



# Regierungsrat des Kantons Basel-Stadt

An den Grossen Rat

07.5013.02

BVD/P075013  
Basel, 18. Februar 2009

Regierungsbeschluss  
vom 17. Februar 2009

## **Anzug Christian Egeler und Konsorten betreffend Dringlichkeit von Gleiserneuerungen und Werkleitungersatz**

Der Regierungsrat hat an seiner Sitzung vom 27. März 2007 den nachstehenden Anzug Christian Egeler und Konsorten dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

„Bauvorhaben im öffentlichen Strassenraum sind jeweils für die Anwohner und Strassenbenutzer eine meist unangenehme Situation mit entsprechenden Auswirkungen auf das tägliche Leben. Es ist daher begrüssenswert, wenn Bauvorhaben am selben Ort möglichst zusammen koordiniert und durchgeführt werden. Diese Zusammenarbeit klappte in den letzten Jahren auch meist gut. Insbesondere das Baudepartement und die staatseigenen Betriebe IWB und BVB pflegen eine enge Zusammenarbeit, die allerdings bei staatseigenen Betrieben auch vorausgesetzt werden muss. Bei diesen Arbeiten handelt es sich schliesslich auch meist um Jahre vorausplanbare Instandhaltungsarbeiten.

In den letzten Jahren wurden dem Grossen Rat aber nun mehrere Projekte vorgelegt, bei denen diese Koordination eine eigentliche Diskussion über Lösungsvarianten verunmöglicht hat. So war zum Beispiel beim Wettsteinplatz, bei der Umgestaltung der Clarastrasse sowie wie nun beim Karl-Barth-Platz die Dringlichkeit einer Gleiserneuerung durch die BVB ein wesentliches Argument, einen Ausgabenbericht nicht zurückzuweisen um ein geändertes Projekt zu verlangen. Die BVB gaben in all diesen Fällen an, dass der Gleisersatz so dringend ist, dass der weitere Betrieb an diesem Ort nicht mehr auf den alten Gleisen durchgeführt werden könnte. Ein vorzeitiger Ersatz der Gleise würde dann die heutige Situation für die nächsten 20 Jahre vorgeben bzw. nicht vertretbare Zusatzkosten generieren.

Da der Ersatz von Gleisanlagen wie auch von Werkleitungen eine langjährig planbare Aufgabe ist, sollte in unserem politischen System eine Diskussion über Lösungsvarianten möglich sein.

Wir bitten deshalb Regierungsrat zu prüfen und berichten,

- weshalb bei vielen Projekten diese Dringlichkeit vorliegt,
- ob eine Verzögerung der koordinierten Bauvorhaben von ein paar Monaten tatsächlich nicht möglich sind, weil sie zu Betriebseinschränkungen oder gar Betriebseinstellungen der BVB führen resp. nicht vertretbare Mehrkosten die Folge sind,
- ob die BVB und die IWB (sowie weitere Werkleitungseigentümer) das Baudepartement rechtzeitig über die langjährig geplanten Bauvorhaben informieren,
- wie das heutige Vorgehen auch auf politischer Seite verbessert werden kann, damit solchen Entscheidungseinengungen verkleinert werden können.

Christian Egeler, Christoph Wydler, Peter Zinkernagel, Stephan Gassmann, Eduard Rutschmann, Brigitte Heilbronner-Uehlinger, Jörg Vitelli, Brigitte Strondl“

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

## 1. Einleitung

Im Rahmen von RV09 beauftragte der Regierungsrat das Bau- und Verkehrsdepartement aufzuzeigen, wie die Erhaltungsplanung der Infrastruktur auf Allmend so gestaltet werden könnte, dass folgende Ziele erreicht werden können:

1. Wesentliche Kosteneinsparung
2. Pro Jahr ausgeglichene Ausgaben
3. Wesentliche Reduktion der Bauintervalle pro Strassenstück
4. Minimieren der Baustellendauer

Gleichzeitig gab der Regierungsrat vor, dass die Ziele nicht mittels einer organisatorischen Zusammenlegung der Bauabteilungen des BVD, der IWB und der BVB, sondern mittels verbesserter Koordination zu erreichen seien.

Das Bau- und Verkehrsdepartement erarbeitete daraufhin das so genannte Geschäftsmodell Infrastruktur. Ein Eckpunkt des Geschäftsmodells stellt die integrierte Erhaltungsplanung dar. In einem Pilotprojekt wurde ein Managementwerkzeug getestet, welches eine solche integrierte Planung wesentlich unterstützt. Der Pilotversuch verlief erfolgreich, sodass das Werkzeug nun auf sämtliche Teilsysteme der Infrastruktur auf Allmend (Strassen, Schienen, Werkleitungen usw.) ausgeweitet werden soll.

Folgende Infrastruktur-Teilsysteme werden in der Erhaltungsplanung integral koordiniert:

- Abwasserleitungsanlagen
- Elektrizität
- Fernwärme
- Gas
- Gleisanlagen
- Kunstbauten
- Lichtsignalanlagen
- Straßen
- Straßenbegleitgrün
- Wasser
- Wasserbauten.

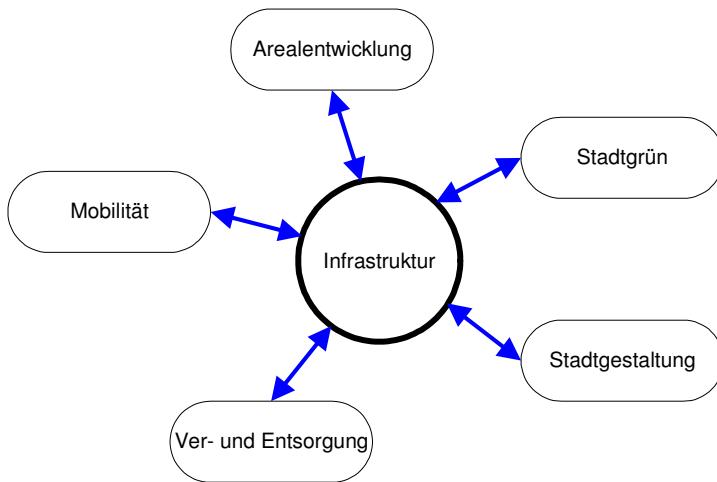
Im Folgenden beschreiben wir kurz die wichtigsten Aspekte des Geschäftsmodells und daraufhin das Managementwerkzeug.

## 2. Geschäftsmodell Infrastruktur

Im Zentrum des Modells steht die Infrastruktur auf und in Straßen und Plätzen. Die Infrastruktur ist allerdings nicht Selbstzweck, sondern:

- die Infrastruktur in der Strasse dient als Verteilnetz für Energie, Zu- und Abwasser sowie Kommunikation.
- die Infrastruktur auf der Strasse dient als Verkehrsträger, als öffentlicher Aufenthaltsort und bestimmt wesentlich die Ortsattraktivität für Wohnen, Detailhandel u.ä. und ist somit ein wichtiger Standortfaktor.

Die folgende Grafik verdeutlicht diesen Sachverhalt. Um die Infrastrukturteilsysteme gruppieren sich die internen Vertreter der sog. „Anspruchsgruppen“, die mit dieser Infrastruktur Wirkungen erzielen können. Sie bestimmen letztlich, wie die Infrastruktur im Detail auszugestalten ist.



Die Planung wird zukünftig in zwei Stufen erfolgen. Die erste Stufe beinhaltet die Erhaltungsplanung. Dabei plant zuerst jedes Teilsystem aufgrund des Zustandes und der Bedeutung die Erhaltung seiner Anlagen. Diese Planungen werden dann, unterstützt durch ein neu entwickeltes Managementwerkzeug, über alle Teilsysteme koordiniert. Daraus ergibt sich ein mittelfristiger Erhaltungsplan. Konkret: Wo soll wann und was gebaut werden. Diese Planung über mehrere Jahre soll Sofortmassnahmen auf ein Minimum reduzieren. Dieser rein aus Sicht der Substanzerhaltung erstellte Plan wird auf der zweiten Stufe mit den Anspruchsgruppen Stadtgrün, Stadtgestaltung, Mobilität, Arealentwicklung sowie Ver- und Entsorgung diskutiert und aufgrund der Bedürfnisse bereinigt. Es kann also durchaus sein, dass ein Projekt vorgezogen oder verschoben wird, weil die Anspruchsgruppen die Infrastruktur nicht nur erhalten, sondern an geänderte Bedürfnisse anpassen wollen. Ebenso kann es sein, dass ein Projekt nicht von der Erhaltungsplanung, sondern von einer oder mehreren Anspruchsgruppen angestoßen wird. Aus diesen Diskussionen ergibt sich ein mittelfristiger Massnahmenplan.

Das Geschäftsmodell basiert wie vom Regierungsrat vorgegeben auf Koordination und nicht auf Zusammenführen der beteiligten Organisationseinheiten. Zur Koordination werden folgende Gremien eingesetzt:

Die **Koordinationskommission Erhaltung** entscheidet über die Erhaltungsplanung aus technischer und betriebswirtschaftlicher Sicht. Ihr gehören die Leiter der für die Teilsysteme verantwortlichen Organisationseinheiten an (IWB, TBA und BVB). Die Kommission wird vom Kantonsingenieur geleitet.

Die **Koordinationskommission Infrastruktur** entscheidet über die Infrastrukturplanung unter Einbezug der Interessen der Anspruchsgruppen (Mobilität, Ver- und Entsorgung mit Wasser, Elektrizität, Fernwärme, Gas, Stadtgrün, Stadtgestaltung und Arealentwicklung). Ihr gehören ein Mitglied der Koordinationskommission Erhaltung und die Leitungen der Organisationseinheiten der Anspruchsgruppen (Mobilität, BVB), Ver- und Entsorgung (IWB und TBA), Stadtgrün (SF), Stadtgestaltung (HPA-P) und Arealentwicklung (HPA-P) an. Da auch Sicherheitsaspekte eine wesentliche Rolle spielen, nimmt der Leiter der Verkehrsabteilung (Kapo) zusätzlich Einsitz. Die Kommission wird geleitet vom Generalsekretär des BVD.

Zur Unterstützung der beiden koordinierenden Kommissionen wurde eine neue Stelle geschaffen: Die **Geschäftsstelle Infrastruktur**. Sie ist organisatorisch dem Generalsekretariat des Bau- und Verkehrsdepartements unterstellt. Diese Geschäftsstelle setzt zwei zentrale Instrumente ein: Das Integrale Managementwerkzeug (I-MWZ) und den MapServer (GIS). Das I-MWZ unterstützt den Prozess der Bestimmung von koordinierten Infrastrukturprojekten. Darin eingepflegt sind alle Objekte der Infrastruktur auf Allmend inkl. deren Zustand. Es berechnet, wo, wann und welche Systeme mit welchen Massnahmen und mit welchen Kosten saniert werden müssen. Im MapServer werden alle Vorhaben von der Planung bis und mit Realisierung visualisiert, so dass alle Projektbeteiligten die entsprechenden Informationen abrufen können. Gleichzeitig wird eine Baustellenliste für die Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt.

Mit dem integralen Managementwerkzeug werden Erhaltungsmassnahmen über sämtliche Infrastruktur-Teilsysteme – und darunter fallen auch Gleiserneuerungen – innerhalb eines zusammenhängenden Projektperimeters optimal koordiniert und damit die einzelfallweise Gleiserneuerung in Zukunft auf ein Minimum beschränkt. Damit das neue Instrument funktioniert, müssen jedoch sämtliche Zustandsdaten – in diesem Fall der Gleisanlagen durch die BVB – vollständig erfasst und an die Geschäftsstelle Infrastruktur übergeben werden.

Das BVD ist davon überzeugt, dass die vom Antragsteller angesprochenen Probleme mit den bereits vorgenommenen organisatorischen Veränderungen und den zur Anwendung gelangenden Instrumenten der Vergangenheit angehören bzw. weitgehend behoben sind.

### 3. Antrag

Auf Grund dieses Berichts beantragen wir Ihnen, den Anzug Christian Egeler und Konsorten als erledigt abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin  
Präsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl  
Staatsschreiberin