den undichten Fahrbahnbelag eindringende Wasser und die in der Folge entstehenden Frostschäden hatten inzwischen den gesamten Strassenkoffer zerstört und umfangreichere, teurere Bauarbeiten notwendig gemacht.

Ein mehrjähriger Rahmenkredit hat demnach verschiedene Vorteile:

- Der Einwohnerrat steuert den *Standard* des baulichen Zustands der Strassen, ohne dass am falschen Ort gespart wird und dadurch hohe Folgekosten auftreten. Der Rahmenkredit ist so berechnet, dass der Zustand der Strassen auf dem heutigen Zustand gehalten werden kann. Wird der Kredit gekürzt, so verschlechtert sich der durchschnittliche Zustand der Strassen im Verlaufe der Jahre. Dank dem Rahmenkredit können der Gemeinderat und die Verwaltung aber gewährleisten, dass die *Prioritäten trotzdem nach effektiver Dringlichkeit* gesetzt werden: Die richtige Massnahme zum richtigen Zeitpunkt spart Geld. Das Modell gewährleistet einen wirtschaftlichen Einsatz der durch den vorgegebenen Kreditrahmen limitierten Mittel.



- Eine langfristige Finanzplanung für die Ersatzinvestitionen in einen wesentlichen Teil der Gemeindeinfrastruktur ist möglich.
- Eine mehrjährige, für die anderen Werkeigentümer verlässliche Ausführungsplanung ist möglich.

2.3 Leitplanken bei einer Finanzierung mit Rahmenkredit

Der Gemeinderat schlägt vor, dass Strassenerneuerungen oder -sanierungen über den Rahmenkredit finanziert werden können, wenn folgende Bedingungen erfüllt sind:

- Es handelt sich um eine Erneuerung oder Sanierung, keine Neuerstellung.
- Der Strassenraum wird nicht verbreitert.
- Der Strassenraum wird nicht wesentlich umgestaltet bzw. die Umgestaltungsmassnahmen kosten nicht mehr als 200'000 Franken.
- Das bestehende Strassenprofil ist nicht oder nicht wesentlich breiter als dies der Norm für die entsprechende Strassenkategorie entspricht.

oder:

- Nur der Deckbelag wird erneuert.

oder:

- Die Kosten für die Sanierung sind ohnehin im Zuständigkeitsbereich des Gemeinderats (bis 200'000 Franken).

Daraus folgt, dass der Gemeinderat für Bauarbeiten über 200'000 Franken dem Einwohnerat bei bestimmten Einzelvorhaben weiterhin eine Kreditvorlage unterbreiten wird. Dies wird der Fall sein, wenn

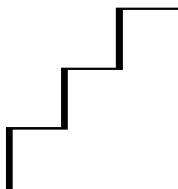
- es sich um eine Neuerstellung handelt, oder
- eine bestehende Strasse verbreitert werden soll, oder
- der Strassenraum wesentlich umgestaltet werden soll, oder
- die zu erneuernde Strasse bereits breiter ist als der festgelegte Standard.

3. **Konkrete Umsetzung der Finanzierung mit Rahmenkredit**

3.1 Das Finanzierungsmodell im Überblick

Mit dieser Vorlage beantragt der Gemeinderat beim Einwohnerrat je einen *Rahmenkredit für die Erneuerung von Strassen sowie für die Erneuerung oder Sanierung von Kanalisationen für vier Jahre (2012 - 2015)*. Beigefügt ist die *Liste der Strassen- und Kanalisationsabschnitte*, die - aus heutiger Sicht - im Laufe der nächsten vier Jahre erneuert werden sollen. Die beantragten pauschalen Kreditsummen entsprechen einer groben *Kostenschätzung*; sie sind nicht auf die einzelnen Strassenzüge aufgeteilt.

Soll eine Strasse nicht bloss erneuert, sondern gleichzeitig auch wesentlich *umgestaltet* werden, so wird dieses Projekt wie bisher dem Einwohnerrat als *Einzelvorlage* vorgelegt. Der Anstoss zu einer Umgestaltung kann auch vom Einwohnerrat gegeben werden (z.B. durch einen Anzug oder eine Motion der zuständigen Sachkommission). Seitens des Gemeinderats erfolgt eine Kreditvorlage für ein Umgestaltungsprojekt jeweils dann, wenn die



Seite 7 Zusatzkosten für die Umgestaltung die Finanzkompetenz des Gemeinderats von 200'000 Franken überschreiten.

Die *Berichterstattung* über die ausgeführten Erneuerungen erfolgt jährlich im Geschäftsbericht: Hier werden die erneuerten Strassen- und Kanalisationsabschnitte und die zulasten des Rahmenkredits angefallenen Kosten aufgelistet. Jährlich wird die *Strassenliste* mit dem *Politikplan nachgeführt* und *um ein weiteres Jahr ergänzt*. Gleichzeitig beantragt der Gemeinderat für die neu in die Liste aufgenommenen Strassenabschnitte und Kanalisationserneuerungen einen Ergänzungskredit für *ein zusätzliches Jahr*. Der Einwohnerrat behandelt diesen Antrag zusammen mit dem Politikplan. D.h. im Dezember 2012 wird dem Einwohnerrat mit dem Politikplan 2013 - 2016 je ein *Ergänzungskredit für das Jahr 2016* zu den schon bestehenden beiden Rahmenkrediten der drei Vorjahre beantragt, im Dezember 2013 für das Jahr 2017 usw.

Diese „*rollende Ergänzung*“ des Rahmenkredits gewährleistet für die Koordination der Bauarbeiten eine stetige Planungssicherheit von mindestens drei Jahren. Gleichzeitig erlaubt das Modell dem Einwohnerrat eine *jährliche Steuerung* der für diesen Zweck freigegebenen Mittel.

Grafisch lässt sich das Modell wie folgt darstellen:

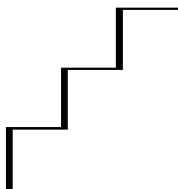
Bewilligung mit	Jahrestranche						
	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018
Kreditvorlage							
PolP 2013 - 2016							
PolP 2014 - 2017							
PolP 2015 - 2018							

Legende:

Neuer Kredit bestehender Kredit

3.2 Strassenliste

Das Strasseninformationssystem STRIS ist eine elektronische Datenbank, die als Werkzeug für eine effiziente Verwaltung des gesamten Strassennetzes dient. Nebst den geometrischen Daten sind darin auch Daten über den Aufbau und den Zustand aller Riehener Strassen gespeichert. Der Zustand der Strassen wird in einem Rhythmus von vier Jahren vor Ort erhoben. Die erhobenen Daten werden in das STRIS eingegeben und fliessen damit in die unter Ziff. 1.2 beschriebene integrierte Erhaltungsplanung des Geschäftsmodells Infrastruktur (GMI) ein. Dies erlaubt eine mehrjährige Sanierungs- und Erneuerungsplanung, bei der nicht das Alter einer Strasse, sondern deren Zustand massgebend ist. Die beiliegende Strassenliste ist ein Produkt dieser Planung. Fest geplant und im GMI behandelt sind erst die Massnahmen für 2012. Innerhalb der Jahre 2013 - 2015 können sich noch Verschiebungen ergeben.



3.3 Bemessung der Kredithöhe

Der bauliche Zustand des Strassennetzes und des Kanalisationsnetzes ist erhoben und in den Informationssystemen STRIS resp. VISTRA erfasst. Auf Grund dieser Daten konnten die Kosten für die in den nächsten vier Jahren notwendigen Erneuerungs- und Sanierungsarbeiten abgeschätzt werden. Verteilt auf die Jahre 2012 bis 2015 sind für die Strassen inkl. öffentliche Beleuchtung 15 Mio. Franken und für die Kanalisation 7,5 Mio. Franken erforderlich. Diese Beträge sind höher als die in den letzten Jahren getätigten Investitionen. Der Grund dafür liegt vor allem in der Altersstruktur der Riehener Strassen- und Kanalisationsnetze: Der Bau dieser Netze hatte ausgeprägte Spitzen in den 30er-, 50er- und 70er-Jahren des letzten Jahrhunderts. Wellenartig wird Riehen grosse Summen in den Werterhalt der Infrastruktur investieren müssen. Bereits 2007 hatte der Gemeinderat in einem Bericht wie folgt auf diese Tatsache hingewiesen:

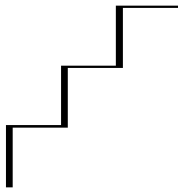
„..... dass die grossen Erneuerungsarbeiten am Riehener Verkehrsnetz jetzt beginnen und im nächsten Jahrzehnt eine Spitze erreichen werden. In den Jahren 2010 bis 2019 wird man nur noch die dringendsten Erneuerungen vornehmen können und die andern auf die Zwanzigerjahre verschieben müssen. In Zukunft werden im Siedlungsgebiet jedenfalls viel mehr Baustellen anzutreffen sein, als in den vergangenen Jahrzehnten.“

Der *Rahmenkredit für die Strassen* wurde mit durchschnittlichen Kosten von 340 Franken pro m² berechnet. Diese setzen sich zusammen aus den *Strassenbaukosten* in der Höhe von 280 Franken pro m² und 60 Franken pro m² für die *Strassenbeleuchtung*. Dies sind Erfahrungszahlen aus den Strassenerneuerungen der letzten Jahre. Die zu erneuernde Strassenfläche konnte mit dem Strasseninformationssystem STRIS berechnet werden.

Die Berechnung des *Rahmenkredits für die Erneuerungen oder Sanierungen der Kanalisationen* basiert auf den Daten des Informationssystems VISTRA, sie kann aber nicht über einen einheitlichen Laufmeterpreis erfolgen. Die Kosten sind stark abhängig von der Dimensionierung der Leitungen. Die Schätzung beruht auf Erfahrungswerten. Diese liegen beim Ersatz von Leitungen zwischen 1'000 Franken pro Laufmeter für eine Leitung mit einem Durchmesser von 0.30 Metern, bis 4'000 Franken pro Laufmeter bei einem Durchmesser von 2.00 Metern, wenn sie nicht in der engeren Grundwasserschutzzone liegen. Kanalisationsleitungen werden oft nicht ersetzt, sondern nur saniert. Leitungen mit einem Durchmesser von weniger als 0.80 Metern werden mit sog. Inlinern ausgekleidet: Ein mit Kunstharz getränkter Nadelfilzschlauch wird in die defekte Leitung eingebracht und im Rohr mittels Wärme oder Licht ausgehärtet. Bei diesem Verfahren wird mit Kosten von 500 bis 800 Franken pro Laufmeter gerechnet. Grössere Leitungen mit einem Durchmesser über 0.80 Metern können, weil sie begehbar sind, in der Regel günstiger, mit ca. 300 Franken pro Laufmeter, saniert werden.

3.4 Verhältnis der beiden Rahmenkredite zum Globalkredit Mobilität und Versorgung

Der Globalkredit für den Leistungsauftrag 6, Mobilität und Versorgung, beinhaltet - nebst den Personal- und Sachkosten für den laufenden Betrieb - *Abschreibungen und kalkulatorische Zinsen* für die vorhandene Infrastruktur. Bei den Erneuerungen von Strassen inkl. öffentlicher Beleuchtung und der Kanalisationen handelt es sich *ausnahmslos um Ersatzinvestitionen* des Verwaltungsvermögens. Reine Ersatzinvestitionen haben für die betroffenen Ver-



Seite 9

mögenswerte keine unmittelbaren Auswirkungen auf deren Wert; die Investitionen sind „bloss“ werterhaltend. Damit verändern sich auch die Abschreibungen und kalkulatorischen Zinsen nicht. Der *Systemwechsel von Einzelkrediten zu Rahmenkrediten* für die Bewilligung von Ersatzinvestitionen hat deshalb *keine Auswirkungen auf den laufenden Globalkredit* für den Politikbereich „Mobilität und Versorgung“.

Unabhängig vom System der Rahmenkredite wird die *Bewertung* der vorhandenen Infrastruktur - hier der Strassen und Kanalisationen - *periodisch überprüft und aktualisiert*. Diese Neubewertungen wirken sich namentlich durch veränderte Abschreibungen auf den *Globalkredit* aus. Sie werden deshalb zeitlich mit der Erneuerung der künftigen Globalkredite koordiniert.

4. Antrag

Gestützt auf diese Ausführungen beantragt der Gemeinderat dem Einwohnerrat, die folgenden Rahmenkredite gemäss nachstehenden Beschlussesentwürfen zu bewilligen:

- 15'000'000 Franken für die Erneuerung und Sanierung von Strassen und der öffentlichen Beleuchtung, verteilt auf die Jahre 2012 bis 2015.
- 7'500'000 Franken für Erneuerungen und Sanierungsarbeiten am Kanalisationsnetz, verteilt auf die Jahre 2012 bis 2015.

Die Realisierung der Einzelvorhaben soll der Gemeinderat beschliessen können.

Riehen, 13. Dezember 2011

Gemeinderat Riehen

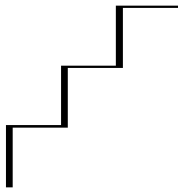
Der Präsident:

Willi Fischer

Der Gemeindeverwalter:

Andreas Schuppli

Beilage: Strassenliste 2012-2015



Beschluss des Einwohnerrats betreffend Rahmenkredit für die Jahre 2012 bis 2015 für die Erneuerung und Sanierung von Strassen und der öffentlichen Beleuchtung

„Der Einwohnerrat bewilligt für die Erneuerung und Sanierung von Strassen und der öffentlichen Beleuchtung einen Rahmenkredit von CHF 15'000'000, verteilt auf die Jahre 2012 bis 2015.

Der Gemeinderat wird ermächtigt, die einzelnen baulichen Vorhaben zulasten des Rahmenkredits zu beschliessen, soweit diese die in der Vorlage Nr. 10-14.119 formulierten Bedingungen für die Finanzierung über den Rahmenkredit erfüllen.

Dieser Beschluss wird publiziert; er unterliegt dem Referendum.“

Riehen,

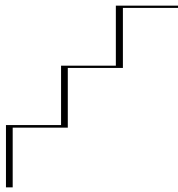
Im Namen des Einwohnerrats

Die Präsidentin:

Der Sekretär:

Salome Hofer

Andreas Schuppli



Beschluss des Einwohnerrats betreffend Rahmenkredit für die Jahre 2012 bis 2015 für die Erneuerung und Sanierung von Kanalisationen

„Der Einwohnerrat bewilligt für die Erneuerung und Sanierung von Kanalisationen einen Rahmenkredit von CHF 7'500'000, verteilt auf die Jahre 2012 bis 2015.

Der Gemeinderat wird ermächtigt, die einzelnen baulichen Vorhaben zulasten des Rahmenkredits zu beschliessen, soweit diese die in der Vorlage Nr. 10-14.119 formulierten Bedingungen für die Finanzierung über den Rahmenkredit erfüllen.

Dieser Beschluss wird publiziert; er unterliegt dem Referendum.“

Riehen,

Im Namen des Einwohnerrats

Die Präsidentin:

Der Sekretär:

Salome Hofer

Andreas Schuppli

Rahmenkredit 2012-2015, Strassenliste

Ausführungsjahr	Strasse	Abschnitt von...	Abschnitt bis...	Massnahmen
2012	Baselstrasse	Bettingerstrasse	Kirchstrasse	Erneuerung OeB
2012	Dinkelbergstrasse	Mohrhaldenstrasse	Rheintalweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2012	Esterliweg	Im Esterli	Morystrasse	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2012	Grenzacherstrasse	Hörnliallee	Gemeindegrenze	Erneuerung OeB / Neuer Kontrollschacht (Kanalisation)
2012	Kohlistieg	Rauracherstrasse	Hörnliallee	Sanierung Kanalisation
2012	Kornfeldstrasse	Mühlestiegstrasse	Lachenweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2012	Lachenweg	Morystrasse	Grenzacherweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2012-2015	Aeussere Baselstrasse	Gemeindegrenze	Bettingerstrasse	Erneuerung OeB
2013-2015	Aeussere Baselstrasse	Kilchgrundstrasse	Bettingerstrasse	Erneuerung Kanalisation
2013-2015	Auf der Bischoffhöhe	Bischoffweg	Hungerbachhalde	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Auhaldenweg	Schlossgasse	Kehrplatz	Neubau Kanalisation
2013-2015	Bäumlihofstrasse	Gemeindegrenze	Hunnenwegli	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Bäumliweg	Inzlingerstrasse	Steingrubenweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Bischoffweg	Hungerbachweg	Auf der Bischoffhöhe	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Blutrainweg	Rüchligweg	Schäferstrasse	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Hackbergstrasse	Grenzacherweg	Bettingerstrasse	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Hohlweg	Inzlingerstrasse	Hinterengeliweg	Erneuerung Kanalisation
2013-2015	Hörnliallee	Kohlistieg	Rauracherstrasse	Sanierung Kanalisation
2013-2015	Lörracherstrasse	Inzlingerstrasse	Landesgrenze	Erneuerung OeB / Sanierung Kanalisation
2013-2015	Morystrasse	Lachenweg	Kohlistieg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Paradiesstrasse	Burgstrasse	Meierweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Paradiesstrasse	Aeussere Baselstrasse	Gatternweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB

Rahmenkredit 2012-2015, Strassenliste

Ausführungsjahr	Strasse	Abschnitt von...	Abschnitt bis...	Massnahmen
2013-2015	Pfaffenlohweg	Aeussere Baselstrasse	Burgstrasse	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Rebenstrasse	Aeussere Baselstrasse	Gatternweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Rüchligweg	Rauracherstrasse	Blutrainweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Schmiedgasse	Baselstrasse	Wendelinsgasse	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Sieglinweg	Bettingerstrasse	Bahnhofstrasse	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB / Sanierung Kanalisation
2013-2015	Siegwaldweg	Haus Nr. 53C	Grenzacherweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Sonnenbühlstrasse	Kilchgrundstrasse	Essigstrasse	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Steingrubenweg	Bäumliweg	Kehrplatz Ende	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB / Sanierung Kanalisation
2013-2015	Untere Wenkenhofstrasse	Grenzacherweg	Fussweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Unterm Schellenberg	Haus Nr. 14	Grenzacherweg	Gesamterneuerung Strasse inkl. OeB
2013-2015	Wasserstelzenweg	Rüchligweg	Rainallee	Gesamterneuerung Strasse / Sanierung Kanalisation