



## Koordinationskonferenz Infrastruktur

Version 2 vom 03. Dezember 2020

### REGELUNG

betreffend

### KOSTENVERTEILUNG bei Bauarbeiten auf Allmend

#### 1 Allgemeines

##### 1.1 Zweck und Ziele

Die vorliegende Regelung definiert die Kostenverteilung zwischen allen Teilsystemen bei Bauarbeiten auf Allmend. Sie ersetzt die „Regelung betreffend Kostenaufteilung zwischen Teilsystemen“, genehmigt durch die KOKO-I vom 27. November 2012.

Ziel ist die Festlegung eines allseits anerkannten Kostenschlüssels für die übergeordneten Projektkosten und Instandstellungskosten der Oberfläche bei koordinierten Projekten zum Zeitpunkt der Vorprojektgenehmigung oder spätestens vor der Ausschreibung der Baumeisterarbeiten.

Die Kostenverteilung für die Instandstellung der Oberfläche im Bereich der Tram- und Businfrastrukturen ist in der separaten Vereinbarung über die „Aufgabenteilung und Zuständigkeit von BVB und Bau- und Verkehrsdepartement Basel-Stadt bei Bau- und Unterhaltsarbeiten auf Allmend“ vom 14. Juni 2011 definiert.

##### 1.2 Grundlagen

- „Verordnung über die Inanspruchnahme der Allmend (Allmendverordnung)“ vom 4. August 2009 (Stand 26. Februar 2017)
- „Geschäftsmodell Infrastruktur Pflichtenheft Gesamtprojektleitung Phase Build“, genehmigt KOKO-I: 27. Mai 2010

##### 1.3 Begriffe

**Restwert:** Der Restwert ist die Differenz zwischen dem Wiederbeschaffungswert der Anlage und der aufgelaufenen Amortisation. Die Aufteilung zwischen Amortisation und Restwert erfolgt für die Werkleitungen gemäss Allmendverordnung nach dem Anlagenalter. Für die Teilsysteme Strassen, Kunstbauten und Abwasserleitungen erfolgen die Berechnungen nach dem Anlagenzustand.

**Wirkungsänderung:** Neue oder angepasste Nutzung der Allmend (z.B. neue Grünanlage, Umgestaltung oder Massnahme zur Förderung des Velo- oder Fussverkehrs).

**Projektperimeter:** Gesamter Raum, der von einem koordinierten Projekt betroffen ist.

**Umgestaltungsfläche:** Fläche, die aufgrund der Wirkungsänderung erneuert werden muss.

**Instandstellungsfläche:** Definierte Fläche, die nach den Werkleitungsarbeiten instand gestellt wird. Die einzelnen Elemente der Strassenanlage werden in der Abbildung 1 beschrieben.

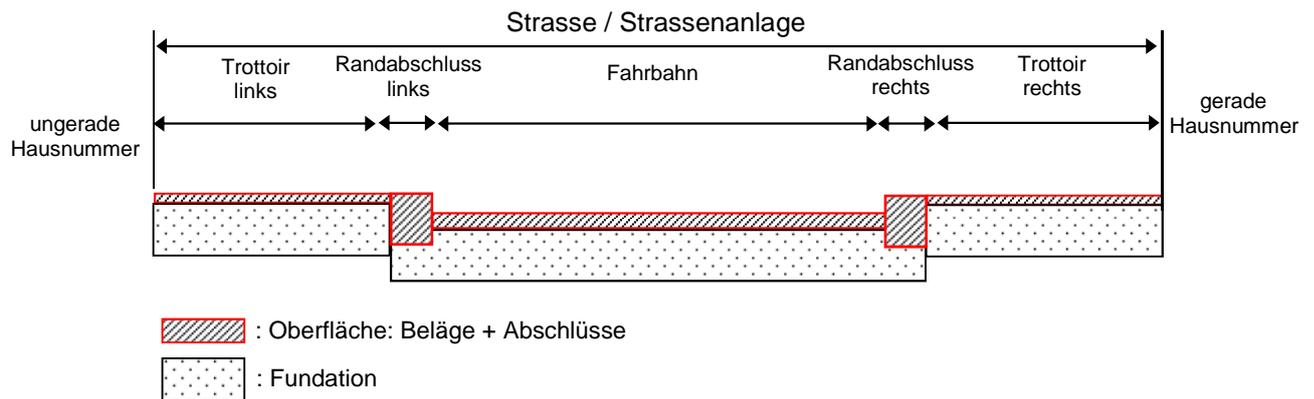


Abb. 1: Elemente des Strassenquerschnitts

## 2 Kostenverteilung übergeordnete Kosten bei koordinierten Projekten

### 2.1 Definition gemeinsam getragene Kosten

Bei koordinierten Projekten entstehen übergeordnete und allgemeine Aufwendungen, welche nicht explizit einem Teilsystem zugeordnet werden können. Diese Aufwendungen von Dritten (Eigenleistungen werden gegenseitig grundsätzlich nicht in Rechnung gestellt) werden durch den Gesamtprojektleiter beauftragt und vorfinanziert.

Folgende Aufwendungen fallen unter diese Regelung:

- Koordination und gemeinsame Aufwendungen Ingenieurleistungen
- Öffentlichkeitsarbeiten
- Bestandesaufnahmen (Gebäudeaufnahmen, Rissprotokolle...)
- Versicherung Vermessungspunkte
- Vermessungsarbeiten
- Verkehrsdienste oder Lichtsignalanlagen für gemeinsame Bautätigkeiten
- Provisorische Signalisation und Markierung

Im Einzelfall können nach Vereinbarung weitere projektspezifische, übergeordnete Leistungen auf allen Teilsystemen aufgeteilt werden.

### 2.2 Weiterverrechnung der gemeinsam getragenen Kosten

Um den administrativen Aufwand zu minimieren, ist bei der Weiterverrechnung der Leistungen gemäss Abschnitt 2.1 je nach Projektart zu unterscheiden:

#### **Erhaltungsprojekte:**

Unter diese Kategorie fallen die Projekte mit einer Finanzierung mehrheitlich über gebundene Ausgaben (keine Finanzierung mit Grossratbeschluss, keine Finanzierung über Rahmenausgaben Gestaltung Innenstadt...) und mit einem nur geringen Anteil an Umgestaltung (z.B. kleinere Langsamverkehrsmassnahme, BehiG-Massnahme etc.).

Bei dieser Art von Projekten erfolgt die Beteiligung an den gemeinsam getragenen Kosten pauschal wie folgt:

Der Gesamtprojektleiter stellt jedem Projektpartner mit Teilsystem-Kosten grösser 50'000 CHF nach Baubeginn eine Rechnung für übergeordnete Aufwendungen in Höhe von 1% seiner

Teilsystem-Kosten GMI (Stand Baubeginn). Bei Teilsystem-Kosten zwischen 20'000 und 50'000 CHF wird ein Pauschalbeitrag von 500 CHF in Rechnung gestellt, bei Teilsystem-Kosten kleiner 20'000 CHF wird kein Beitrag erhoben.

### Umgestaltungsprojekte

Unter diese Kategorie fallen die Umgestaltungsprojekte mit Finanzierung über Grossratbeschluss, Rahmenausgaben Gestaltung Innenstadt usw.

Die gemeinsam getragenen Kosten werden vom Gesamtprojektleiter den anderen Bauherren gemäss Verteilschlüssel jährlich beim Jahresabschluss (Anfang Januar) projektspezifisch weiterverrechnet. Der Kostenteiler wird entsprechend dem prozentualen Anteil der Teilsystem-Kosten an den Gesamtkosten GMI berechnet, für alle Teilsysteme mit Kostenanteil grösser 1% der Gesamtkosten der Massnahme. Liegen die Teilsystem-Kosten unter 1% der Gesamtkosten wird kein Beitrag erhoben. Der Kostenteiler sowie die vorgesehenen übergeordneten Leistungen werden spätestens beim Start des Bewilligungsverfahrens zwischen allen Teilsystemen vereinbart. Bei wesentlichen Projektänderungen kann der Kostenteiler revidiert werden.

#### 2.3 Nicht aufzuteilende Kosten

Bestimmte übergeordnete Leistungen werden nicht auf alle Teilsysteme aufgeteilt:

- Baumschutzkonzept (zu Lasten STG oder Investitionsrechnung)
- PAK-Untersuchungen (zu Lasten TBA bei koordinierten Projekten)

Bei Kosten, welche nicht einem eruierbaren Verursacher zugeordnet werden können (z.B. Altlasten, Entsorgung von PAK-belastetem Material, Archäologie) gilt das „Störerprinzip“. Dies bedeutet, dass diese Kosten auf die betroffenen Teilsysteme aufgeteilt werden.

Ebenso werden alle übergeordneten Aufwendungen, welche klar einem oder mehreren Teilsystemen zugeordnet werden können (z.B. Verkehrsdienste für spezifische Bautätigkeiten, Baumpflegearbeiten), unter den an diesen Leistungen profitierenden Teilsystemen, zu einem zu vereinbarenden Kostenteiler aufgeteilt.

### 3 Kostenverteilung der Leitungsbauarbeiten

Die Kosten für Leitungsumlegungen und Neubauten, die bedingt durch Strassen- oder Gleiskorrekturen ausgeführt werden müssen, werden nach Allmendverordnung § 44 weiterverrechnet.

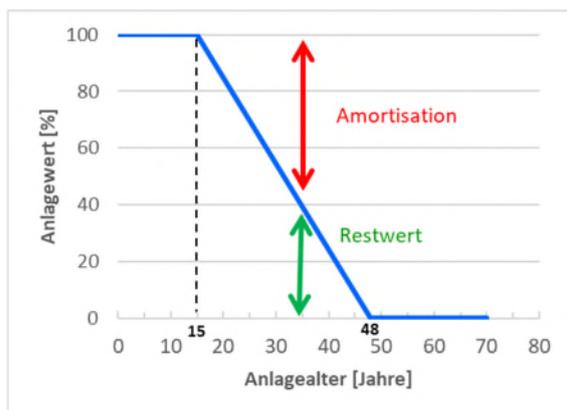


Abb. 2: Aufteilung von Restwert und Amortisation gemäss Allmendverordnung bei Werkleitungen

Die Berechnung der Restwerte bzw. Amortisation erfolgt auf der Basis des Wiederbeschaffungswertes der bestehenden Anlage. Die Aufteilung des Wiederbeschaffungswertes in Amortisation und Restwert erfolgt grundsätzlich anhand der Allmendverordnung (vgl. Abb. 2)

Unterhaltsarbeiten und Anlagenausbau der Werkleitungseigentümer werden nicht weiterverrechnet.

## 4 Kostenverteilung Instandstellung Oberfläche

### 4.1 Allgemeines

Im vorliegenden Kapitel 4 wird die Regelung für die Aufteilung der Kosten der Instandstellung der Oberfläche infolge Bauarbeiten auf Allmend definiert.

Die Regelung gemäss Allmendverordnung § 44 kann für das Teilsystem Strassen und Kunstbauten nur sinngemäss angewendet werden, da sich die technische Lebensdauer in Abhängigkeit der Erhaltungsmassnahmen verändert und damit nicht der Regelung gemäss Verordnung entspricht. Anstelle des Anlagealters wird bei diesen Teilsystemen der Zustand gesetzt (vgl. Abb. 3).

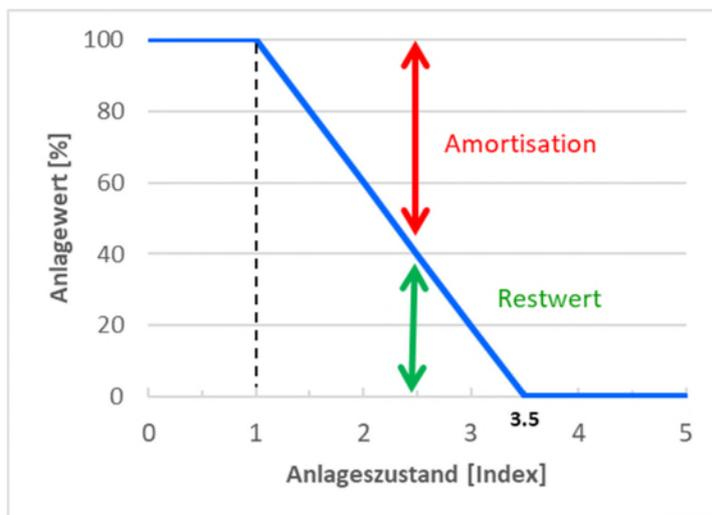


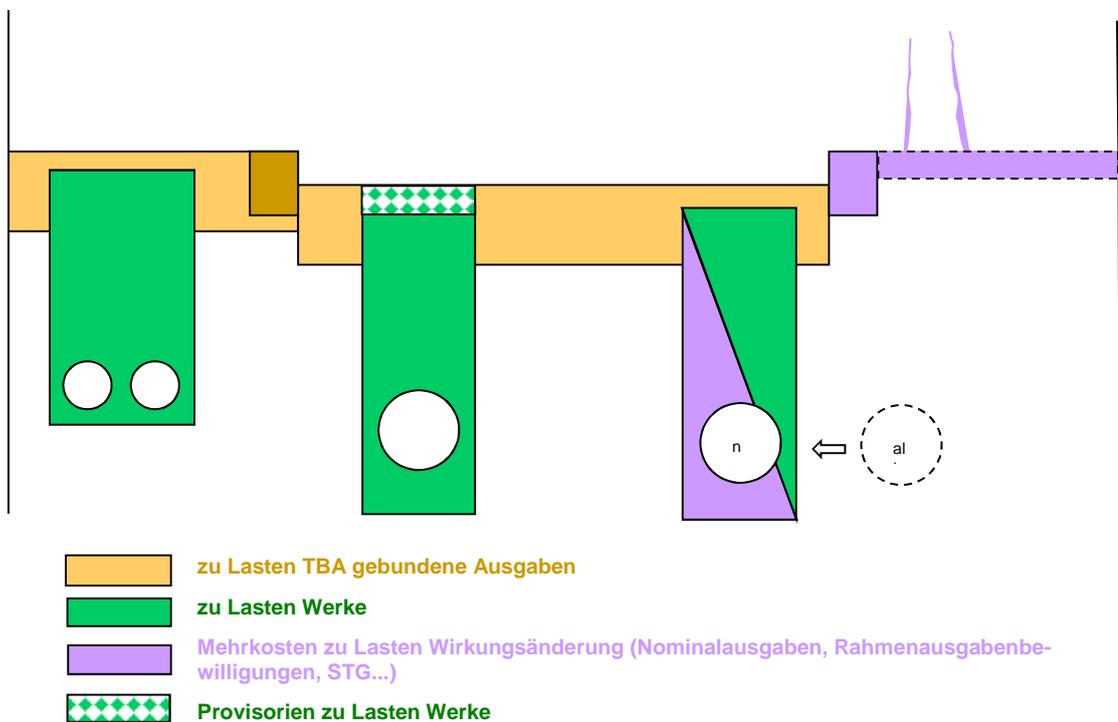
Abb. 3: Aufteilung von Restwert und Amortisation nach Anlagezustand (Strassen)

Der Kostenteiler für die Instandstellung der Oberfläche wird entsprechend dem Restwert der Strassenanlage ermittelt. Dieser Restwert ist aufgrund der Zustandsaufnahmen, pro Abschnitt und pro Bauteil (Trottoirs, Randsteine und Fahrbahn) definiert. Die Beurteilung bzw. die Berechnung des Kostenteilers innerhalb eines Projektes erfolgt auf der Bauteilebene. Innerhalb eines Projektes (Massnahmenplan) können verschiedene Fälle (A, B, C und D) vorkommen. Wenn immer möglich wird jedoch bei der Ausschreibung der Baumeisterarbeiten in die Objektgliederung ein Objekt ‚Instandstellung Oberfläche‘ für das gesamte Projekt integriert. Die Instandstellung der Oberfläche wird auf dieses Objekt ausgemessen und gemäss dem über das gesamte Projekt berechneten Kostenteiler den jeweiligen Bauherren in Rechnung gestellt.

4.2 Fall A: Kostenteiler bei kombinierten Massnahmen I-MWZ<sup>1</sup> und/oder bei abgeschriebener Strassenanlage (Restwert=0)

Das System I-MWZ evaluiert die optimalen Erhaltungsmassnahmen für sämtliche Teilsysteme in einem bestimmten Perimeter bei annähernd abgeschriebenen Anlagen. In diesem Fall trägt jedes Teilsystem seine Kosten. Diese Regelung wurde im Rahmen der Erarbeitung des Geschäftsmodells Infrastruktur unter den Beteiligten vereinbart, da mit dem I-MWZ eine Kostenoptimierung über sämtliche Infrastrukturteilsysteme erfolgt und damit ein gesamtwirtschaftlich optimales Resultat erzeugt wird.

Die Instandstellung der Oberfläche geht zu Lasten TBA Rahmenausgabenbewilligung Strassen. Im Fall einer Wirkungsänderung gehen die Mehrkosten aufgrund der Wirkungsänderung zu Lasten neue Ausgaben (Rahmenausgabenbewilligung oder Nominalausgabe).



<sup>1</sup> I-MWZ: technisch wissenschaftliches integriertes Managementwerkzeug zur zustandsbasierten und kostenoptimierten Evaluation von kombinierten Erhaltungsmassnahmen

4.3 Fall B: Kostenteiler bei einzelnen oder kombinierten Massnahmen an nicht abgeschriebenen Strassenanlagen **ohne** Wirkungsänderung

Der Kostenteiler kommt nur bei einer flächendeckenden Instandstellung der Oberfläche (gesamter Belagsaufbau) mit resultierendem Mehrwert für die Strassenanlage (ganzes Trottoir, mindestens eine Fahrspur usw.) zur Anwendung.

Der Kostenteiler für die Instandstellung der Oberfläche wird nach dem Restwert der Strassenanlage ermittelt.

Folgende Bauleistungen sind im Kostenteiler der Instandstellung der Oberfläche enthalten:

- Installationsanteil (prozentualer Anteil der Kosten der Instandstellung Oberfläche an den Gesamtkosten)
- Entfernen und Entsorgen des Belags (inkl. Gebühren) und Entfernen der Randabschlüsse
- Feinplanie über die ganze Instandstellungsfläche
- Versetzen von Randabschlüssen (exkl. Material) und Deckel (exkl. Material) und Einbauen von Belägen über die ganze Instandstellungsfläche (inkl. alle Vorbereitungs- und Nebenarbeiten)

Folgende Bauleistungen sind vom Kostenteiler ausgeschlossen:

- Alle Werkleitungsarbeiten inkl. Aufbrucharbeiten, Grabarbeiten und Instandstellungen bis Planie und Provisorien je nach Bauvorgang (zu Lasten Werke)
- Erneuerung Strassenentwässerung (zu Lasten TBA)
- Ergänzende Arbeiten an der Foundationsschicht ausserhalb der Grabenfläche (zu Lasten TBA)
- Lieferung Material (Randabschlüsse, Entwässerung zu Lasten TBA)

Die Instandstellungsflächen, für welche die Werke den Restwert übernehmen müssen, werden wie folgt definiert:

**Fahrbahnbereich:**

Die Instandstellungsfläche umfasst mindestens eine gesamte Fahrspurbreite. Es sind keine Belagsfugen in der Fahrspur zugelassen.

**Trottoirbereich:**

Die Instandstellungsflächen werden wie folgt definiert

Grabentiefe	bis 2.0 m	über 2.0 m
Breite Instandstellungsfläche	Grabenbreite*+ beidseitig 0.2 m	Grabenbreite*+ beidseitig 0.4 m

\* beinhaltet die ursprüngliche Grabenbreite und die durch die Grabarbeiten beeinträchtigte Fläche (Setzungen, Belagsrisse).

Falls die Breite der Instandstellungsfläche mehr als 2/3 der Trottoirbreite beträgt, umfasst die Instandstellungsfläche die gesamte Trottoirfläche.

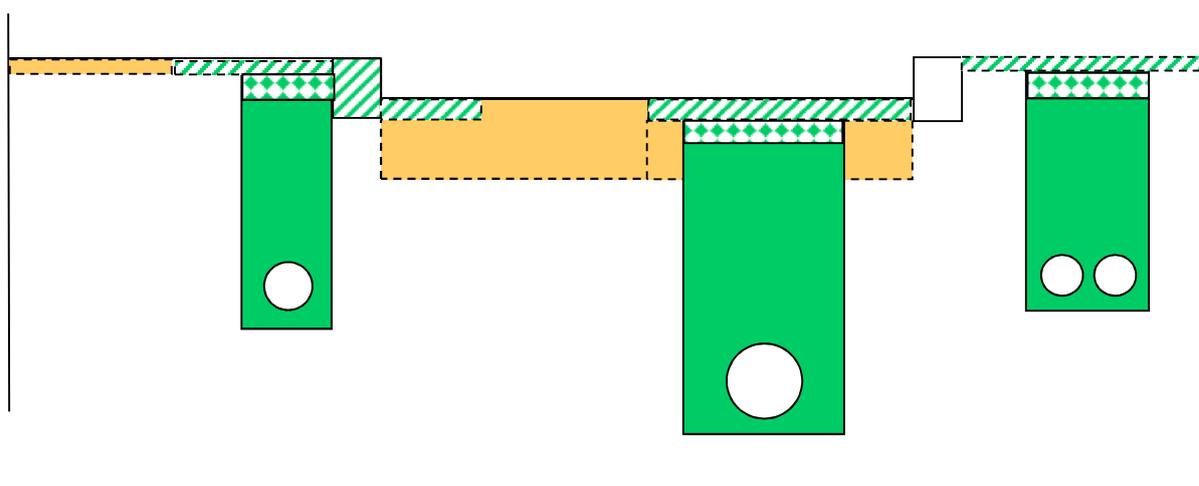
### Querungen und/oder lokale Aufgrabungen:

Grundsätzlich gelten dieselben Breiten wie bei Längsgräben im Trottoirbereich. Falls die Distanz zwischen den einzelnen Instandstellungsflächen weniger als 8 Meter beträgt (Abstand Belagsschnitte), werden die Zwischenflächen in die Instandstellungsfläche aufgenommen.

**Randabschlüsse:** Falls die Randabschlüsse aufgrund von Leitungsarbeiten im Trottoir neu gesetzt werden müssen, wird die aufgrund des Versetzens der Randabschlüsse zusätzliche Belagsfläche der Fahrbahn in die Instandstellungsfläche aufgenommen. Die betroffene Fahrbahnbreite muss entsprechend der gegebenen Umstände festgelegt werden. Es sind folgende Fälle möglich:

1. Anschnitt neben der Wasserschale und Ergänzung mit Sickerbeton und Belag (Breite ca. 20 cm) bei neuwertigen Fahrbahnbelägen, guter Standfestigkeit und geringer Verkehrsbelastung.
2. Anschnitt in der Fahrspur und Ersatz der Deck- und ev. Binder-/Tragschicht (Mindestbreite: 1.20m) für maschinellen Einbau bei guter Standfestigkeit.
3. Erneuerung einer ganzen Fahrspur oder einer Fahrbahnhälfte, bei hoher Verkehrsbelastung oder bei beschädigten Fahrbahnbelägen und schlechter Tragfähigkeit.

Wird während der Bauarbeiten ein Qualitätsmangel an den Randabschlüssen festgestellt, der zu unerwarteten Mehraufwendungen führt, werden die Mehrkosten zu 50% durch das TBA mitgetragen.



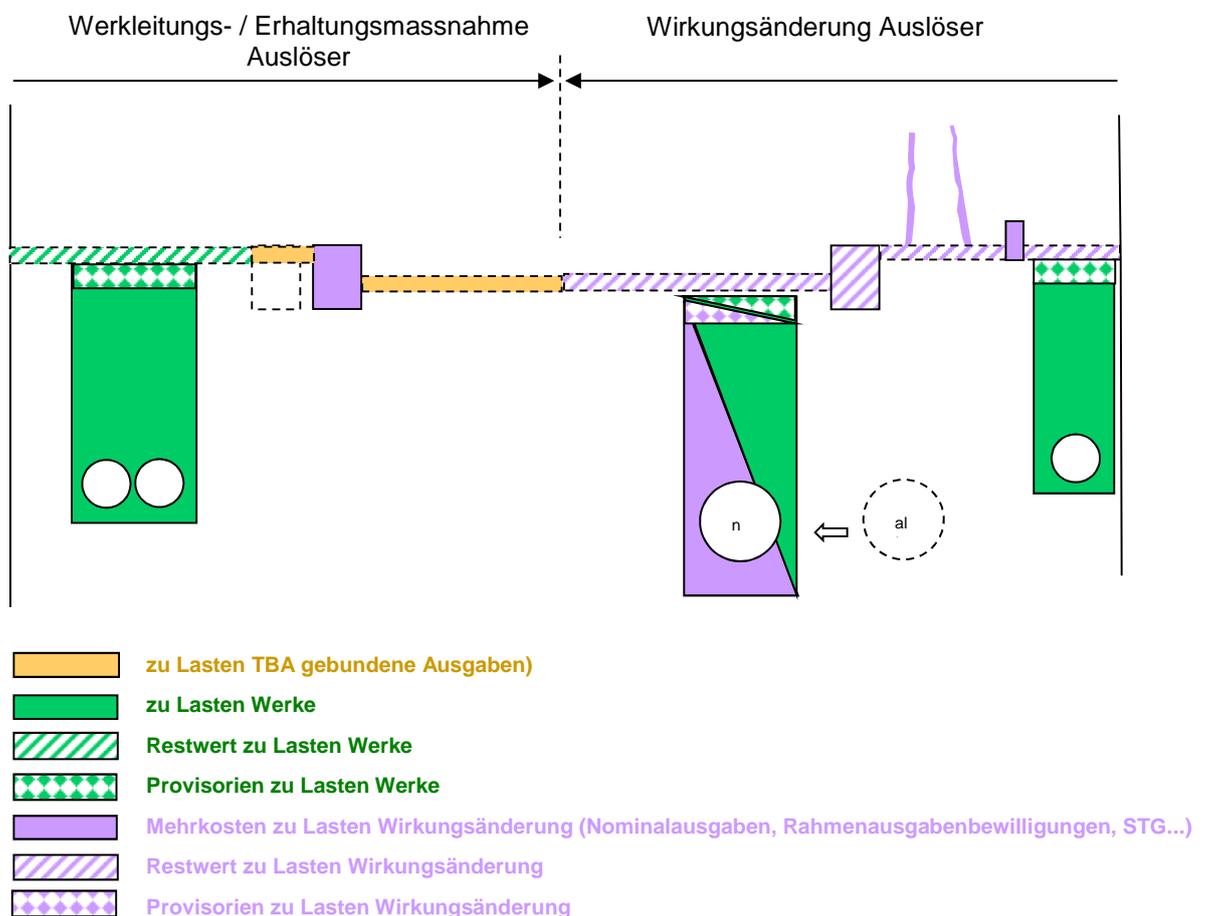
- zu Lasten TBA gebundene Ausgaben
- zu Lasten Werke
- Provisorien zu Lasten Werke
- Restwert zu Lasten Werke

#### 4.4 Fall C: Kostenteiler bei einzelnen oder kombinierten Massnahmen an nicht abgeschriebenen Strassenanlagen **mit** Wirkungsänderung

Es gelten dieselben generellen Regeln wie für den Fall B. Für die Mehrkosten aufgrund der Wirkungsänderung gelten folgende Fälle:

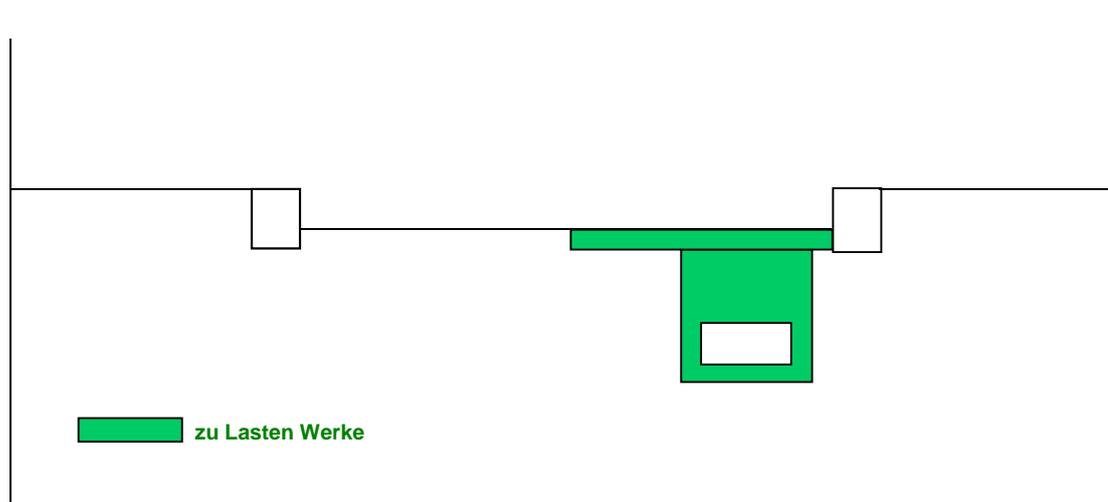
Falls die Wirkungsänderungen bei durch Strassen- und Werkleitungsarbeiten ausgelösten Massnahmen ausgeführt werden, gehen die Mehrkosten aufgrund der Wirkungsänderung sowie der Restwert der zusätzlichen Umgestaltungsfläche zu Lasten neue Ausgaben (Rahmenausgabenbewilligung oder Nominalausgabe).

Falls das Projekt aufgrund von erwünschten Wirkungsänderungen ausgelöst wird, gehen die Mehrkosten aufgrund der Wirkungsänderung sowie der Restwert der Strassenoberfläche im Umgestaltungsperimeter zu Lasten neue Ausgaben (Rahmenausgabenbewilligung oder Nominalausgabe).



#### 4.5 Fall D: Instandstellung von Einzelmassnahmen ausserhalb des Perimeters eines koordinierten Projekts

Im Fall einer Instandstellung ohne resultierendem Mehrwert für die Strassenanlage (lokale Flicke, einzelne Löcher...) werden die Gesamtkosten für die Instandstellung der Oberfläche vom Verursacher getragen. Die Instandstellungsart und die Instandstellungsfläche der Flicke, Löcher, etc. wird durch das Tiefbauamt definiert.



Version 2 vom 03. Dezember 2020  
Genehmigt KOKO-I: 17. Dezember 2020  
In Kraft ab: 1. Januar 2021