

# Bericht an den Einwohnerrat zum Geschäft 3017 "Sichere und saubere Fröschi-Unteführung" - Vorprojekt Varianten

## 1 Auftrag

Mit Beschluss des Einwohnerrats vom 5. März 2018 wurden das Geschäft 3017 "Sichere und saubere Fröschi-Unteführung" - Vorprojekt Varianten an die BPK zur Prüfung überwiesen.

## 2 Mitglieder der Bau- und Planungskommission

Andreas Seiler (FDP, Präsident)  
Petra Ramseier (U/G, Vizepräsidentin)  
Marcial Darnuzer (SP)  
Stephan Ebert (SVP)  
Erich Schwob (SVP)

Verwaltung: Carlo Pirozzi (Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilungsleiter-Stv.)

## 3 Allgemeine Bemerkungen

Die Bau- und Planungskommission hat im März, April und Mai 2018 an 5 Sitzungen das Geschäft beraten.

Anlässlich der Sitzungen stand Carlo Pirozzi (Abteilung Bau, Verkehr und Umwelt, Abteilungsleiter-Stv.) der BPK für Fragen zur Verfügung. An der ersten Sitzung nahm auch Gemeinderat Stefan Löw (Departement: Umwelt / Tiefbau / Regiebetriebe) teil.

Beilagen zu diesem Bericht:

Tabellen Variantenvergleich

Plan Variante 4a

Plan Variante 4d

## 4 Bericht

### 4.1 Initiative „Sichere und saubere Fröschi-Unterführung“

Mit der Vorlage 3017 soll der Einwohnerrat die Variante zur Umsetzung der angenommenen Volksinitiative „Sichere und saubere Fröschi-Unterführung“ auswählen. Die Beurteilung der Variante muss daher anhand der Forderungen der Initiative erfolgen.

Auszug aus der Initiative:

#### A. Grundsätze

- *Die Unterführung muss in Bezug auf Sicherheit, Hygiene und Ästhetik den heutigen Anforderungen entsprechen.*
- *Es handelt sich um eine Unterführung, die allen Formen des Langsamverkehrs gerecht wird.*
- *Die Unterführung leistet einen wichtigen Beitrag zur besseren Verbindung der Ortsteile nördlich und*

*südlich der Bahnlinie.*

#### **B. Zwingende Bestimmungen**

- *Diese neue Unterführung für den Langsamverkehr muss behindertengerecht und für Rollstühle gut befahrbar sein.*
- *Die Unterführung muss für ältere Personen mit Rollatoren und für Personen mit Kinderwagen gut begehbar sein.*
- *Sie muss in Bezug auf die Sicherheit und die Wegführung der verschiedenen Nutzungsarten den Anforderungen einer modernen Unterführung gerecht werden.*
- *Die Unterführung muss bei Tag und bei Nacht genutzt werden können und somit gut beleuchtet sein.*

Bemerkung: Der Langsamverkehr beinhaltet gemäss Definition auch den Veloverkehr.

## **4.2 Vergleich der Varianten**

Der Gemeinderat präsentierte dem Einwohnerrat mit der Vorlage 3017 vier Varianten (Varianten 1-4). Weiter ist in der Vorlage ein Minimalprojekt mit ausschliesslichem Einbau von Liften erwähnt, welches aber die Anforderungen der Initiative nicht erfüllt. Der BPK wurden die weiteren Varianten 4a und 4d präsentiert.

Ausserdem wurde die Variante einer Unterführung anstelle der Passerelle beim ehem. Coop Verteilzentrum diskutiert. Diese Unterführung würde aber ungefähr CHF 1 Mio. mehr kosten. Entgegen dem Standort beim Schulhaus „Fröschmatt“ würden beide Bahnlinien unterquert.

Die BPK diskutierte auch die Variante den Reitweg, anstatt wie bei der Variante 1 vorgesehen nach Norden auf privates Land zu verschieben, zu verschmälern und für den motorisierten Verkehr zu sperren. Dies bedarf einer Mutation des Strassennetzplanes. Weiter müssten für die Wendepunkte am Ende der Sackgassen Land zugekauft werden. Das Quartier würde in zwei Teile getrennt. Die Erreichbarkeit zum Beispiel für die Feuerwehr oder die Müllabfuhr muss sichergestellt sein.

### **4.2.1 Elemente der Varianten**

#### *Ein oder zwei Tunnel?*

Einige Varianten sehen separate Tunnel für den Velo- und den Fussverkehr vor. Zwei Tunnel sind aufgrund der niedrigeren Frequenz pro Tunnel für die Sicherheit (Kriminalität) von Nachteil. Auch verursachen zwei Tunnel erhöhte Unterhaltskosten.

#### *Rampen*

Die Rampen sind behindertengerecht und können von Rollstühlen gut gefahren werden, wenn sie nicht mehr als 6% Steigung aufweisen. Für den Veloverkehr sind bis zu 10% Steigung möglich.

Die Benützung der Rampen ist gegenüber der Treppe und dem Lift je nach Herkunft oder Ziel mit einem Umweg verbunden. Um dem Veloverkehr auch gerecht zu werden, sind Rampen aber zwingend.

#### *Lift*

Lifte ermöglichen es auch für ältere Personen mit Rollatoren, Personen mit Kinderwagen oder Rollstühlen die Unterführung ohne Umwege zu benützen.

Allerdings sind Lifte anfällig für Vandalismus und haben hohe Betriebs- und Unterhaltskosten.

#### *Treppe*

Die Treppen ermöglichen es für nicht mobilitätseingeschränkte Personen die Unterführung ohne Umwege zu benützen.

#### **4.2.2 Kostenvergleich**

In der Vorlage sind die Betriebs- und Unterhaltskosten nicht ausgewiesen. Die beiliegenden Tabellen zeigen die Investitionen und die Betriebskosten separat. Ebenso werden die gesamten Kosten über 25 Jahre ausgewiesen.

Der Vergleich mit den zusätzlichen Varianten zeigt, dass die Variante 4d mit 6%-Rampen und ohne Lifte von allen Varianten am günstigsten ist.

#### **4.3 Mitfinanzierung durch Agglomerationsfonds und SBB**

Eine Mitfinanzierung durch den Agglomerationsfonds von 30-40% der Kosten ist möglich, aber noch nicht gesichert.

Die SBB wird sich erst mit dem Projekt befassen, wenn ein Vorprojekt ausgearbeitet wurde. Eine Beteiligung an den Kosten ist möglich.

#### **4.4 Ort der Unterführung und Erschliessung ehem. Coop Verteilzentrum**

Der heutige Standort der Unterführung befindet sich etwa in der Mitte zwischen dem Gallenweg und der Oberemattstrasse (Strassenunterführungen Bahn mit Trottoir). Die BPK hält dies für den optimalen Standort für die Unterführung.

Aus Sicht der BPK wird das auf dem Areal des ehem. Coop Verteilzentrums entstehende Quartier in erster Linie über den Gallenweg mit dem Dorf verbunden. Diese Verbindung führt direkt ins Dorf (Schlosstrasse, Gemeindeverwaltung, Schloss, Schmittiplatz). Die Unterführung Gallenweg soll in den nächsten max. 10 Jahren von den SBB umgebaut werden. Eine Verbesserung für den Langsamverkehr könnte bei dieser Gelegenheit realisiert werden.

#### **4.5 Prüfung Bauprojekt**

Das Bauprojekt soll vor der Behandlung im Einwohnerrat entsprechenden Fachstellen zur Prüfung bezüglich Behindertengerechtigkeit sowie Tauglichkeit für den Langsamverkehr vorgelegt werden.

#### **4.6 Ausbaupläne SBB**

Die Ausbauten (Überwerfung bzw. Entflechtung) für den S-Bahn Viertelstundentakt von Basel nach Liestal werden westlich des Bahnhofs Pratteln erstellt. Somit ist die Fröschi-Unterführung nicht tangiert. Auf der Linie Pratteln-Liestal sind auf Prattler Boden keine Ausbauten geplant.

Ein allfälliger Ausbau der Linie von Pratteln nach Rheinfelden betrifft die Fröschi-Unterführung nur indirekt. Die Überführung „Viaduktstrasse“ müsste durch die SBB entsprechend dem Bahnausbau verbreitert werden.

#### **4.7 Erläuterungen zum Beschlussantrag**

Zur Erfüllung der Initiative muss eine Variante mit Rampen für den Veloverkehr umgesetzt werden. Aufgrund der hohen Folgekosten sollte auf Lifte verzichtet werden. Folglich sind die Rampen behindertengerecht (max. 6%) auszuführen. Aus Sicherheitsgründen und aufgrund der Folgekosten sollte die Unterführung aus nur einem Tunnel bestehen.

Für die konkrete Ausgestaltung sollte der Gemeinderat und die Verwaltung Handlungsspielraum haben, zum Beispiel um das Projekt möglichst auf gemeindeeigenem Land umzusetzen. Denn diverse Verhandlungen mit Landeigentümern sind zum Beispiel noch offen. Daher schlägt die BPK dem Einwohnerrat vor nicht eine Variante auszuwählen, sondern im Beschluss die Randbedingungen festzulegen.

## 5 **Beschluss**

Der Ausarbeitung des Projekts mit Kostenvoranschlag für den Ausbau der Unterführung Fröschmatt wird zugestimmt. Das Projekt muss folgende Randbedingungen erfüllen: Lage am heutigen Standort, ein Tunnel für alle Verkehrsteilnehmer, behindertengerechte Rampen mit max. 6% Steigung, keine Lifte.

Pratteln, den 3. Juni 2018

Für die Bau- und Planungskommission, Der Präsident

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'A. Seiler', written in a cursive style.

Andreas Seiler