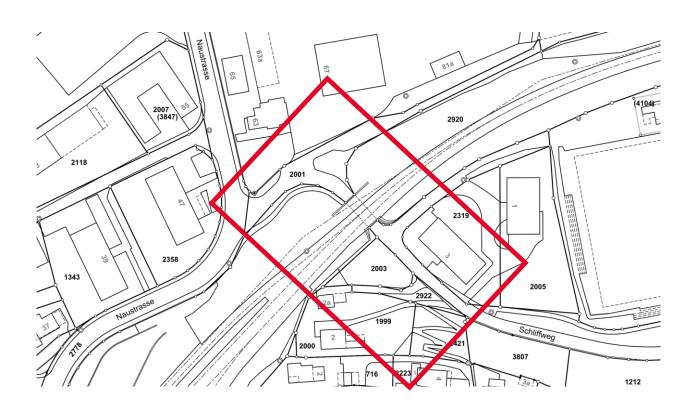


Stadt Laufen Stadtverwaltung Abteilung Bau und Planung Vorstadtplatz 2 4242 Laufen

SCHLIFFWEG, LAUFEN Korrektion Strasse

■ KONZEPTSTUDIE SEPARATE FUSSGÄNGERUNTERFÜHRUNG





IMPRESSUM

Büro JAUSLIN STEBLER AG

4132 Muttenz

Gartenstrasse 15, PF Tel. +41 61 467 67 67 mtz@jauslinstebler.ch

Autor Michael Christ

chr@jauslinstebler.ch

Datum 25.07.2019

ÄNDERUNGSVERZEICHNIS

Version	Datum	Änderungen	Autor



INHALTSVERZEICHNIS

1	VORSTOSS, AUSGANGSLAGE UND AUFTRAG		
2	PROJEKTSKIZZEN		
	2.1 Linienführung	4	
	2.2 Abmessungen	5	
3	BAUVERFAHREN	5	
4	KOSTEN	6	
5	FAZIT	6	



1 VORSTOSS, AUSGANGSLAGE UND AUFTRAG

Im Zusammenhang mit dem Projekt Korrektion Schliffweg kam aus der Bevölkerung ein Vorstoss, welcher eine Prüfung einer separaten Fussgängerunterführung für die Querung der SBB-Linie fordert, da die gemeinsame Nutzung von Fahrzeugen und Fussgänger als zu gefährlich erachtet wird.

Das Projekt Korrektion Schliffweg sieht vor, dass die bestehende Unterführung baulich nicht verändert wird und einspurig für Fahrzeuge befahrbar bleibt. Der heute markierte Gehbereich in der Unterführung wird durch ein baulich abgetrenntes Trottoir von 1.40 m Breite ersetzt. Der Anschlag wird schräg mit einer Höhe von 4.0 cm realisiert.

JAUSLIN STEBLER AG wurde von der Stadt Laufen am 28.05.2019 beauftragt, eine Konzeptstudie einer sparten Fussgängerunterführung zu erstellen.

2 PROJEKTSKIZZEN

2.1 LINIENFÜHRUNG

Die Anordnung einer separaten Fussgängerunterführung müsste auf der Südseite der best. Unterführung erstellt werden, da sich auf dieser Strassenseite die geplanten Gehwege befinden. Die neue Unterführung sollte ausserhalb des Mauerwerkes der bestehenden Unterführung geplant werden, um keine Eingriffe an dem bestehenden Bauwerk vornehmen zu müssen.

Die Linienführung muss für eine Akzeptanz der Fussgänger möglichst in der Wunschlinie liegen und keine Umwege generieren. In der Konzeptskizze wird eine möglichst direkte Fusswegverbindung sowohl in Richtung Stadt, wie auch Richtung Eisporthalle angeboten.



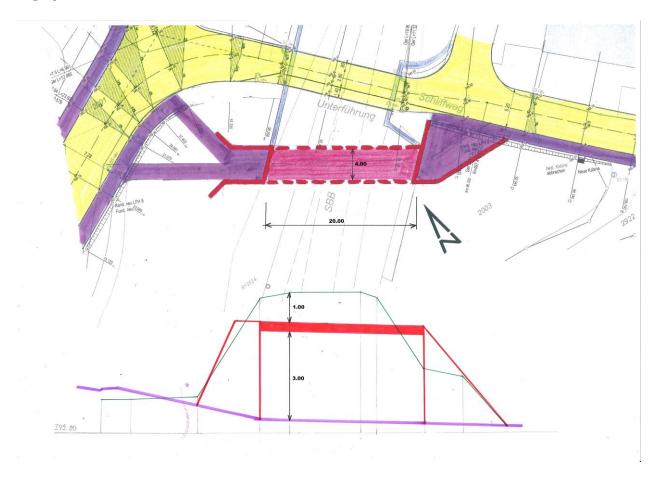


2.2 ABMESSUNGEN

Die bestehende Unterführung ist 15.0 m lang. Aufgrund einer vorliegenden SBB-Studie ist geplant die Strecke Delsberg - Aesch auf Doppelspur auszubauen. Gemäss der SBB-Studie ist vorgesehen den Geleisbereich auf der Ostseite zu erweitern. Wenn möglich sollte der spätere Doppelspur Ausbau beim Projekt der Personenunterführung bereits berücksichtigt werden. Die Unterführung ist in den Konzeptskizzen mit einer Länge von 20.0 m dargestellt.

Gemäss Norm muss eine Fussgänger-Unterführung mit einer Länge von 15-20 m eine minimale lichte Breite von 4.0 m und eine Höhe von 3.0 m aufweisen.

Die Überdeckung beträgt gemäss Längenprofil-Skizze ca. 1.0 m, was jedoch noch nicht mit der SBB abgesprochen ist.



3 BAUVERFAHREN

Die nachträgliche Erstellung einer Unterführung in einem Bahndamm ist eine sehr komplizierte und aufwändige Aufgabe. Aufgrund der Abmessungen der Unterführung, der geringen Überdeckung bis zum Gleiskörper, den Erschütterungen und dem meist heiklen geschütteten Dammmaterial, ist ein Vortrieb oder ähnliches in der Regel nicht möglich. Voraussichtlich muss an der Lage der heutigen Geleise eine teure Hilfsbrücke erstellt werden. Unter dieser Hilfsbrücke könnte dann die neue Unterführung erstellt werden.

Die SBB werden zahlreiche Auflagen betreffend Ausführung, Überwachung etc. machen. Allenfalls müssen Nachtarbeiten durchgeführt werden um Betriebsunterbrüche zu vermeiden.



4 KOSTEN

Gemäss einer ersten groben Kostenabschätzung ist mit Kosten von rund 2.0 Mio Franken zu rechnen. Im jetzigen Konzeptstand, ohne weitere Abklärungen bei der SBB, Geotechniker etc. betreffend Auflagen und Bauablauf und der Erstellung eines Vorprojektes, kann noch keine fundierte Kostenschätzung erstellt werden. Die Kosten können je nach Auflagen der SBB, dem erforderlichen Bauablauf sowie Art und Ausführung einer Hilfsbrücke sowie einem allfällig notwendigen Einschub von ausserhalb vorgefertigten Unterführungselemente wesentlich ansteigen.

5 FAZIT

Eine separate Fussgängerunterführung wäre ein sehr aufwändiges und teures Bauwerk, welches ein Mehrfaches der gesamten Kosten der Korrektion des Schliffweges kosten würde. Der Vergleich zwischen Kosten und Nutzen ist aus unserer Sicht unverhältnismässig. Die Bewilligungsfähigkeit durch die SBB ist unsicher und in jedem Fall mit zahlreichen, kostspieligen Auflagen verbunden.

Im Rahmen des Vorprojektes Korrektion Schliffweg wurde ein Verkehrsgutachten über die Verkehrsführung im Bereich der Unterführung erstellt. Die gewählte Lösung wurde zudem mit der Beratungsstelle für Unfallverhütung (bfu) besprochen. Die Trennung der Fussgänger innerhalb der Unterführung unterscheidet sich mit der Anordnung eines Gehweges nicht von der Trennung Strasse / Gehweg ausserhalb der Unterführung. Die bestehende Unterführung wäre auch beim Bau einer separaten Fussgängerunterführung nur einspurig befahrbar.

Die SBB sieht einen Ausbau auf Doppelspur vor. Da zurzeit erst eine Studie vorliegt ist der Bau einer neuen Unterführung nicht empfehlenswert. Es kann nicht gewährleistet werden kann dass die Unterführung beim Ausbau nicht wieder angepasst werden muss. Falls an der Idee einer Fussgängerunterführung festgehalten werden möchte, besteht ev. die Möglichkeit dies im Rahmen späteren Ausbau auf Doppelspur zu realisieren. Ob jedoch im Falle eines Doppelspur Ausbaues die best. Unterführung ersetzt oder nur verlängert wird, ist aus der Studie der SBB nicht ersichtlich.

JAUSLIN STEBLER AG

ppa. Patrik Straumann

ppa. Michael Christ