

Gedanken zur Fröschmatt-Unterführung Pratteln Variantenvergleich Vorprojekt

Jörg Vitelli, Ing. HTL Verkehrsplaner

Präsident der Wohngenossenschaften Nordwestschweiz, die das Coop-Areal in Pratteln bebauen

Basel, 26. Februar 2018

Grundsätzliches

- Die Fröschmatt-Unterführung sollte allen dienen, den zu Fuss gehenden, den Velofahrenden, den Handicaperten, Rollatorbenützenden, Eltern mit Kinderwagen. Dies immer ohne grosse Einschränkungen.
- Die Trennung in zwei Unterführungen schafft Mehrkosten, grösseren Unterhalt, weniger Soziale Kontrolle/Sicherheit.
- Die Vorlage fokussiert sich auf möglichst geringe Investitionskosten und blendet die Unterhaltskosten und sozialen Kriterien aus. Auch Subventionen werden nicht berücksichtigt.
- Leute gehen ungerne durch Unterführungen. Deshalb müssen sie unbedingt menschengerecht, breit, hell und freundlich ausgestaltet werden.
- Die Investition in eine Unterführung ist auf die nächsten 60 Jahre oder mehr ausgelegt. Darum ist sie von der Breite, vom Gefälle und Gestaltung optimal auszugestalten. Fehler können nicht mehr korrigiert werden.

Unterhaltskosten

- **Die Unterhaltskosten werden im Variantenvergleich nicht ausgewiesen.** Sie fallen doch jedes Jahr an und belasten das Budget.
- **Zwei Unterführung verursachen doppelte Kosten.** Reinigung, Schneeräumung, Vandalismusschäden, neu Malen (Graffiti), Beleuchtung.
- **Teure Lifte mit hohen Unterhaltskosten!** Lifte sind mit hohen Investitionen verbunden. Amortisationszeit von max. 20 Jahren, also CHF 30'000.-/Jahr. Liftabos für diese 2 Lifte mit Notrufkommunikation kostet min. CHF 10'000.-/Jahr. Nicht eingerechnet Reinigung und Vandalismusschäden. Ausser an Bahnhöfen gibt es bei kommunalen Unterführungen keine Lifte. Ein Luxus den sich Pratteln leisten will?

Soziale Kontrolle

- Unterführungen sind unbeliebt. Frauen haben Angst durchzugehen oder sogar einen Lift nachts zu benutzen. Eltern schicken Kinder nicht gerne durch Unterführungen. Deshalb sind Unterführungen grosszügig, breit, hell bemalt und gut ausgeleuchtet zu gestalten. Bei zwei schmalen Unterführungen gibt es „Mauslöcher“ die gemieden werden, zu Unorten werden.
- Mit einer Unterführung die von allen benutzt werden gibt es grössere Frequenzen. Die soziale Kontrolle steigt. Sie wird als sicherer wahrgenommen und gerne benutzt.

Agglomerationsgelder

- Investitionsbeiträge aus dem Agglo-Programm werden in der Vorlage nicht erwähnt oder ausgewiesen. Die Personenunterführung Fröschmatt wurde als Projekt des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation eingereicht, Baubeginn 2019. Es wurde ein Betrag von CHF 3 Mio. eingesetzt, wobei in den aktuellen Vernehmlassungsunterlagen des Bundes dem AggloProgramm Basel eine Mitfinanzierung von 40 % in Aussicht gestellt wird. Das sind mind. CHF 1.2 Mio!

Unter diesem Aspekt sieht der Variantenentscheid für die Gemeinde anders aus.

Bauliche Ausgestaltung

- Eine Unterführung für alle die unten durch müssen! Das heisst nicht 2 Unterführungen sondern eine grosszügig gestaltete Unterführung. Breite 6 m (3.50 m für Velo 2.50 m für Fussgänger).
- Rampen mit max. 6% Steigung damit diese von Eltern mit Kinderwagen, Rollstuhlfahrenden, Leuten mit Rollator und auch Velofahrenden gut begangen werden kann.
- Grosse Radien in den Kurven für die Übersichtlichkeit, soziale Kontrolle, Einsehbarkeit.
- Helle Beleuchtung mit LED Leuchten, dem Tageslicht angepasst.
- Vorbilder sind hier die Gemeinde Muttenz und Kaiseraugst Bahnhausunterführung.

Kritische Betrachtung Variante 3

- Die Variante 3 bringt für die zu Fuss gehenden vom COOP-Areal her keine Vorteile, ja sie ist unbeliebt in der Benützung mit den schmalen Rampen und der schmalen Unterführung auf denen die Velos fahren.
- Die Schulkinder gehen heute schon durch die bestehende Unterführung. Somit nichts negatives.
- Für die Velofahrenden ist der Weg durch die Viaduktstrasse, Rampe Reitweg, kein Nachteil. Variante 3 hat Rampen mit 10% Steigung, Variante 1 nur 6%.

Fazit

- Unter Berücksichtigung der verschiedenen Faktoren wie Unterhalt, Lift, Amortisation Lift ist ein grösszügiger Ausbau der bestehenden Unterführung zielführend und über die Jahre die kostengünstigste Variante.
- Eine Überarbeitung der Vorlage unter Einbezug der Gesamtkosten (Investition, Unterhalt, Amortisation, Beitrag Agglogelder) ist naheliegend.
- Angesichts der Tatsache, dass eine neue grosszügige Unterführung wieder 60 Jahre dient, wie die heutige aus dem Jahre 1958, sind die Mehrkosten gut investiertes Geld.
- Die Variante 1 ist wohl rein von den Investitionskosten her die teuerste. Unter Berücksichtigung von Betrieb, Unterhalt und soziale Sicherheit schon mittelfristig die günstigste.

Jörg Vitelli, Präsident WBG Nordwestschweiz
079 487 29 78



SBB-Unterfuehrung-Kaiseraugst



Kaiseraugst-Velounterfuehrung-E.jpg



Kaiseraugst-Velounterfuehrung-unter-SBB-67.JPG

SBB-Unterfuehrung-Kaiseraugst



Kaiseraugst-Velounterfuehrung-A.jpg



Kaiseraugst-Velounterfuehrung-B.jpg



Kaiseraugst-Velounterfuehrung-C.jpg



Kaiseraugst-Velounterfuehrung-D.jpg

Unterführung-Flüelen



Fluelen-Velo-FG-Unterführung-unter-SBB-24.JPG

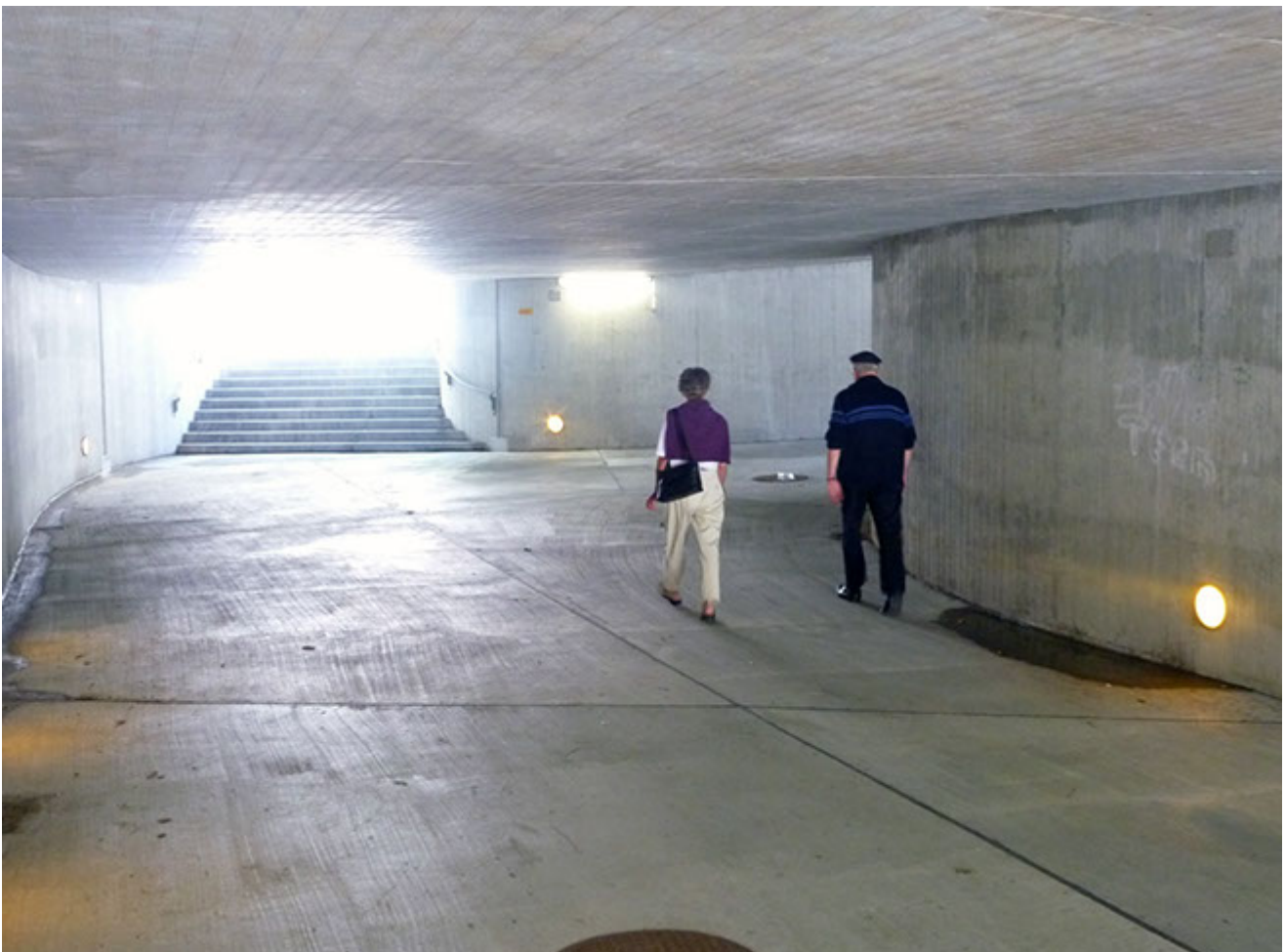


Fluelen-Velo-FG-Unterführung-unter-SBB-25.JPG

Unterführung-Flüelen



Fluelen-Unterführung-2011-1F.jpg



Fluelen-Unterführung-2011-3F.jpg

Unterführung-Flüelen



Flüelen-Velo-FG-Unterführung-unter-SBB-40.JPG



Flüelen-Velo-FG-Unterführung-unter-SBB-43.JPG