



An den Grossen Rat

14.5696.02

BVD/P145696

Basel, 4. März 2015

Regierungsratsbeschluss vom 3. März 2015

Schriftliche Anfrage Christoph Haller betreffend „Baustellenmanagement im Bau- und Verkehrsdepartement (BVD)“

Das Büro des Grossen Rates hat die nachstehende Schriftliche Anfrage Christoph Haller dem Regierungsrat zur Beantwortung überwiesen:

„Das Jahr 2014 wird in Basel als "Baustellenjahr" in die Annalen gehen. Baustellen sind zwar für den Erhalt der Infrastruktur unumgänglich aber für die Bevölkerung und alle Verkehrsteilnehmenden ein grosses Ärgernis. Dies war schon früher so, weshalb unter der Federführung der Vorgängerin des jetzigen Departementvorstehers im seinerzeitigen Baudepartement ein entsprechendes Vorgehensmodell "Geschäftsmodell Infrastruktur" (GI) zur möglichst Geringhaltung der negativen Effekten von Baustellen erarbeitet und eingeführt wurde. Das zentrale Ziel des Geschäftsmodells Infrastruktur war, dass koordiniert gebaut wird und danach möglichst lange nicht mehr (gemäss Allmendgesetz: Strassenraum mind. 5 und Trottoir mind. 2 Jahre baufrei). Alle Ämter mit Infrastrukturaufgaben wurden in das Geschäftsmodell einbezogen.

Aufgrund persönlicher Erfahrungen und Reaktionen aus der Bevölkerung bin ich nicht sicher, ob das GI noch angewendet wird.

So wurden zum Beispiel im unteren Teil der Hohe Winde-Strasse in diesem Frühjahr die Wasserleitungen erneuert. Die Baustellensituation dauerte rund vier Monate. Zwei Wochen nach Abschluss der Bauarbeiten wurde die gleiche Strasse wiederum aufgerissen um Glasfaserleitungen zu verlegen. Diese Arbeiten wurden von einer anderen Baufirma ausgeführt als jene die mit den Wasserleitungssanierungen beauftragt war. Dies bedeutet, dass zwei Mal eine Baustelleninfrastruktur aufgebaut wurde, was zu zusätzlichen Kosten geführt haben dürfte.

In den meisten Kantonen besteht bezüglich Baustellenmanagement ein Bonus-/Malussystem zur Einhaltung oder wenn immer möglich Verkürzung der Baustellenzeit. Dieses System hat sich bewährt. Verschiedentlich haben aber Exponenten des BVD auf entsprechende Anfragen geantwortet, die Einführung eines Bonus-/Malussystems sei in Basel nicht möglich.

Deshalb meine Fragen:

- Wird das vor noch nicht so langer Zeit eingeführte "Geschäftsmodell Infrastruktur" im BVD noch angewendet? Falls ja, werden bei der Anwendung auch die grossen "Baustellenverursacher" Industrielle Werke Basel und Basler Verkehrsbetriebe einbezogen?
- Ist der Regierungsrat tatsächlich der Meinung, dass in Basel-Stadt die Einführung eines Bonus-/Malussystems zur Verkürzung der jeweiligen Baustellenzeit keinen Nutzen bringen würde?

Christophe Haller“

Wir beantworten diese Schriftliche Anfrage wie folgt:

Wird das vor noch nicht so langer Zeit eingeführte "Geschäftsmodell Infrastruktur" im BVD noch angewendet? Falls ja, werden bei der Anwendung auch die grossen "Baustellenverursacher" Industrielle Werke Basel und Basler Verkehrsbetriebe einbezogen?

Zur Koordination der Baustellen der unterschiedlichen Betreiber von Infrastrukturanlagen wird das Geschäftsmodell Infrastruktur (GMI) nach wie vor und aus Sicht des Regierungsrates auch erfolgreich angewendet. In den entsprechenden Koordinationsgremien sind neben dem Bau- und Verkehrsdepartement auch die IWB, die BVB, die Swisscom, die Polizei sowie die Gemeinden Riehen und Bettingen vertreten.

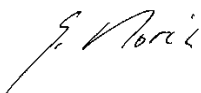
Gerade die erwähnte Baustelle an der Hohen Winde Strasse wurde in enger Koordination und Abstimmung zwischen den IWB und den Swisscom geplant und umgesetzt. Da die Wasserleitung der IWB und die Glasfasererschliessung der Swisscom jedoch nicht im gleichen, sondern im gegenüber liegenden Trottoir verlaufen, konnte nicht parallel an diesen Baustellen gearbeitet werden. Wäre gleichzeitig in beiden Trottoirs gebaut worden, so hätte das bestehende Verkehrsregime nicht aufrechterhalten werden können. Diese Bauabläufe wurden den Anwohnerinnen und Anwohnern so kommuniziert und stiessen dort auch auf Verständnis; der Projektleitung sind keinerlei Reklamationen bekannt.

Auf der „IWB-Seite“ der Strasse wurden die Arbeiten für die Glasfasererschliessung der Swisscom durch den Unternehmer der IWB ausgeführt und durch die Swisscom mitfinanziert. Die Konditionen dieses Unternehmers waren für die Swisscom jedoch ungünstig, weshalb die verbleibenden Arbeiten im gegenüberliegenden Trottoir separat ausgeschrieben und an einen anderen Unternehmer vergeben wurden.

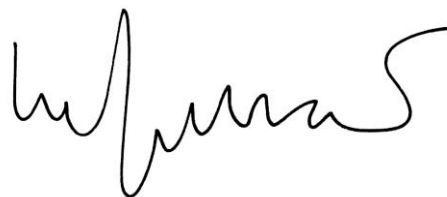
Ist der Regierungsrat tatsächlich der Meinung, dass in Basel-Stadt die Einführung eines Bonus- / Malussystems zur Verkürzung der jeweiligen Baustellenzeit keinen Nutzen bringen würde?

Die Vermietung von Strassenabschnitten und ähnliche Bonus-Malus-Systeme für die Ausführung bzw. Beschleunigung von Bauarbeiten wurden bisher vor allem auf Nationalstrassen angewendet und lassen sich nicht ohne weiteres auf städtische Verhältnisse übertragen. Während bei monofunktionalen Infrastrukturen wie Nationalstrassen mit einem einzigen Bauherrn die optimale Organisation der Bauabläufe den ausführenden Unternehmungen überlassen werden kann, ist die Situation in städtischen Verhältnissen mit multifunktionalen Infrastrukturen und einer grossen Anzahl von Beteiligten wie Randbedingungen wesentlich komplexer. Dem entsprechend wird auch in der Norm des Verbandes Schweizerischer Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS SN 641 505a) ausdrücklich auf die Nachteile und Risiken von Anreizsystemen hingewiesen und deren Anwendung auf Baustellen mit mehreren Werkeigentümern und insbesondere bei Strassen in Innerortsbereichen sowie entlang von Vorortsbahnen explizit nicht empfohlen. Entgegen der Darstellung des Fragenden werden deshalb Bonus-Malus-Systeme auch in anderen Schweizer Städten von kantonalen Bauherren nicht angewendet. Der Regierungsrat schliesst sich bei diesem Thema der Fachmeinung der normschaffenden Experten des VSS an.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Guy Morin
Präsident



Marco Greiner
Vizestaatsschreiber

