

## Vorlage Stadtparlament

Datum	30. Juni 2020
Beschluss Nr.	4391
Aktenplan	732.12 Kantonsstrassen, Gemeindestrassen

### **St.Leonhard-Strasse, Bushaltestelle Rosenbergstrasse, Neugestaltung; Verpflichtungskredit**

#### **Antrag**

Wir beantragen Ihnen, folgenden Beschluss zu fassen:

Das Projekt zur Neugestaltung der St.Leonhard-Strasse im Bushaltestelle Rosenbergstrasse im Betrag von CHF 895'000 wird gutgeheissen und für die nach Abzug der Anteile Dritter verbleibenden Kosten zulasten der Investitionsrechnung ein Kredit von CHF 742'000 freigegeben.

---

#### **1 Ausgangslage**

Die St.Leonhard-Strasse im Abschnitt Rosenbergstrasse bis Bogenstrasse muss im Bereich der Busspur respektive der Bushaltestelle Rosenbergstrasse saniert werden. Im Zusammenhang dieser Sanierung sind Verbesserungen an der Haltestelle Rosenbergstrasse vorgesehen. Die Bushaltestelle genügt den heutigen Anforderungen an den Betrieb und die Behindertengerechtigkeit nicht mehr. Die Haltekanten werden verlängert und autonom behindertengerecht ausgebaut. Der Wartebereich stadtauswärts wird mit vier Bäumen erweitert, derjenige stadteinwärts mit einem Grünstreifen neu konzipiert, die Beläge werden sickerungsfähig ausgestaltet.

#### **2 Neugestaltung Bushaltestelle Rosenbergstrasse**

##### **2.1 Öffentlicher Verkehr**

Heute halten an der Haltestelle Rosenbergstrasse auf der St.Leonhard-Strasse die Linien 1,2,9,10 und 12 der VBSG. Zudem nutzen die Postautolinien 120 und 121 und der Regiobus 151 die Busspur, ohne an der Haltekante anzuhalten.

Stadteinwärts ist heute eine nutzbare Haltekantenlänge von rund 35 m, stadtauswärts eine solche von rund 40 m vorhanden. Durch die Zunahme der Anzahl Kurse weist die Haltestelle nun eine derart hohe Busfrequenz auf, dass oft mehrere Busse gleichzeitig die Haltekante anfahren. Die bestehenden Haltekanten sind aufgrund der Zunahme der Buslängen (Doppelgelenkbusse) zu kurz. Es kommt vor, dass die Busse über die Haltekante hinausragen. In Richtung Bahnhof wird dadurch der übrige Verkehr auf der Rosenbergstrasse beeinträchtigt, stadtauswärts wird der Fussgängerstreifen über die Busspur hinaus versperrt. Dies führt zu Einschränkungen für den Verkehrsablauf und aufgrund der hohen Knotenauslastung auch zu Einbussen für die ÖV-Bevorzugung. Zudem kann an den hintersten

Türen nicht oder nicht optimal ein- oder ausgestiegen werden. Damit die Haltekanten den heutigen Anforderungen genügen, sollen beide auf 45 m verlängert werden. Somit können der Verkehrsablauf und damit die ÖV-Bevorzugung verbessert werden. Die bestehenden Haltekanten sind nicht behindertengerecht. Im Zuge des Projekts werden diese hindernisfrei ausgebildet. Die Wartebereiche, die heute im Bereich der beiden Wartehallen an der engsten Stelle jeweils nur eine Breite von rund einem Meter aufweisen, sollen auf mindestens zwei Meter verbreitert und damit für Rollstühle befahrbar werden.

## **2.2 Langsamverkehr**

Für den Langsamverkehr sind neben der hindernisfreien Ausgestaltung der Haltekanten nur geringe Massnahmen vorgesehen. Die bestehenden, gepflästerten Rampen im Bereich der Fussgängerstreifen sollen abgesenkt werden. Der Fussgängerstreifen wird gemäss Norm auf 4 m verbreitert und die taktile Markierung beibehalten.

## **2.3 Strassenprojekt**

Die Strasse befindet sich in einem schlechten baulichen Zustand. In den letzten Jahren musste die Betonplatte aufgrund einer mangelhaften Foundation mehrfach instand gestellt werden. Die Flächen aus Verbundsteinen weisen teilweise Setzungen auf.

Die horizontale Linienführung des betreffenden Strassenabschnitts wird optimiert. Die gewählte Gestaltungsvariante erfüllt die Anforderungen des öffentlichen Verkehrs. Die bestehende Grünfläche wird dabei nur unwesentlich tangiert. Die bestehende Hinterkante des Wartebereiches stadtauswärts kann übernommen werden, wird aber neu auf die gesamte Länge der Grünfläche im Strassendreieck ausgedehnt. Die Bushaltekante stadtauswärts wird wie erwähnt auf der ganzen Länge mit einem Anschlag von 22 cm ausgebildet werden. Die Haltekante stadteinwärts kann nur auf den vordersten 18 m mit einem Anschlag von 22 cm ausgebildet werden. Im hinteren Bereich ist aufgrund der Anfahrt ein Überschleppen der Fahrzeuge notwendig, was einer maximalen Kantenhöhe von 16 cm entspricht. Die Ausstiegsfläche ist in diesem Bereich mehr als 2.5 m breit. Falls ein zweites Fahrzeug an der Kante hält, ist damit ein hindernisfreies Zu- und Aussteigen mittels Ausstiegsrampe möglich.

Um die hohe Abnutzung des Deckbelags durch die Busse zu minimieren, wird der Belag der Busspur im Bereich der Haltekante mit einer Betonplatte ausgestaltet. Es ist vorgesehen, die bestehende ungenügende Foundationsschicht zu ersetzen.

Beidseitig werden die bestehenden Buswartehallen Typ «Gallus» durch neue Wartehallen ersetzt. Zudem müssen wegen der Verschiebung der Haltekanten die Anlagen der VBSG und der Verkehrssteuerung angepasst werden. Diese Kosten für die Verkehrssteuerung sind im Projekt eingerechnet.

Die Baustelle bleibt in Fahrtrichtung stadtauswärts immer befahrbar. Stadteinwärts können die Busse über die Spuren des motorisierten Individualverkehrs verkehren. Während der Realisierung wird die Haltestelle in Absprache mit den VBSG aber in beide Richtungen nicht bedient. Die Mehraufwendungen für die Verkehrsführung sind im Projekt eingerechnet.

Die Planungen für einen Tunnel für den Langsamverkehr von der Lager- bis Militärstrasse stehen in der Phase Vorprojekt. Die Betonplatte und Haltekanten sind von diesem Projekt, wenn überhaupt, nur am Rande betroffen.

## 2.4 Ökologie

Entlang der Bushaltekante stadtauswärts wird eine Baumreihe mit vier Bäumen gepflanzt. Diese ergänzt die bestehenden Baumreihen entlang des Fussweges im Grünbereich. Eine Pflanzung von Bäumen auf dem Mittelperron der Haltekante stadteinwärts wurde geprüft. Im Bereich der 16 cm hohen Haltekante konnte damit aber keine genügende Ausstiegsbreite für das Bedienen der Ausstiegsrampe sichergestellt werden. Somit wäre die Haltekante in diesem Bereich nicht behindertengerecht. Erschwerend hinzu kommt der knappe Abstand zur Spur des motorisierten Individualverkehrs und zu den Fahrleitungen; es müssten Werkleitungen verlegt werden. Anstelle von Bäumen ist in diesem Bereich deshalb ein Grünstreifen vorgesehen. Dieser wird mit Staudenpflanzen bepflanzt.

Das Projekt wurde so konzipiert, dass die Beanspruchung der Grünfläche minimiert wird.

Die Wartebereiche müssen autonom behindertengerecht ausgebildet werden. Somit kommt eine ungebundene Bauweise nicht in Frage. Der Wartebereich wird mit sickerfähigem Belag ausgeführt, um eine möglichst grosse Durchlässigkeit zu erreichen.

## 3 Kosten und Finanzierung

Die Kosten für die Neugestaltung der Haltestelle Rosenbergstrasse belaufen sich gemäss detailliertem Kostenvoranschlag (s. Beilage) auf insgesamt CHF 895'000 und setzen sich wie folgt zusammen:

Bauhauptarbeiten	CHF	446'000
Baunebenarbeiten		110'300
VRA – Anlage		129'200
Anpassung VBSG Fahrleitungsmasten		43'000
Wartehallen		110'000
Honorare		<u>56'500</u>
Total Baukosten		895'000

Die betroffene Strassenfläche umfasst rund 1'100 m<sup>2</sup>. Somit ergeben sich Baukosten (exkl. Verkehrsregelungsanlage VRA, Anpassung VBSG Fahrleitungsmasten und Wartehallen) von rund CHF 557 pro m<sup>2</sup>. Infolge der Betonplatte, der notwendigen Verstärkung der Fundationsschicht und dem Bauen in beengten Platzverhältnissen inkl. provisorischer Verkehrsführung gestalten sich die Bauarbeiten sehr aufwendig.

Die Kosten für die Fundamente und den Sockel der Buswartehallen werden über den entsprechenden separaten Kredit (Konto 61.5017.129) finanziert. Den Oberbau der Wartehallen finanziert das Hochbauamt aus der Laufenden Rechnung (Konto 621.3140.919).

Total Baukosten	CHF	895'000
./. Beitrag VBSG Fahrleitungsmasten		43'000
./. Aufwendungen Fundament Wartehallen (61.5017.129)		40'000
./. Aufwendungen Oberbau Wartehallen (621.3140.919)		<u>70'000</u>
Total Kosten nach Abzug Anteil Wartehalle und Fahrleitungsmasten		742'000

Die Verbesserung des Verkehrsablaufs ist eine Massnahme aus dem Agglomerationsprogramm der 3. Generation des Bundes (Massnahmenpaket Eigentrassierung, 3. Teil, 3203.3.080). Es ist somit zu erwarten, dass rund 35 % der im Sinne des Agglomerationsprogrammes anrechenbaren Kosten vom Bund übernommen werden. Nicht anrechenbar im Sinne des Agglomerationsprogramms sind die Gestaltung (Garten- und Pflanzarbeiten) sowie die Kosten für die Wartehalle stadteinwärts. Damit ergeben sich anrechenbare Kosten von rund CHF 728'000 für das Strassenbauprojekt. Zudem können die Wartehalle stadtauswärts inkl. Fundament von CHF 55'000 und die Massnahmen an den VBSG-Fahrleitungen von CHF 43'000 angerechnet werden, da diese Massnahmen für eine Umsetzung der Massnahme des Agglomerationsprogramms zwingend notwendig sind.

Somit ist ein Bundesbeitrag von rund CHF 289'000 (= 35 % von CHF 826'000) zu erwarten. Die Beiträge aus dem Agglomerationsprogramm bezüglich VBSG-Anlage von CHF 15'000 (35 % von CHF 43'000) und Wartehalle stadtauswärts inkl. Fundament von CHF 19'000 (35 % von CHF 55'000) werden an die Projektbeteiligten (VBSG und HBA) weitergegeben.

Nach Abzug des Bundesbeitrages für das Projekt verbleiben für die Stadt für die Neugestaltung der Bushaltestelle Rosenbergstrasse Kosten von CHF 487'000.

Total Kosten nach Abzug Werke und Instandstellungsanteil	CHF	742'000
./.. Beitrag Agglomerationsprogramm, Teil Projekt (35 % von CHF 728'000)		<u>255'000</u>
Total Kosten nach Abzug Beitrag aus Agglomerationsprogramm		487'000

Weil die definitive Zusage des Bundes erst nach Vorliegen des finanzreifen und rechtskräftigen Projekts erfolgen kann, wird der Investitionskredit brutto im Umfang von CHF 742'000 beantragt.

#### **4 Werkleitungsbauten**

Die Werke haben im Projektperimeter keinen Bedarf. Die Arbeiten an der Verkehrsregelungsanlage (VRA) werden durch das Projekt ausgelöst und durch dieses finanziert.

#### **5 Strassenklassierung**

Die bestehende Haltekante stadtauswärts ist heute Teil der Grünfläche im Strassendreieck und nicht als öffentliche Strasse oder Weg eingeteilt. Neu ist vorgesehen, den Zugang zur Haltestelle samt Wartebereich und den Weg ab der Haltestelle Rosenberg zur Villa Wiesental als Gemeindeweg 1. Klasse einzuteilen.

#### **6 Landerwerb**

Mit dem Projekt sind auch Grenzanpassungen notwendig. Die Zusage der Schweizerischen Eidgenossenschaft (ASTRA) zur Vertragsabwicklung liegt vor.

## **7 Weiteres Vorgehen**

Nach der Genehmigung des vorliegenden Projektes durch das Stadtparlament ist dem Stadtrat der Teilstrassenplan zur Genehmigung vorzulegen. Gemäss Art. 41 Abs. 2 Strassengesetz kann auf die öffentliche Auflage verzichtet werden, wenn kein Kostenverlegungsverfahren durchgeführt wird und es sich um ein kleines und unbedeutendes Projekt, insbesondere mit Blick auf lit. f) «Buchten für Haltestellen des öffentlichen Verkehrs» handelt. Der Hauptteil des vorliegenden Projektes beinhaltet die Sanierung der bestehenden Haltestelle Rosenbergstrasse. Die Änderungen der Anlage, namentlich die Verlängerung der Haltekante, können als klein und unbedeutend beurteilt werden, weshalb auf die öffentliche Auflage verzichtet wird.

Nach der Projektgenehmigung durch das Stadtparlament wird die Baufreigabe vom Bund bezüglich Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm abgewartet.

Der Stadtpräsident:  
Thomas Scheitlin

Die Stadtschreiber-Stellvertreterin:  
Jennifer Abderhalden

Beilagen:

- Übersichtsplan
- Teilstrassenplan
- Kostenvoranschlag

Konto:  
61.5017.928 (Strassenprojekt)