

Antrag
des Gemeinderates
an den Einwohnerrat

2884

Pratteln, 28. Oktober 2014 / dh

Wiedererwägung des Einwohnerratsbeschlusses Ziffer 1 vom 29. September 2014 zum Geschäft Nr. 2884 (Sondervorlage: Realisierung Quartierplan Bahnhofplatz, Verpflichtungskredit von CHF 1'872'000 für Strassenausbauten im Rahmen der Neugestaltung Bahnhofplatz Süd)

1. Ausgangslage

An der Einwohnerratssitzung vom 29. September 2014 ist der Verpflichtungskredit von CHF 1'872'000 für die Strassenausbauten im Rahmen der Neugestaltung des Bahnhofplatzes Süd genehmigt worden. Ebenfalls ist beschlossen worden, auf den geplanten Kreisel an der Bahnhofstrasse/Salinenstrasse zu verzichten.

Der Gemeinderat hat beim Regierungsrat eine vorsorgliche Beschwerde gegen den letzteren Beschluss eingereicht, um Abklärungen bezüglich den bindenden privatrechtlichen Vereinbarungen mit den beteiligten Parteien (QP-Vertrag) im Rahmen der Quartierplanung zu treffen. Bei Genehmigung des nachstehenden Beschlusses 3.2 kann die Beschwerde zurückgezogen werden.

Der Verkehrsplaner hat aufgrund des Einwohnerratsbeschlusses eine mögliche Strassenführung im Bereich der Bahnhofstrasse/Salinenstrasse ohne Kreisel aufgezeigt und einen Vergleich zum bisherigen Projekt erstellt. Dabei hat sich gezeigt, dass die Kreisellösung wesentliche Vorteile in Bezug auf die Verkehrssicherheit aufweist. Auch die Verkehrsplaner der Metron kamen in ihrem Betriebs- und Gestaltungsprojekt im Bereich der Bahnhofstrasse zum gleichen Ergebnis.

Aufgrund der vom Verkehrsplaner erarbeiteten weiteren Fakten stellt der Gemeinderat nun das Gesuch um Wiedererwägung des Einwohnerratsbeschlusses zum Verzicht auf den Bau des geplanten Kreisels an der Bahnhofstrasse/Salinenstrasse.

Eine Wiedererwägung ist immer dann zulässig, soweit diese nicht rechtsmissbräuchlich ist. Ein Rechtsmissbrauch kann nur dann angenommen werden, wenn Wiedererwägungsanträge gestellt werden, obwohl der Einwohnerrat mehr als einmal seinen Willen klar kundgetan hat. Ein erstmaliger Wiedererwägungsantrag, besonders bei knappem Abstimmungsausgang, ist demnach nicht rechtsmissbräuchlich. Wiedererwägungsanträge sind abzulehnen, wenn die Vollstreckung des ersten Beschlusses bereits weit fortgeschritten ist, was jedoch für diese Planung nicht zutrifft.

2. Erwägungen

Bemerkungen zu konventionellem Knoten (siehe Beilage 1)

Auf Stufe Vorprojekt wurde selbstverständlich auch eine konventionelle Knotenform in Anlehnung an die heutige Situation, jedoch mit Einbau eines Linksabbiegestreifens (als Mischspur) in der Salinenstrasse, eingehend geprüft.

Aus Sicht des Verkehrsplaners weist diese Ausbauvariante an dieser exponierten Lage jedoch gegenüber einer Kreiselvariante zahlreiche Nachteile auf:

- ① Wegen der eingeschränkten Sichtverhältnisse auf der Kurveninnenseite muss der Innenradius zur Geschwindigkeitsreduktion entsprechend verkleinert werden, damit eine minimale Sichtweite auf den Fussgängerstreifen noch einigermaßen eingehalten werden kann.
- ② Die Sichtweite beruht auf der theoretischen Ermittlung der in Abhängigkeit von Kurvenradius möglichen Fahrgeschwindigkeit. In der Praxis liegen jedoch die tatsächlichen gefahrenen Geschwindigkeiten meist etwas höher.
- ③ Einzig mögliche Lage eines Fussgängerüberganges unmittelbar im Knotenbereich, jedoch kaum auf der Wunschlinie direkt zum Bahnhof (wie bisher über die Salinenstrasse). Wegen der Mischspur kann an bisheriger Stelle aus Sicherheitsgründen kein Fussgängerstreifen mehr angeordnet werden.
- ④ Ein Fussgängerstreifen in der Salinenstrasse kann nur beim Beginn der Mischspur angebracht werden, d.h. um ca. 40m vom Knoten nach Westen versetzt. Diese Lage entspricht ebenfalls nicht der idealen Wunschlinie zum Bahnhof bzw. zur Bushaltestelle und zu den Ladengeschäften im Hochhaus.
- ⑤ Ungünstiger Aufstellbereich für Linksabbieger in Rechtskurve, v.a. wenig Schutz für die an dieser Stelle besonders exponierten Zweiradfahrer.
- ⑥ Die genaue Lage für die Torbildung zur Begegnungszone bzw. die geplante Anrampung zum Niveaueausgleich der höhenversetzten Fahrbahnen muss im Detail noch bestimmt werden.
- ⑦ Als Vorteil gegenüber der Kreiselvariante beansprucht der konventionelle Knoten etwas weniger Platz, d.h. die Vorplätze bei der UBS und beim Hochhaus fallen entsprechend grösser aus.
- ⑧ Das Überholen der ins Parking abbiegenden Fahrzeuge ist durch eine entsprechende Aufweitung des Fahrstreifens ebenfalls lösbar (Prinzip Mischspur).

Zusätzliche Buspriorisierung bei konventionellem Knoten (siehe Beilage 2)

Um längere Wartezeiten für den öffentlichen Busbetrieb zu vermeiden, ist die Einrichtung einer Lichtsignalanlage für eine Buspriorisierung möglich. Ob bei der heutigen Verkehrsbelastung des Knotens eine solche Anlage tatsächlich erforderlich ist, muss noch überprüft werden. Eine solche Lichtsignalanlage in unmittelbarer Nähe zur geregelten Tramquerung kann zu Problemen führen (Rückstau).

Bemerkungen zum Minikreisel (siehe Beilage 3)

Im Betriebs- und Gestaltungskonzept der Metron ist für diesen Knoten bereits ein Minikreisel vorgesehen. Bekanntlich eignen sich Kreisel besonders gut auf siedlungsorientierten Strassen zur Geschwindigkeitsreduktion und Erhöhung der Verkehrssicherheit. Zudem erlauben sie eine an die Bebauung und Umgebung angepasste Strassenraumgestaltung. Der direkte Anschluss der Zufahrt UBS und Anwohner an den Kreisel ist nach unseren Abklärungen zulässig

und andernorts im Kanton auch schon so ausgeführt worden. Ergänzend dazu weisen wir noch auf folgende Punkte hin:

- ① Beim Einbau eines Kreisels entfallen sämtliche Sichtprobleme, vor allem im Zusammenhang mit ungünstiger Lage von FG-Streifen mit eingeschränkter Sicht auf Kurveninnenseite wie bei konventionellem Knoten.
- ② Der FG-Übergang in Salinenstrasse liegt optimal auf der FG-Wunschlinie für sämtliche Zielrichtungen.
- ③ Der Durchmesser des Kreisels ergibt sich mit der Anordnung einer nicht überfahrbaren Mittelinsel (mit Vertikalelement zur besseren Erkennbarkeit des Kreisels aus der Distanz) und durch die massgebenden Schleppkurven zur Umfahrung der Mittelinsel. Daher fällt der Platzbedarf gegenüber dem konventionellen Knoten etwas grösser aus.
- ④ Auch mit der Kreiselsvariante ist eine Fahrstreifenaufweitung für abbiegende Fahrzeuge ins Parking problemlos möglich

Betriebs-und Gestaltungskonzept Strassen im Zentrum, Metron, April 2011 (Beilage 4)

Das für die zukünftige Gestaltung der Strassen im Zentrum vorhandene Konzept hat folgende Ziele:

- Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Hohe Aufenthaltsqualität im Strassenraum (siedlungsorientierte Strassen)
- Abdeckung der Verkehrsbedürfnisse
- Hohe Siedlungs- und Umweltverträglichkeit

An der Bahnhofstrasse soll die Zentrumsbildung in Zukunft durch attraktivere Rahmenbedingungen verstärkt werden. Der Umbau in eine siedlungsorientierte Strasse, die den durchschnittlich täglichen Verkehr aufnehmen kann, ist Voraussetzung. Dazu sind gewisse Gestaltungsprinzipien einzuhalten, wie eine Gliederung des Strassenraumes in Kammern. Für diese Kammerbildung eignen sich insbesondere Kreiselsbauten, sofern es die verkehrliche Situation zulässt oder erfordert. Die Bahnhofstrasse soll dabei mit zwei Kreiseln (Bahnhofstrasse/Hauptstrasse und Bahnhofstrasse/Salinenstrasse) in sich abgeschlossen werden. Mit dieser Gliederung in Raum- bzw. Strassenkammern lässt sich eine grosse Sicht in die Tiefe des Raumes verhindern, was sich positiv auf den Verkehrsablauf auswirkt (Drosselung der Geschwindigkeiten). Mit dem Kreiselsbau im Bereich des Bahnhofplatzes/Salinenstrasse wird ein erster Baustein für eine zukünftige Entwicklung und Attraktivierung an der Bahnhofstrasse gelegt, der im Rahmen der Quartierplanung am Bahnhof erst noch durch Dritte mitfinanziert wird.

Ein zukünftiger Kreiselsbau beim Knoten Bahnhofstrasse/Hauptstrasse/Muttenerstrasse vermag die wichtige Ost-West-Sammelstrasse ebenfalls aufzugliedern. Damit kann die Verbindung vom historischen Ortskern zum Schloss und nördlichen Siedlungsgebiet ebenfalls gestärkt und verkehrstechnisch beruhigt werden.

Kostenvergleich

Bau des Kreisels	ca. CHF 500'000
Knotenausbau	ca. CHF 150'000
Lichtsignalanlagen	ca. CHF 170'000

Bei einem Knotenausbau mit dem Einsatz einer Lichtsignalanlage ergeben sich somit Minderkosten von ca. CHF 180'000 gegenüber einem Kreiselsbau. Aufgrund der vertraglichen Kostenaufteilung (QP-Vertrag) trägt die Gemeinde 60 % der Strassenausbaukosten im Perimetergebiet. Die übrigen 40 % der Kosten tragen die anderen Quartierplanbeteiligten. Die Ge-

meinde würde somit lediglich einen Betrag von netto ca. CHF 108'000 einsparen (60 % von CHF 180'000). Ohne eine Lichtsignalanlage beträgt die Nettoeinsparung der Gemeinde rund CHF 210'000.

Meinung des Gemeinderates

Der Gemeinderat ist in seiner Meinung aufgrund der zahlreichen sachlichen Argumente der ausgewiesenen Fachleute bestärkt, dass der Kreiselbau an diesem zentralen Ort in der Gemeinde aus Gründen der Verkehrssicherheit zu bevorzugen ist.

In Kürze noch die wichtigsten Argumente für einen Kreiselbau:

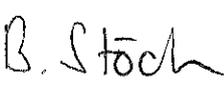
- Entschleunigung (insbesondere auf dem Abschnitt Bahnhofstrasse/Salinenstrasse)
- Höhere Sicherheit für alle Verkehrsteilnehmer
- Alle Zufahrten sind vortrittsbelastet, keine Priorisierung einer Richtung
- Flüssigerer Verkehrsablauf ohne Regelungen
- Bessere Übersichtlichkeit
- Schaffung eines sicheren Fussgängerübergangs am richtigen Standort
- Einfacheres Einfahren in den Knoten (auch für die Busse)
- Gestalterisch bessere Lösung mit Übergang auf den Bahnhofplatz Süd/Begegnungszone
- Erster Baustein für die Verkehrsberuhigung und den siedlungsorientierten Umbau der Bahnhofstrasse.

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat auf das Wiedererwägungsgesuch einzutreten und den geplanten Kreisel für eine höhere Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer gemäss Projekt zu realisieren.

3. Beschluss

3.1 Ziffer 1 des Einwohnerratsbeschlusses vom 29. September 2014 zum Geschäft Nr. 2884 (Sondervorlage: Realisierung Quartierplan Bahnhofplatz, Verpflichtungskredit von CHF 1'872'000 für Strassenausbauten im Rahmen der Neugestaltung Bahnhofplatz Süd) wird aufgehoben.

3.2 Der Kreiselbau wird wie im Strassenbauprojekt gemäss Quartierplanung vorgesehen realisiert.

FÜR DEN GEMEINDERAT	
Der Präsident	Der Verwalter
	
B. Stürzeggelin	B. Stöcklin

Beilagen

- 3 Skizzen für Gestaltung Knoten/Kreisel
- Situationsplan Auszug Betriebs- und Gestaltungskonzept Metron