



## Antrag

des Gemeinderates an den Einwohnerrat

Pratteln, 02.12.2020/ pi

# 3258 Sondervorlage Bewilligung Kredit von CHF 2'500'000 für die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse

---

## 1. Ausgangslage

Die Bahnhofstrasse ist die zentrale Verkehrsachse von Pratteln. Die Gebrauchstauglichkeit der Fahrbahn kann jedoch nur noch mit jährlich wiederkehrenden Flickarbeiten des Werkhofpersonals gewährleistet werden. Der Instandstellungsbedarf ist gross. Zudem werden bei zahlreichen Gebäuden an der Bahnhofstrasse die Lärm-Immissionsgrenzwerte überschritten. Gemäss Lärmschutzverordnung (LSV) des Bundes müssen Strassenbeläge, die zur Überschreitung der Immissionsgrenzwerte beitragen, zwingend saniert werden. Um Synergien zu nutzen, sollen gleichzeitig auch Werkleitungen, die ihre Lebensdauer erreicht haben, ausgewechselt werden. Diverse sich in Planung oder bereits in Ausführung befindende Überbauungen entlang der Bahnhofstrasse (z. B. QP Bahnhofstrasse) führen zu einer Veränderung des Strassenraumes. Dieser Umstand soll als Chance genutzt werden, die Bahnhofstrasse - auch im Hinblick auf das Eidgenössische Schwing- und Älplerfest (ESAF) im Jahr 2022 - zu erneuern, Defizite betreffend Verkehrssicherheit zu beheben und den Strassenraum, insbesondere für die Fussgänger, attraktiver zu gestalten.

## 2. Erwägungen

Eine Arbeitsgemeinschaft (ARGE) bestehend aus Verkehrsingenieuren und Landschaftsarchitekten wurde beauftragt, ein Projekt für die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse zu erarbeiten. Es wurden folgende Projektziele definiert:

- Erhöhung der Verkehrssicherheit
- Erhöhung der Attraktivität des Strassenraumes (von Fassade zu Fassade)
- Einbauen eines lärmindernden Strassenbelages gemäss Vorgaben der Lärmschutzverordnung
- Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse vor dem ESAF im August 2022 abgeschlossen mit entsprechendem Terminprogramm
- Berücksichtigung der Anliegen der direkt betroffenen Anstösser für die Projektierung, welche mit Workshops zu ermitteln sind
- Berücksichtigung und Einbezug der angrenzenden Bauvorhaben (Quartierpläne, Bauprojekte etc.)

Es wurden Vorprojektvarianten erarbeitet, um den vorhandenen Spielraum optimal zu nutzen und die Anliegen der Anstösser möglichst umfassend abzubilden. Die Anliegen und Ideen der Anstösser wurden in zwei Workshops ermittelt resp. gesammelt. Das ausgewählte Projekt hat folgende Merkmale:

- Die vorhandenen Parkbuchten der Bahnhofstrasse werden aufgehoben und durch Längsparkfelder und Veloabstellplätze ersetzt. Die Längsparkfelder und Veloabstellplätze

werden auf dem Trottoir angeordnet. Dieses Anordnungssystem hat sich bewährt und wurde bereits in den Zentren diverser Gemeinden umgesetzt.

- Die Trottoirs werden verbreitert, die Fahrbahn dafür verschmälert. Die bestehende, gerade Linienführung der Strasse, welche zu erhöhter Geschwindigkeit verführt, wird durch sogenannte Verschwenkung der Fahrbahn unterbrochen. Auch die geplanten Mittelinseln helfen die Fahrgeschwindigkeit zu senken und erhöhen u.a. die Sicherheit des Schulweges in West / Ost-Richtung, speziell bei der Einmündung der St. Jakob- in die Bahnhofstrasse.
- Die wichtigsten Gestaltungselemente sind, nebst den oben erwähnten breiteren Trottoirs und den Mittelinseln, zusätzliche Bäume (ca. 12 Stück), die gepflanzt werden. Die Bäume erhalten grosszügige, hexagonale Bauminseln und unter den Bäumen werden Sitzelemente montiert. Selbstverständlich sollen die bestehenden Bäume, wenn sie gesund sind, erhalten bleiben.

Die Bahnhofstrasse ist eine verkehrsorientierte Strassenachse mit Mischverkehr. In einem von der Gemeinde in Auftrag gegebenen Verkehrsgutachten wurde der Ist-Zustand analysiert. Geschwindigkeitsmessungen zeigen, dass das gefahrene Geschwindigkeitsniveau bereits jetzt verhältnismässig tief ist. Mit den geplanten Massnahmen werden jedoch auch Kriterien erfüllt für eine - wenn erforderlich - Abweichung der Höchstgeschwindigkeit von heute 50kmh auf 30kmh ohne aber die Bahnhofstrasse in eine Tempo-30-Zone zu integrieren. Der Vorteil einer verkehrsorientierten Strasse mit reduzierter Geschwindigkeit, gegenüber einer „normalen“ Strasse in einer Tempo-30-Zone ist, dass sie gegenüber den einmündenden Strassen vortrittsberechtigt bleibt. Dies ist besonders für den auf der Bahnhofstrasse fahrenden Ortsbus wichtig. Ein anderer, entscheidender Vorteil ist, dass die Fussgängerstreifen der Bahnhofstrasse beibehalten und ergänzt werden können. In einer reinen Tempo-30-Zone sind Fussgängerstreifen nur in Ausnahmefällen z.B. in der Nähe von Schulen erlaubt.

Die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse wurde mit CHF 2'500'000 voranschlagt. Der Bund subventioniert die eigentlichen Lärmschutzmassnahmen - in der Hauptsache den Ersatz des normalen Belages durch einen lärmindernden Belag - mit bis zu ca. 30%. Die Bauherrschaft des QP Bahnhofstrasse, die Werner Sutter & Co. AG zahlt gemäss QP-Vertrag vom 25. April 2016 einen Infrastrukturbeitrag a-fonds-perdu von CHF 250'000 an die Neugestaltung der Bahnhofstrasse. Die Kosten für die Sanierungen resp. den Ersatz der Werkleitungen gehen zu Lasten der Werkeigentümer der einzelnen Werke und sind in den CHF 2.5 Mio. nicht enthalten. Die neuen Bäume werden mit Geldern aus dem Baumfonds finanziert.

### 3. Beschluss

Die Sondervorlage Bewilligung Kredit von CHF 2'500'000 für die Sanierung und Neugestaltung der Bahnhofstrasse wird genehmigt.

Gemeindepräsident



Stephan Burgunder

Gemeindeverwalter



Beat Thommen

#### Beilagen

- Beilage 1 Gestaltung Strassenraum
- Beilage 2 Prinzipschnitte Strassenraum
- Beilage 3 Gestaltung Strassenraum Ausschnitt