



Volksabstimmung vom 22. Oktober 2023

über den Einwohnerratsbeschluss Nr. 3380 vom 26. Juni 2023
betreffend Sondervorlage von CHF 6,985 Mio. für die Erstellung einer
neuen Passerelle und CHF 350'000 Landerwerbskosten



Inhaltsverzeichnis

1. Das Wichtigste in Kürze	3
2. Abstimmungstext	4
3. Abstimmungsfrage	4
4. Die Vorlage im Detail	5
5. Die Beratung im Einwohnerrat	11

1. Das Wichtigste in Kürze

Die *Coop*-Passerelle überquert die Bahnstrecken der Bözberg- und der Hauensteinlinien der SBB und verbindet die Zehntenstrasse mit der Wasenstrasse. Die Passerelle stammt aus dem Jahre 1913 und besteht weitgehend noch aus der originalen Eisenkonstruktion. Das Bauwerk, welches im Besitz der SBB und der Gemeinde Pratteln ist, hat das Ende ihrer Lebensdauer erreicht. Ende 2024 muss sie abgerissen werden. Die Passerelle weist Korrosionsschäden auf. Auch die minimal erforderlichen geometrischen Abstände der Stützen zu den Gleisachsen entsprechen nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und Normen.

Ein ersatzloser Abriss des Bauwerkes stellt keine Option dar. Die Gemeinde hat zusammen mit der SBB nach Lösungen für einen Ersatz der bestehenden Passerelle gesucht. Alle bestehenden Bahnquerungen sollen erhalten und an die heutigen Bedürfnisse und Normen angepasst werden.

Die Gemeinde kam zum Schluss, dass die alte Passerelle durch eine neue Passerelle ersetzt werden soll. Sie soll passend für Menschen mit Behinderung sowie tauglich für Fahrräder und Kinderwagen sein.

Die Passerelle ist für die Nord-Süd-Querung sehr wichtig. Gerade im Hinblick der weitreichenden Arealüberbauungen nördlich der Bahn ist deren Existenz unumgänglich.

2. Abstimmungstext

Beschluss des Einwohnerrats vom 26. Juni 2023

Der Einwohnerrat beschliesst mit 32 Ja- zu 1 Nein-Stimme bei 3 Enthaltungen:

://: 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. Abstimmungsfrage

Die Abstimmungsfrage lautet:

Wollen Sie den Einwohnerratsbeschluss vom 26. Juni 2023 «Kredit für den Neubau der Coop-Passerelle von CHF 6.985 Mio. (Kostenvoranschlag Genauigkeit +/- 15%) und den Landerwerbskosten von CHF 350'000» annehmen?

Der Einwohnerrat empfiehlt den Stimmberechtigten, den Einwohnerratsbeschluss anzunehmen und mit JA zu stimmen.

4. Die Vorlage im Detail

Die Ausgangslage

Die *Coop*-Passerelle überquert die Bahnstrecken der Bözberg- und der Hauensteinlinien der SBB. Sie 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 und Tunnel. 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. Auch die minimal erforderlichen geometrischen Abstände der Stützen zu den Gleisachsen entsprechen nicht mehr dem heutigen Stand der Technik und Normen. 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. Die Passerelle untersteht nicht dem Denkmalschutz, die SBB hat entsprechende Abklärungen durchgeführt.

Die Passerelle ist für Pratteln eine wichtige Nord-Süd-Verbindung. 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 Quartierplans Zentrale, wo neue Wohnungen gebaut, KMU-Betriebe angesiedelt und ein neues Primarschulhaus mit Turnhallen realisiert werden sollen, erhält eine Nord-Süd-Verbindung an dieser Stelle eine noch grössere Bedeutung. Die Gemeinde hat, zusammen mit der SBB, nach Lösungen für einen Ersatz der bestehenden Passerelle gesucht:

Folgende Varianten wurden geprüft:

- a. Ein «Eins-zu-Eins-Ersatz» das heisst die bestehende Passerelle wird durch eine neue, aber funktional identische Passerelle ersetzt.
- b. Ersatz der bestehenden Passerelle durch eine neue Passerelle, welche den heutigen Bedürfnissen und Normen entspricht das heisst fahrradtauglich, kinderwagen- und behindertengerecht (Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG).
- c. Ersatz der bestehenden Passerelle durch eine Unterführung, ebenfalls fahrradtauglich, kinderwagen- und behindertengerecht (BehiG).

Überlegungen / Ausarbeitung von Varianten

Variante a. sieht den Ersatz der bestehenden Passerelle durch eine funktional identische vor. Diese Variante wurde, obschon sie die kostengünstigste Variante darstellt, verworfen. Personen mit Behinderung und Eltern mit Kinderwagen oder Fahrradfahrende können die bestehende, aktuelle Passerelle nicht benutzen. Bei einem solchen Bauwerk muss jedoch zwingend das Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) eingehalten werden. Damit entfällt diese Variante.

Variante b. sieht vor, die bestehende Passerelle durch eine neue Passerelle zu ersetzen, welche folgende Merkmale aufweist: Im Norden und Süden wird die Passerelle mit Treppen, Rampen (mit max. 6% Steigung und mit Fahrrädern befahrbar) und Liften ausgestattet. In der Mitte, als Zugang zum Quartier Neu-Pratteln, in Richtung Reitweg, mit einem Lift und einer Rampe, ebenfalls mit einer fahrradtauglichen 6%-Steigung.

Variante c. sieht den Bau einer Unterführung vor. Nördlich, südlich und in der Mitte des Bauwerkes würde es Rampen für Fahrräder geben. Die Unterführung wäre im Mischverkehr (Fussgänger und Fahrräder) 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, in ca. 12 Monaten fertigstellt.
- Die Passerelle könnte zu einem grossen Teil aus Holz gebaut werden. Damit käme ein nachhaltiger Baustoff zur Anwendung.
- Das subjektive Sicherheitsempfinden ist für die Nutzerinnen und Nutzer grösser als bei einer Unterführung.
- Die Investitionskosten sind mit CHF 6,98 Mio. (inkl. MwSt., Preisbasis 2022, ohne Landerwerbskosten, Kostenvoranschlag Genauigkeit +/- 15%) gegenüber den Kosten einer Unterführung um einiges geringer.
- Das Baubewilligungsverfahren ist einfacher und zeitlich viel kürzer.

Nachteile Variante b

- Die Fläche des Landerwerbs von den Privatparzellen nördlich und südlich des Bauwerkes ist grösser als bei Variante c.
- Liftanlagen benötigen mehr Unterhalt.
- Die städteplanerische Einbettung in die Umgebung ist anspruchsvoller als die einer Unterführung.

Vorteile Variante c

- Die Lebensdauer einer Unterführung kann auf 100 Jahre ausgelegt werden und ist tendenziell länger als die Lebensdauer einer Passerelle.
- Die Fläche des Landerwerbs von den Privatparzellen nördlich und südlich des Bauwerkes ist kleiner als bei Variante b.

Nachteile Variante c

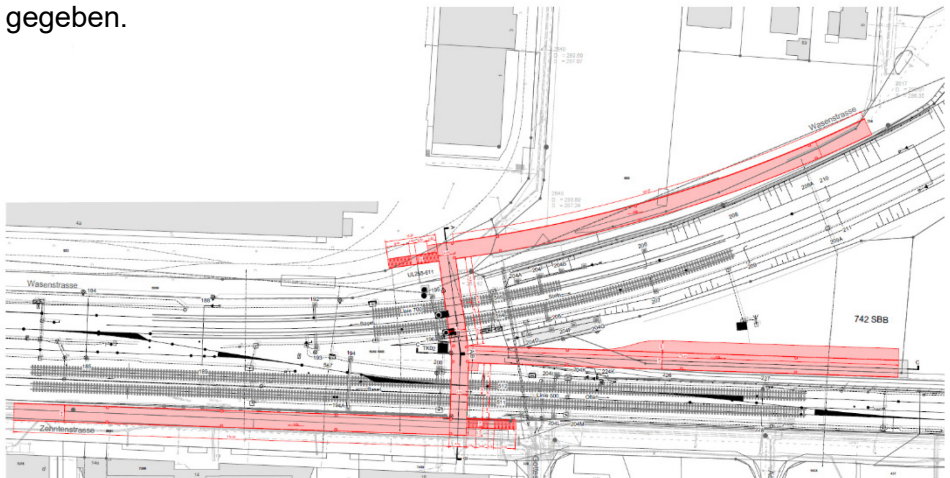
- Die Investitionskosten sind mit rund CHF 9,91 Mio. (inkl. MwSt., Preisbasis 2021, ohne Landerwerbskosten, Kostenschätzung Genauigkeit +/- 30%) gegenüber den Kosten einer Passerelle einiges höher. Nicht miteinberechnet sind die Kosten für die Miete

der Hilfsbrücken für die Geleise während des Baus. Diese sind unerlässlich.

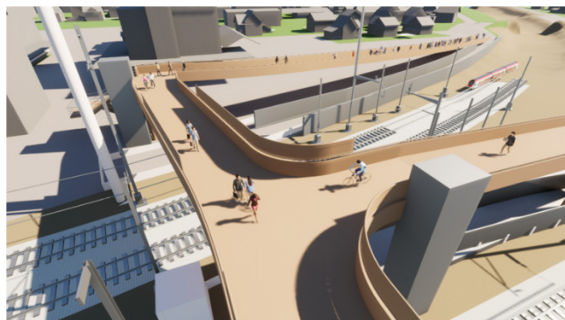
- Das Baubewilligungsverfahren ist aufwendiger und langwieriger. Der Bau einer Unterführung unterliegt dem ordentlichen Plange-nehmungsverfahren des Bundesamtes für Verkehr (BAV).
- Das Kostenrisiko ist höher als bei einer Passerelle, da die Arbeiten im Untergrund unbekannte Faktoren enthalten können, welche zu aufwendigeren Arbeiten und Bauverzögerungen führen können.
- Aufgrund des viel längeren Bewilligungsverfahrens kann später mit dem Bau begonnen werden. Dies hat wiederum einen längeren Unterbruch der bestehenden Verbindung zur Folge.
- Die Bauzeit ist mit ca. 16 Monaten einiges länger, verglichen mit dem Bau einer Passerelle.
- Durch die von der SBB vorgegebenen Fristen für die Einreichung von Gleissperrungen, ist bereits 45 Monate vor Baubeginn eine detaillierte Bauphasenplanung abzugeben.

Beschluss und Begründung

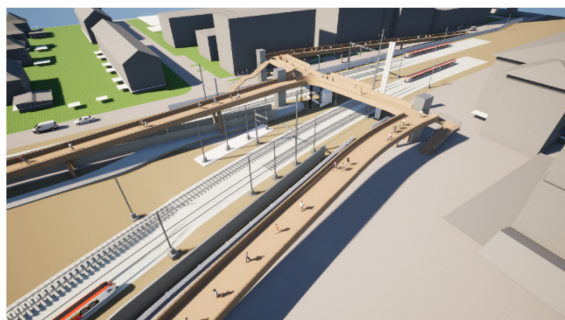
Nach Abwägen der Vor- und Nachteile der beiden Varianten wird dem Bau einer neuen Passerelle, das heisst der **Variante b**, den Vorzug gegeben.



Variante b @Aegerter & Bosshardt AG



*Visualisierung/Symbolbild der
geplanten Passerelle
Variante b
@Aegerter & Bosshardt AG*



*Visualisierung/Symbolbild der
geplanten Passerelle
Variante b
@Aegerter & Bosshardt AG*

Die Erstellungskosten der Passerelle betragen gemäss Kostenvoranschlag CHF 6.98 Mio. inkl. MwSt. (Stand Oktober 2022, Genauigkeit +/- 15%). Zusätzlich ist mit Landerwerbskosten von ca. CHF 350'000 zu rechnen.

Im Rahmen der Umsetzung des Agglomerationsprogramms würde sich der Bund mit einem Betrag von ca. CHF 1,2 Mio. an den Kosten beteiligen. Voraussetzung ist jedoch, dass die Erstellung der Passerelle im 2025 beginnt. Die SBB ihrerseits würde der Gemeinde CHF 1,34 Mio. für das neue Bauwerk zahlen.

Netto betragen die Gesamtkosten für die Gemeinde aufgerundet ca. CHF 4,8 Mio. Die Passerelle soll «aus einer Hand» mittels Totalunternehmerauftrag (TU) erstellt werden. Beim TU-Auftrag sind alle Bau- und Planungsleistungen, die das Bauvorhaben erfordert, mitenthalten. Der Auftrag wird öffentlich ausgeschrieben. 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.

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

- 26. Juni 2023: Kreditgenehmigung durch den Einwohnerrat
- 22. Oktober 2023: Volksabstimmung
- 2024: Planung neue Passerelle
- Ende 2024: Abbruch alte Passerelle
- 2025: Bau der neuen Passerelle

Was geschieht mit der Fröschmatt-Unterführung?

Im 2015 wurde die nichtformulierte Volksinitiative «Sichere und saubere Fröschi-Unterführung» eingereicht. Die Initiative forderte, die Fröschmatt-Unterführung den heutigen und zukünftigen Anforderungen hinsichtlich des Langsamverkehrs anzupassen. Die Prattler Bevölkerung stimmte im 2016 dieser Initiative zu.

Anfangs 2018 unterbreitete der Gemeinderat dem Einwohnerrat auf Stufe Vorprojekt mehrere Varianten für den Ausbau der Unterführung. Im August 2018 beauftragte der Einwohnerrat den Gemeinderat, ein Bauprojekt mit Kostenvoranschlag auszuarbeiten, welches die Anforderungen an den Langsamverkehr erfüllt.

Zur selben Zeit, als bereits intensiv am Bauprojekt gearbeitet wurde, teilte die SBB der Gemeinde die Intention mit, die Coop-Passerelle bereits im 2022 für den Personenverkehr zu schliessen, weil die Passerelle die Auflagen punkto Sicherheit nicht mehr erfülle.

Die neue Ausgangslage hatte den Gemeinderat dazu bewogen, umgehend eine Gleisquerung an derselben Stelle zu planen, die als Ersatz der Coop-Passerelle alle Anforderungen an den Langsamverkehr erfüllt.

Die Gemeinde schätzte den Ersatz der Coop-Passerelle als dringlicher ein als das Projekt «Ausbau der Fröschi-Unterführung». Die Gemeinde informierte das Initiativkomitee über die veränderte Ausgangslage.

Eine neue Coop-Passerelle erfüllt die Anforderungen an den Langsamverkehr. Gleichwohl soll in einem zweiten Schritt ein Projekt für den Ausbau der Fröschmatt-Unterführung fertig ausgearbeitet und dem Einwohnerrat später zur Genehmigung vorgelegt werden. Allenfalls kann die Fröschmatt-Unterführung in einem einfacheren Standard ausgebaut werden, sobald die neue Coop-Passerelle realisiert ist.

5. Die Beratung im Einwohnerrat

Die Mitglieder des Einwohnerrates sind sich einig, dass eine Nord-Süd-Querung für die Gemeinde, gerade auch im Hinblick der baulichen Entwicklungen, sehr wichtig ist und der Neubau der Coop-Passerelle daher rasch erfolgen muss.

In diversen Voten wurde darauf hingewiesen, dass der Neubau der Coop-Passerelle kein Ersatz für die Fröschmatt-Unterführung sein darf. Einzelne Ratsmitglieder votierten, dass die Haltung der SBB in diesem Geschäft schwierig zu verstehen sei für Aussenstehende. Aufgrund des bestehenden Zeitdruckes muss die Gemeinde sehr geschickt verhandeln.

Im Weiteren wurde die Wichtigkeit der Einhaltung des Kostendaches unterstrichen und der Wunsch mitgegeben, bei der Ausführung einzelne Punkte erneut zu prüfen. Der Vorlage wurde mit 32 Ja- zu 1 Nein-Stimme und 3 Enthaltungen zugestimmt.

Alle Unterlagen zum Projekt sind auf www.pratteln.ch zu finden.

Impressum

Gemeinde Pratteln
Schlossstrasse 34
4133 Pratteln
politik@pratteln.ch