



Antrag

des Gemeinderates an den Einwohnerrat

Pratteln, 02.03.2023/ pi

3380 Sondervorlage von CHF 6,985 Mio. für die Erstellung einer neuen Passerelle und CHF 350'000 Landerwerbskosten

1. Ausgangslage

Die *Coop*-Passerelle überquert die Bahnstrecken der Bözberg- und der Hauensteinlinien der SBB. Die Passerelle wurde 1913 gebaut und besteht weitgehend noch aus der originalen Eisenkonstruktion. Das Bauwerk gehört zu 2/3 der Gemeinde und 1/3 der SBB. Die Gemeinde ist vertraglich mit der SBB verpflichtet, den Unterhalt der Passerelle zu garantieren. Die SBB überprüft ihre Anlagen und Bauwerke regelmässig – dazu gehören auch sämtliche Brücken, Tunnel und Passerellen. Diese Kontrollen dienen dazu, allfällige Sicherheitsprobleme frühzeitig zu entdecken. Anlässlich einer solchen routinemässigen Inspektion im 2013 wurden Sicherheitsmängel an der *Coop*-Passerelle festgestellt. Zahlreiche Stahlträger wiesen zum Teil starke Korrosion auf. Die schadhaften Stahlträger wurden ersetzt und die Lebensdauer der Passerelle um weitere 10 Jahre gesichert. Nun hat die Passerelle aber definitiv das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Ende 2024 muss sie abgerissen werden. Neben Korrosionsschäden entsprechen die minimal erforderlichen geometrischen Abstände der Stützen zu den Gleisachsen nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und Normen. Die Passerelle untersteht nicht dem Denkmalschutz, die SBB hat entsprechende Abklärungen durchgeführt.

Die Passerelle ist für Pratteln eine wichtige Nord- / Südverbindung. Fussgängerzählungen haben ergeben, dass durchschnittlich 175 Personen pro Tag die Passerelle benutzen. Im Hinblick auf die bevorstehenden Entwicklungen nördlich der Bahn, insbesondere mit der Umsetzung des Quartierplanes Zentrale, wo neue Wohnungen gebaut, KMU-Betriebe angesiedelt und ein neues Primarschulhaus mit Turnhallen realisiert werden sollen, wird eine Nord- / Südverbindung an dieser Stelle noch wichtiger als sie bereits jetzt ist.

Die Gemeinde hat zusammen mit der SBB nach Lösungen für einen Ersatz der bestehenden Passerelle gesucht, weil ein ersatzloser Abriss des Bauwerkes keine Option darstellen würde.

Folgende Varianten wurden geprüft:

- a. Ein «Eins-zu-Eins-Ersatz» d.h. die bestehende Passerelle durch eine neue, aber funktional identische Passerelle zu ersetzen.
- b. Ersatz der bestehenden Passerelle durch eine neue Passerelle, welche den heutigen Bedürfnissen und Normen entspricht d.h. velotauglich, kinderwagen- und gehbehinderten-gerecht (BehiG).
- c. Ersatz der bestehenden Passerelle durch eine Unterführung, ebenfalls velotauglich, kinderwagen- und gehbehindertengerecht (BehiG).

2. Erwägungen

Variante a. sieht den Ersatz der bestehenden Passerelle durch eine funktional identische vor. Diese Variante wurde - obschon sie zweifelsohne die kostengünstigste darstellt - aus den folgenden Gründen verworfen: Das Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen

von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG) sollte bei einem solchen Bauwerk, welches vielen Generationen ihren Dienst erweisen muss, zwingend eingehalten werden. Die bestehende Passerelle ist für Personen mit eingeschränkter Beweglichkeit aber auch für z.B. Eltern mit Kleinkindern (Kinderwagen) oder Velofahrende kaum benutzbar.

Die Variante b. sieht vor, die bestehende Passerelle durch eine neue Passerelle zu ersetzen, welche folgende Merkmale hätte: Im Norden und Süden würde die Passerelle mit Treppen, Rampen (mit max. 6% Steigung, somit mit Velo befahrbar) und Liften ausgestattet. In der Mitte, als Zugang zum Quartier Neupratteln, in Richtung Reitweg, mit einem Lift und einer Rampe, ebenfalls mit einer velotauglichen 6%-Steigung.

Variante c. sieht den Bau einer Unterführung vor. Nördlich, südlich und in der Mitte des Bauwerkes würden Rampen für Velos ausgeführt. Die Unterführung wäre im Mischverkehr (Fussgänger und Velos) ausgelegt. Nördlich und südlich der Unterführung wären zudem Treppen vorgesehen.

Vor- und Nachteile der Varianten b. und c.

Vorteile Variante b.

- Die Passerelle ist in kurzer Zeit gebaut, nämlich in ca. 12 Monaten.
- Die Passerelle könnte zu einem grossen Teil aus Holz gebaut werden. Damit käme ein nachhaltiger Baustoff zur Anwendung.
- Das subjektive Sicherheitsempfinden für die Nutzer ist grösser als bei einer Unterführung.
- Die Investitionskosten sind mit rund CHF 6,89 Mio. (inkl. MwSt., Preisbasis 2022, ohne Landerwerbskosten, Kostenvoranschlag Genauigkeit +/- 15%) gegenüber den Kosten einer Unterführung einiges kleiner.
- Das Baubewilligungsverfahren ist einfacher und zeitlich viel kürzer. Nach Angaben der Verantwortlichen der SBB reicht dazu eine *simple* kantonale Baubewilligung.

Nachteile Variante b.

- Der Landerwerb von den Privatparzellen nördlich und südlich des Bauwerkes ist grösser.
- Lifтанlagen benötigen mehr Unterhalt und sind allenfalls anfällig auf Vandalismus.
- Die städteplanerische Einbettung in die Umgebung ist anspruchsvoller als die einer Unterführung.

Vorteile Variante c.

- Die Lebensdauer einer Unterführung kann auf 100 Jahren ausgelegt werden und ist tendenziell länger als die Lebensdauer einer Passerelle.
- Der Landerwerb von den Privatparzellen nördlich und südlich des Bauwerkes ist kleiner als bei der Passerelle.

Nachteile Variante c.

- Die Investitionskosten sind mit rund CHF 9,91 Mio. (inkl. MwSt., Preisbasis 2021, ohne Landerwerbskosten, Kostenschätzung Genauigkeit +/- 30%) gegenüber den Kosten einer Passerelle einiges höher. Nicht miteinberechnet sind die Kosten für die Miete der Hilfsbrücken.
- Das Baubewilligungsverfahren ist aufwendiger und langwieriger. Der Bau einer Unterführung unterliegt dem ordentlichen Plangenehmigungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr (BAV).
- Das Kostenrisiko ist höher als bei einer Passerelle, da die Arbeiten im Untergrund teils Unbekannte enthalten können (Geologie / Geotechnik).
- Aufgrund des viel längeren Bewilligungsverfahrens kann später mit dem Bau begonnen werden, das hat wiederum einen längeren Unterbruch der bestehenden Verbindung zur Folge.
- Die Bauzeit ist einiges länger, verglichen mit dem Bau einer Passerelle, nämlich ca. 16 Monate.

- Durch die von der SBB vorgegebenen Fristen für die Einreichung von Gleissperrungen, ist bereits 45 Monate vor Baubeginn, eine detaillierte Bauphasenplanung abzugeben.

Nach Abwägen der Vor- und Nachteile der Varianten b. und c. wird dem Bau einer neuen Passerelle den Vorzug gegeben. Die Abt. Bau, Verkehr und Umwelt hat ein entsprechendes Vorprojekt erarbeiten lassen.

Der für Rampen, Treppen und Lifte benötigte Platz, setzt voraus, dass von der Eigentümerin der Parzellen Nr. 699 und Nr. 823 (Logis Suisse) total ca. 357 m² und von der Eigentümerin der Parzelle Nr. 7504 (Helvetia Schweizerische Lebensversicherungsgesellschaft AG) ca. 130 m² erworben werden können. Diesbezügliche Gespräche wurden bereits geführt.

Bei der Ausgestaltung des Kopfbaus Nord der Passerelle muss auf die Umgebungsgestaltung des Quartierplanes Zentrale und der Wasen- und Münchackerstrasse Rücksicht genommen werden.

Die Erstellungskosten der Passerelle betragen gemäss Kostenvoranschlag, Stand Oktober 2022 (Genauigkeit +/- 15%) CHF 6.89 Mio. inkl. MwSt. Zusätzlich ist mit Landerwerbskosten von ca. CHF 350'000 zu rechnen. Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms (AP3), würde sich der Bund mit einem Betrag von ca. CHF 1,2 Mio. an den Kosten beteiligen. Vorausgesetzt, dass mit dem Bau im 2025 begonnen wird. Die SBB ihrerseits würde CHF 1,34 Mio. für das neue Bauwerk an die Gemeinde zahlen. Allerdings könnte die SBB, aufgrund ihres Leistungsprogramms 2025 - 2028, den Betrag frühestens im 2029 auszahlen. Netto würden somit die Gesamtkosten für die Gemeinde ca. CHF 4,8 Mio. betragen.

Die Passerelle soll «aus einer Hand» mittels Totalunternehmerauftrag (TU) erstellt werden. Beim TU-Auftrag sind alle Bau- und Planungsleistungen, die das Bauvorhaben erfordert, mit-enthalten. Der Auftrag ist - aufgrund der erwarteten Erstellungskosten - öffentlich auszuschreiben. Die Zuschlagskriterien sollen so definiert werden, dass nebst dem Angebotspreis auch die gestalterische und technische Qualität bei der Vergabe des Auftrages entsprechend gewichtet und bewertet werden. Die Geländer der Rampen, der Treppen und des Steges z.B. sollen möglichst filigran ausgestaltet werden.

Um die Zeitspanne zwischen dem Abbruch der bestehenden Passerelle (Ende 2024) und der Realisierung einer neuen Gleisquerung an selber Stelle möglichst kurz zu halten, wurde ein straffes Terminprogramm mit folgenden Eckdaten ausgearbeitet:

- März 2023 Genehmigung des Vorprojektes mit Kostenvoranschlag (KV) und Überweisung des Geschäftes an den ER.
- Juni 2023 (spätestens August 2023) genehmigt der ER das Vorprojekt mit KV, das Projekt unterliegt - aufgrund der erwarteten Bruttokreditsumme - dem obligatorischen Referendum.
- Am 22. Oktober 2023* (spätestens am 26. Nov. 2023*) erfolgt die Volksabstimmung
*Kant. Abstimmungs- und Wahltermine
- Oktober 2023 bis ca. März 2024 Bewilligungsverfahren (Kanton und SBB)
- Ende 2023 bis ca. Ende 2024 Planungsphase neue Passerelle
- Ende 2024 Abbruch alte Passerelle
- 2025 Bau und Inbetriebnahme neue Passerelle (ca. 12 Monate)

Was geschieht mit der Fröschi-Unterführung?

Im 2015 wurde die nichtformulierte Volksinitiative «sichere und saubere Fröschi-Unterführung» eingereicht. Mit der Initiative wurde gefordert, dass die Fröschi-Unterführung den heutigen und zukünftigen Anforderungen an den Langsamverkehr gerecht wird. Die Prattler Bevölkerung hat im 2016 der Initiative zugestimmt. Anfangs 2018 hat der Gemeinderat (GR) dem Einwohnerrat (ER) mehrere Varianten (Stufe Vorprojekt) für einen Ausbau der Unterführung unterbreitet. Im August 2018 hat der ER den GR beauftragt - auf Basis der Vorprojekte - ein Bauprojekt mit Kos-

tenvoranschlag für den Ausbau der Unterführung Fröschmatt auszuarbeiten, welches die Anforderungen an den Langsamverkehr erfüllt. Exakt in dieser Zeit, als intensiv am Bauprojekt gearbeitet wurde, hat die SBB der Gemeinde mitgeteilt, dass sie beabsichtige, die Coop-Passerelle bereits im 2022 für den Personenverkehr zu schliessen, weil die Passerelle die Auflagen punkto Sicherheit nicht mehr erfülle. Diese für die Gemeinde neue Situation hat den Gemeinderat dazu bewogen, als Ersatz der Coop-Passerelle rasch eine Gleisquerung an selber Stelle planen zu lassen, welche alle Anforderungen des Langsamverkehrs erfüllt. Weil die Dringlichkeit des Ersatzes der Coop-Passerelle als grösser erachtet wurde, ist das Projekt des Ausbaus der Fröschchi-Unterführung vorerst sistiert worden.

Das Initiativkomitee «sichere und saubere Fröschchi-Unterführung» wurde über diese geänderte Sachlage informiert. Eine neue Coop-Passerelle, so wie angedacht, würde die Anforderungen an den Langsamverkehr erfüllen, gleichwohl soll in einem zweiten Schritt ein Projekt für einen Ausbau der Fröschchi-Unterführung fertig ausgearbeitet und dem ER später zur Genehmigung vorgelegt werden. Allenfalls kann die Fröschchi-Unterführung - wenn die neue Coop-Passerelle realisiert wird – in einem einfacheren Standard ausgebaut werden.

3. Beschluss

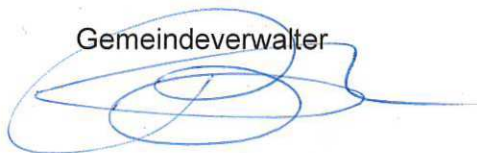
- 3.1 Dem Kredit für den Neubau der Coop-Passerelle von CHF 6.985 Mio. (Kostenvoranschlag Genauigkeit +/- 15%) und den Landerwerbskosten von ca. CHF 350'000 wird zugestimmt.
- 3.2 Der Beschluss 3.1 ist dem obligatorischen Referendum gemäss Gemeindeordnung § 7, Abs. 2a unterstellt und wird der Prattler Stimmbevölkerung als Volksabstimmung unterbreitet.

Gemeindepräsident



Stephan Burgunder

Gemeindevorwarter



Beat Thommen

Beilagen

- Ersatz Coop Passerelle / Fröschmatt Vorprojekt PA Technischer Bericht
- Kostenvoranschlag Übersicht, Genauigkeit +/- 15%
- Plan Neue Passerelle Situation
- Plan Neue Passerelle Schnitte