



Herzlich Willkommen
zur Informationsveranstaltung
Standortbestimmung Ortsdurchfahrt

Inhalt Standortbestimmung Ortsdurchfahrt

Zu klärende Themen waren:

- Verifizierung der Kosten der Doppelspur
- Beurteilung der Kostenentwicklung
- Beurteilung Nutzen des Projektes im Verhältnis zu den Kosten
- Prüfung von Kostenreduktionen
- Festlegung des weiteren Vorgehens

Ablauf

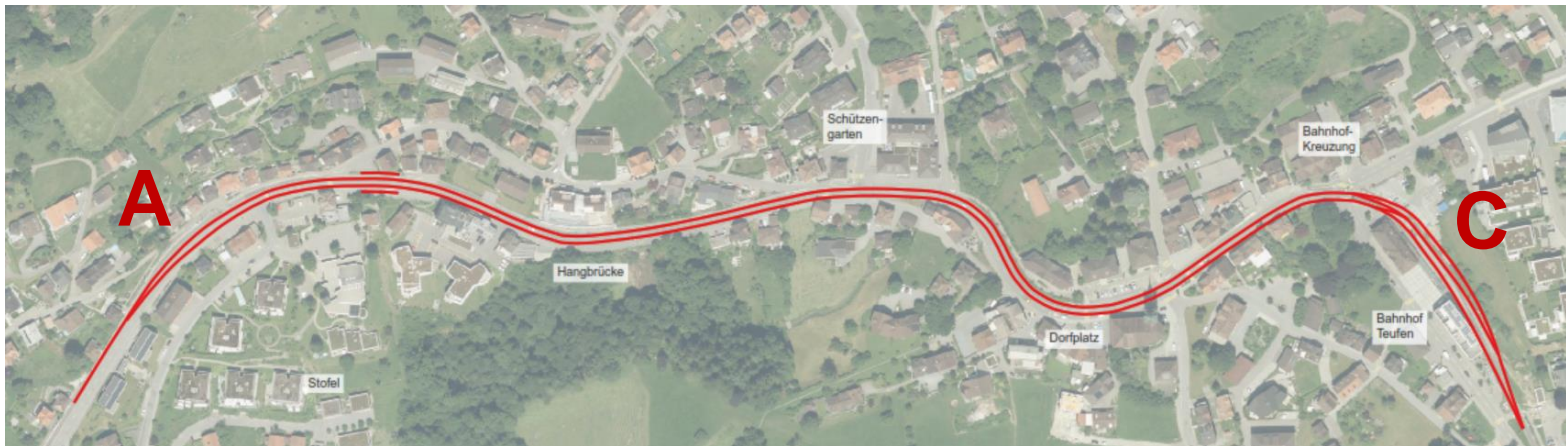
- **Begrüssung, Einleitung** Reto Altherr, Gemeindepräsident
- **Standortbestimmung 2019** Urban Keller, Kantonsingenieur
Thomas Baumgartner, Direktor AB
- **Erwägungen Gemeinderat** Reto Altherr, Gemeindepräsident
- **Würdigung der Planung** Dölf Biasotto, Regierungsrat
- **Weiteres Vorgehen** Thomas Baumgartner, Direktor AB
Reto Altherr, Gemeindepräsident
- **Fragen und Diskussion** Hanspeter Spörri (Moderation)
- **Schlusswort** Reto Altherr, Gemeindepräsident

Projektziele Ortsdurchfahrt



- 3-gleisiger, gesetzeskonformer Bahnhof mit zeitgemäßem Komfort
- Verbesserung Situation Bahnhofkreuzung
- Gesetzeskonforme Führung der Bahn durchs Dorf
- Gesamterneuerung Kantonsstrasse (möglichst gleichzeitig)
- Gestalterische Aufwertung des Dorfkerns abseits der Strasse
- Sanierung Hangbrücke
- Schliessen der zwei Trottoirlücken Schützengarten und Dorf 18
- Weitere Verbesserungen für Langsamverkehr

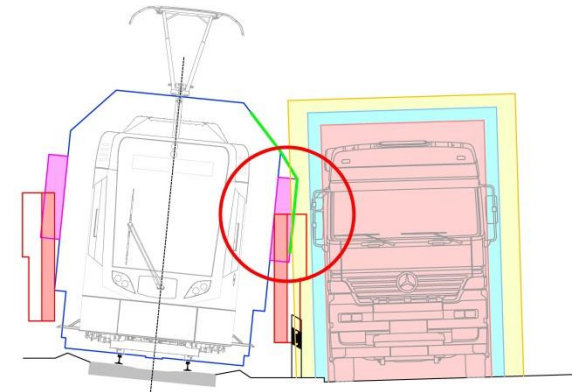
Projektziele Ortsdurchfahrt



- 3-gleisiger, gesetzeskonformer Bahnhof mit zeitgemäßem Komfort ✓
- Verbesserung Situation Bahnhofkreuzung ✓
- Gesetzeskonforme Führung der Bahn durchs Dorf (A-C) ✓
- Gesamterneuerung Kantonsstrasse gleichzeitig ✓
- Sanierung Hangbrücke ✓
- Schliessen der zwei Trottoirlücken Schützengarten und Dorf 18 ✓
- Verbesserungen für Langsamverkehr ✓

Kosten 65 Mio. CHF

Variante mit zweckmässigem Tunnel



- 3-gleisiger, gesetzeskonformer Bahnhof mit zeitgemäsem Komfort X
- Verbesserung Situation Bahnhofkreuzung (Anbindung Gremm) X
- Gesetzeskonforme Führung der Bahn durchs Dorf (Problem A-B) X
- Gesamterneuerung Kantonsstrasse X
- Sanierung Hangbrücke X
- Schliessen der zwei Trottoirlücken Schützengarten und Dorf 18 X
- Verbesserungen für Langsamverkehr X

Kosten ??? Mio. CHF

Gegenwert für Investitionsbetrag

Bahnseitig

- Gesetzeskonforme Ortsdurchfahrt der Bahn durch Teufen
- Verbesserung Situation bei den Bahnübergängen durch Verlegung der Gleise in Strassenmitte → Elimination Blinklichter
- Elimination Gegenverkehr-Situation im Dorfkern
- Betriebliche Flexibilität durch Doppelspur → Erhöhung Fahrplanstabilität

Strassenseitig

- Rundumerneuerte Strasse (30 Jahre keine grössere Baustelle)
- Funktionierende Bahnhof-Kreuzung mit Kapazitätsreserve
- Durchgehende Trottoirs ermöglichen Längsverbindung ohne Queren
- Koexistenz auf bestmöglich organisiertem Strassenraum
- Aufwertung des Dorfkerns als zweites Puzzleteil

Verzichtsplanung Projekt Doppelspur

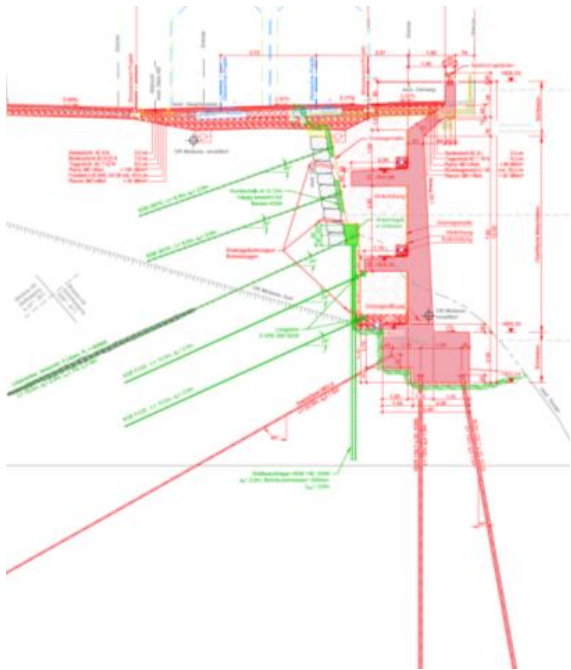
Strassenseitig

- Vorziehen Sanierung Hangbrücke
- Belassen der Trottoirlücken Schützengarten, Dorf 18 und Ebnistrasse
- Schmälere Querschnitte zu Lasten Langsamverkehrsfläche
- Verzicht auf Umbau Kreuzung zu Kreisel

Bahnseitig

- Verkürzung Doppelspur

Vorziehen Sanierung Hangbrücke



Fazit: Das Vorziehen der Sanierung Hangbrücke bringt Mehrkosten und fürs Dorf eine zusätzliche Bausaison mit Einbahnregime. Das sind grosse Nachteile. Die Risiken im Bauprogramm Doppelspur sinken, wenn die Hangbrücke bereits saniert wäre. Das ist ein Vorteil.

Belassen der Trottoirlücke Schützengarten



- Verkehrssicherheit ungenügend!
- Alte Landstrasse ist nicht im Verzeichnis der öffentlichen Strassen und Wege

Rechte aus dem Jahre 1913 auf allen Parzellen

Jedermann hat das Recht, zur Vermeidung von Kollisionen mit der Strassenbahn mit scheuen Tieren, die alte Landstrasse zu benützen.

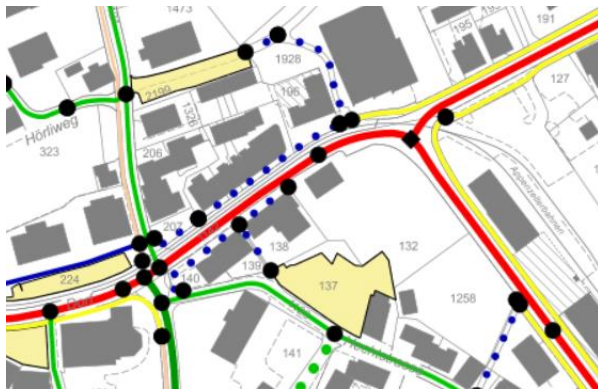
Dem Gemeinderat Teufen steht das Recht zu, den Fahrverkehr bei Verkehrsandrang oder bei Verkehrsstörungen ganz oder teilweise über die alte Landstrasse zu leiten.

Fazit: Es ist richtig, dass Kanton und Gemeinde im Jahre 2019 eine durchgehende, rechtlich gesicherte und öffentlich unterhaltene Fussverbindung auf der Südseite der Hauptstrasse anstreben.

Belassen der Trottoirlücken Dorf 18 und Ebnistrasse

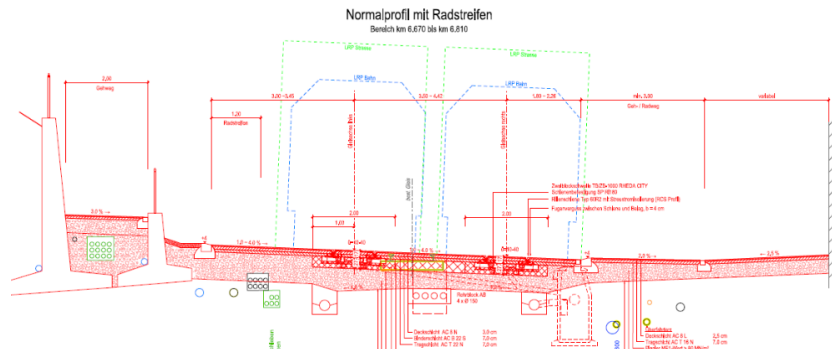


Belassen der Trottoirlücke Dorf 18



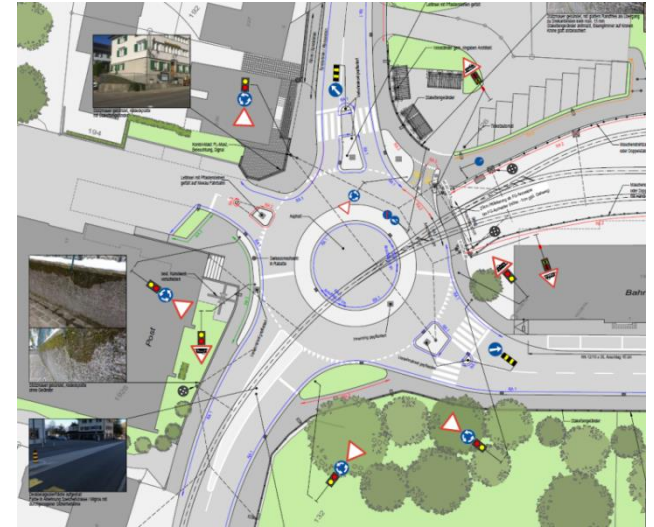
Fazit: Die Trottoirlücke soll geschlossen werden.

Schmälere Querschnitte zu Lasten LV-Fläche



Fazit (nach intensiven Diskussionen): Die Velofahrer sollen wo immer möglich Platz haben neben dem Zug. Der grössere Strassenraum wird in Kauf genommen.

Verzicht auf Kreisel



Vorteile Kreisel

- Geordnete Führung aller Verkehrsteilnehmenden
- Höhere Leistungsfähigkeit
- Nach Rotphase viel schnellerer Abbau Rückstau
- Möglichkeit Anschluss unteres Gremm

Fazit: Am Kreisel wird festgehalten. Das Plangenehmigungsverfahren wird fortgesetzt.

Verkürzung Doppelspur



Nachteile Verkürzung Doppelspur

- Aufhebung Bahnübergänge und Parkplätze im Einspurbereich Richtung Stofel erforderlich
- Behindertengerechte Haltestelle an der heutigen Lage schwierig umzusetzen
- Lichtraumprofilüberschneidung Schiene – Strasse im Einspurbereich → entweder Verschiebung der Strasse oder Verschiebung des Bahntrassees erforderlich

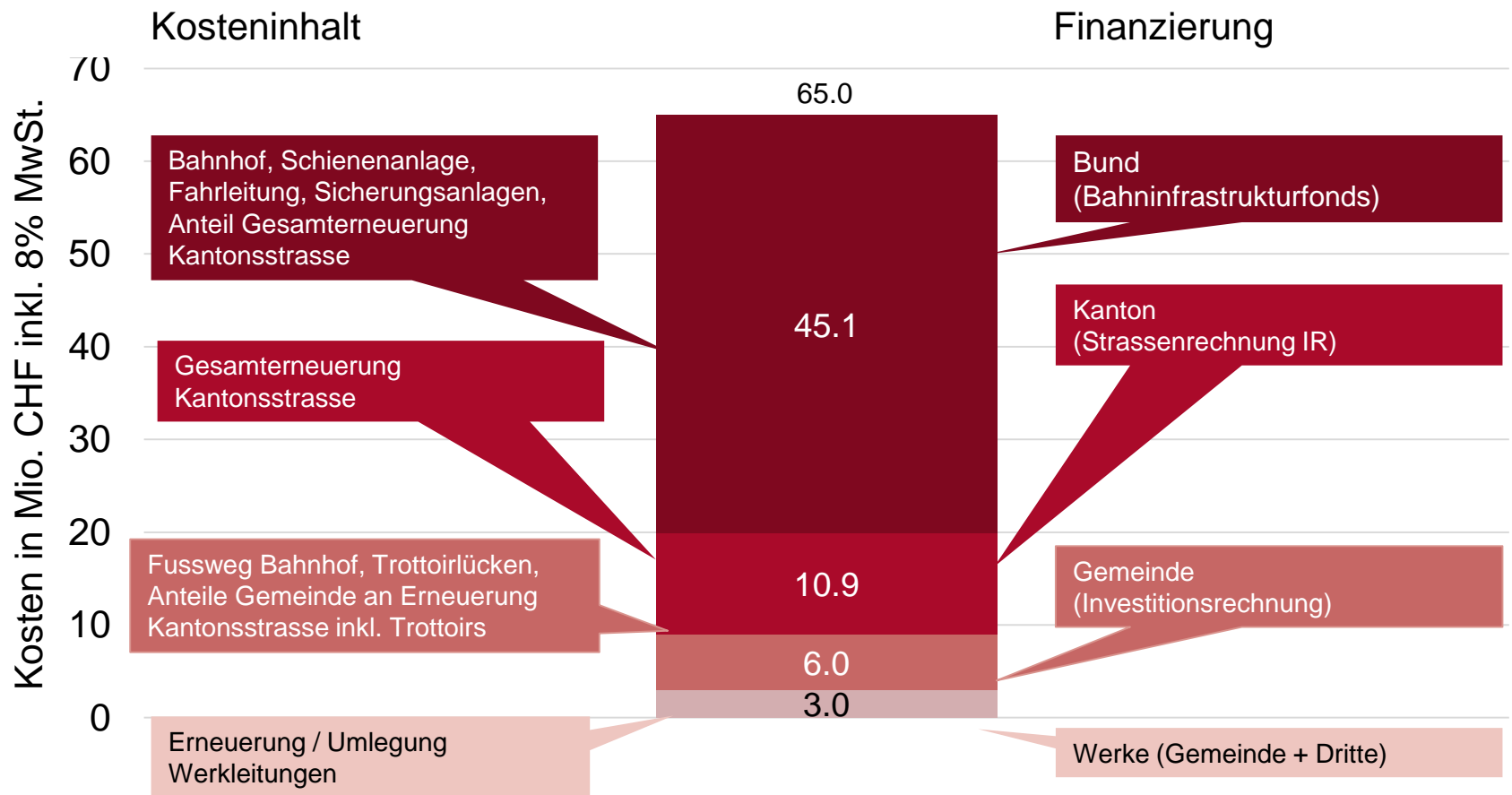
Fazit: Verkürzung der Doppelspur bringt zu viele Nachteile

Kostenübersicht Ortsdurchfahrt

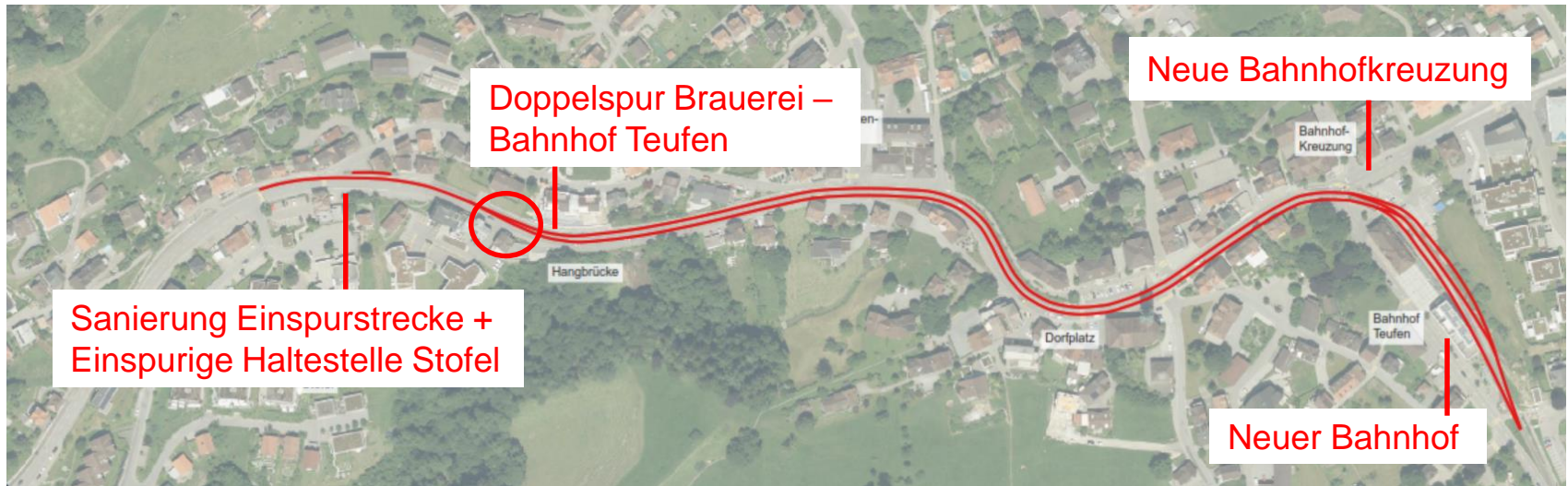
CHF inkl. 8% MwSt.

Bahnhof Teufen und Technikgebäude	15.9 Mio
Bahnhofkreuzung und Sanierung Ebnistrasse	5.8 Mio
Dorfzentrum – Stofel (Doppelspur)	43.3 Mio
<hr/>	
Gesamtkosten	65.0 Mio

Aufteilung Kosten Ortsdurchfahrt



Doppelspur 2014

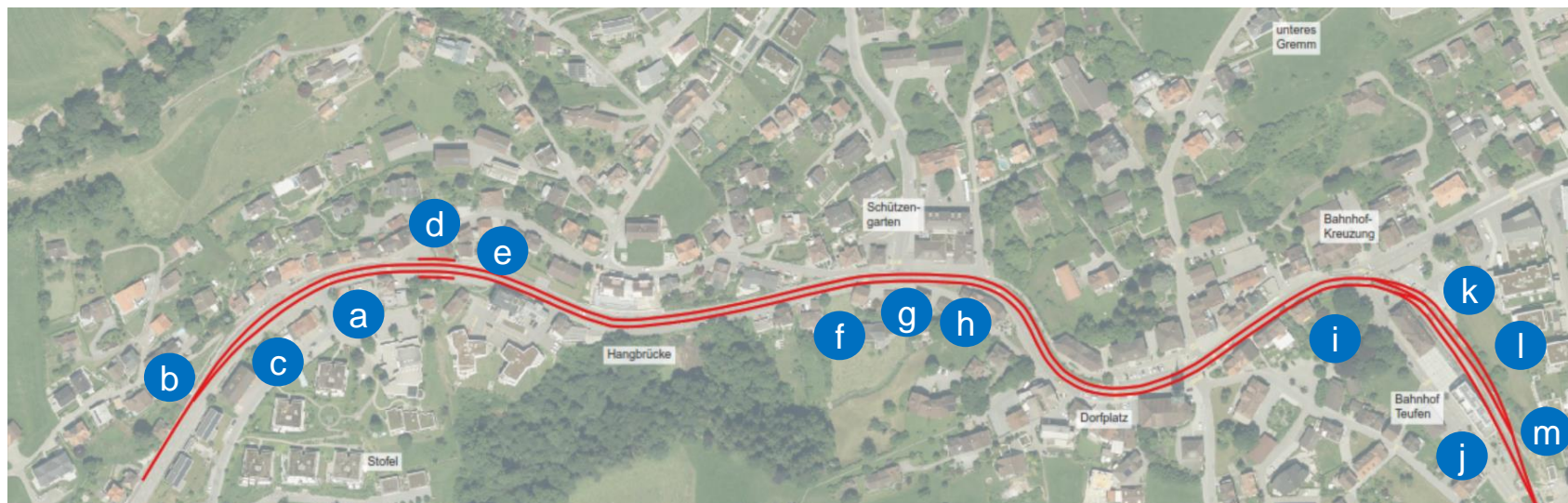


Erkenntnisse 2017

- Weiche bei der Brauerei ungünstig (Sichtverhältnisse, Gleisgeometrie)
- Sanierung Einspurstrecke schwierig wegen neuer Vorschriften Abstand Strasse – Schiene
- Platzierung Haltestelle Stofel in enger Kurve ungünstig

Fazit: Verlängerung der Doppelspur die beste Lösung

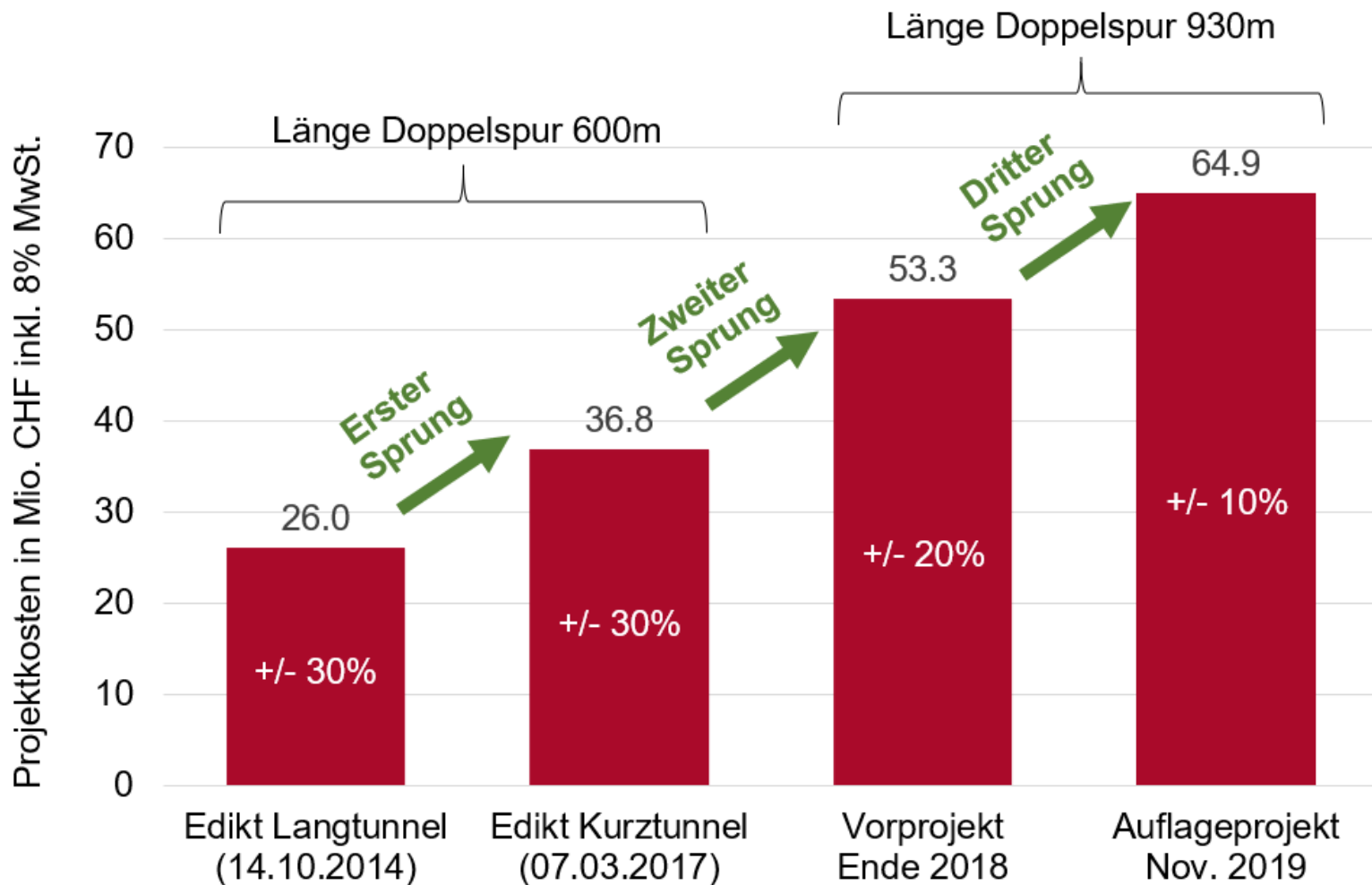
Doppelspur 2019

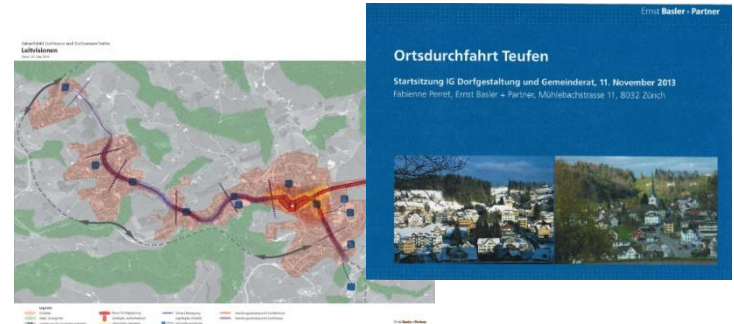
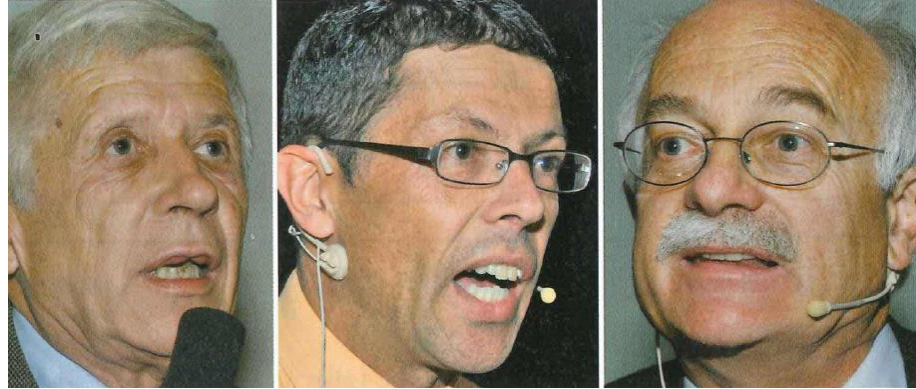


Zusätzliche Projektelemente ggü 2014:

- | | | |
|-----------------------------|----------------------------------|--------------------------|
| a. Verlängerung Doppelspur | f. Hausverschiebung Hauptstr. 5 | k. Dach Mittelperron |
| b. Stützmauern | g. Trottoirverbindung | l. Fussgänger-Verbindung |
| c. Verlängerung Strassenbau | h. Stützmauer + Ersatzparkplätze | m. Technikgebäude |
| d. Doppelspur Haltestelle | i. Hausverschiebung Dorf 18 | |
| e. Ersatzparkplätze | j. Verlängerung Strassenbau | |

Kostenentwicklung Ortsdurchfahrt



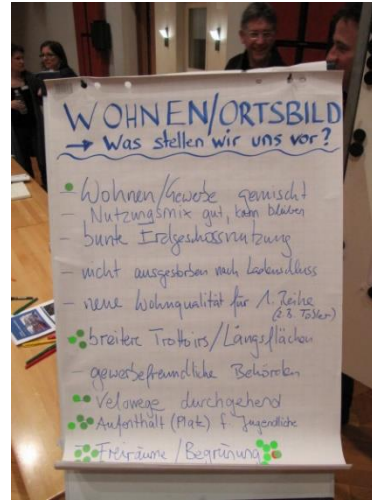


Ab Oktober 2009 ...



Überwältigendes Interesse an der Doppelspur im randvollen Lindensaal. Fotos: GL





... bis Oktober 2014



Kostensteigerung

Erster Sprung

- Völlig ungenügende Kostenschätzung (unvollständiges Vorprojekt)
- Klarer Führungsfehler, dass Kostenschätzung nicht rechtzeitig vor Langtunnelabstimmung vom 18.01.2015 geprüft wurde
- Kanton und Bahn übernehmen Verantwortung

Zweiter Sprung

- Neues Projekt 2018, Verlängerung Projekt um 330 Meter
- Viele zusätzliche Elemente: Trottoirlücken, Hausverschiebungen, zweigleisige Haltestelle Stofel, Sanierung Kantonsstrasse Ebni, Technikgebäude, Ersatzparkplätze Stofel etc.
- Bahnsicherung aufwändiger

Dritter Sprung

- Vertiefung aller Projektbestandteile auf Stufe Auflageprojekt
- Zuschläge Bauvorgang und Bahnersatz
- Berücksichtigung aufwändige Planung, interner Aufwand wird gebucht
- Bahnsicherung nochmals aufwändiger
- Risikozuschlag Unwägbarkeiten Marktsituation

AB-Einspurregime



- Gesetzlicher Auftrag der Bahn, für Sicherheit zu sorgen und Gefahren zu vermeiden (EBG)
- AB nicht mehr bereit, ihre Verantwortung für einen sicheren Bahnbetrieb noch länger zu strapazieren
- Heutiges Einspurregime muss abgelöst werden: Keine Dauerlösung!
- Übergangsmassnahmen erforderlich, falls es zu grösseren Verzögerungen kommt

Ergebnisse Standortbestimmung

- Umbau Bahnhof Teufen wird bis Sommer 2020 abgeschlossen
- Plangenehmigungsverfahren für Umbau Bahnhofkreuzung wird fortgesetzt
- Vorliegendes Auflageprojekt für die Doppelspur wird mit allen jetzt enthaltenen Projektelementen finalisiert
- Redimensionierung des Projektes aus Kostengründen würde den Nutzen des Projektes zu stark einschränken
- Kostenvoranschlag von CHF 64.9 Mio (Genauigkeit +/- 10%) ist verifiziert und plausibel
- Kostenzunahme zwischen 2014 und 2019 kann hergeleitet werden und ist begründet durch Projekterweiterungen und Verzögerungen

Erwägungen Gemeinderat

Der Gemeinderat

- ist sich bewusst, dass die Situation auch wegen der gegebenen, engen Platzverhältnisse sehr komplex ist
- ist überzeugt, dass es nicht DIE EINZIGE RICHTIGE IDEALLÖSUNG gibt
- sieht zeitnahen und dringenden Handlungsbedarf in der Ortsdurchfahrt; insbesondere in den Bereichen Sicherheit, Langsamverkehr und Verkehrsfluss

Situation nach Standortbestimmung

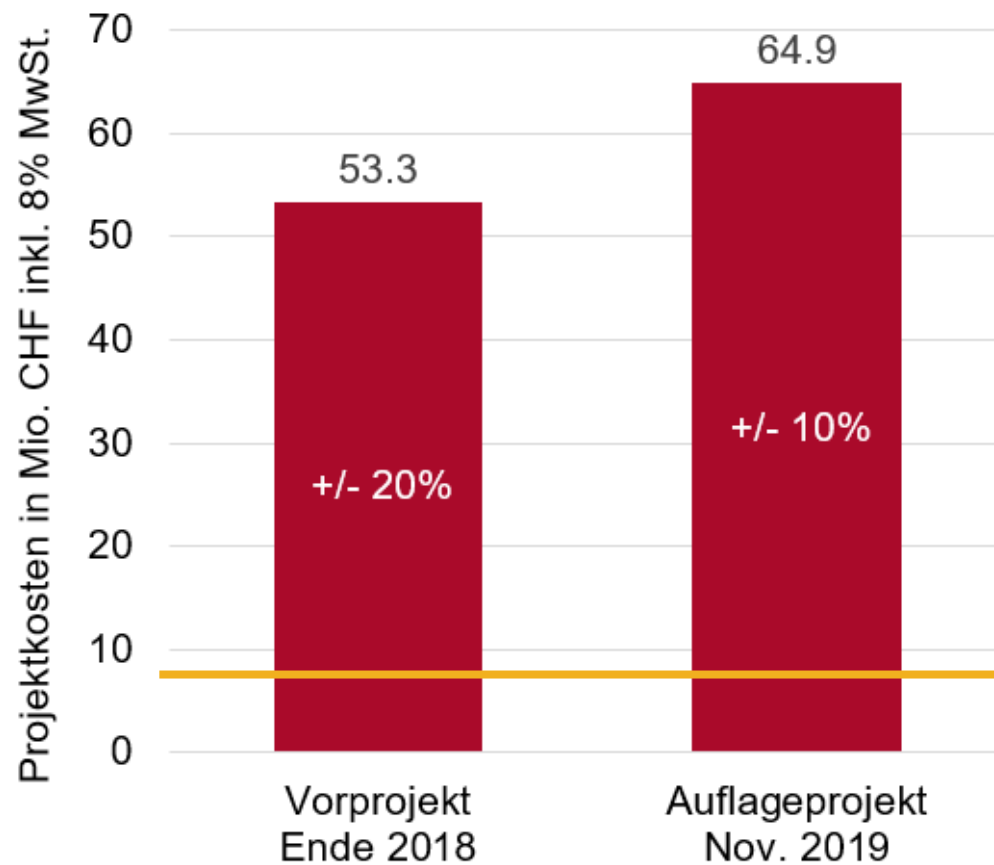
Referent: R. Altherr

Der Gemeinderat

- nimmt die Anliegen der Bevölkerung und der Petitionäre ernst
- nimmt die massiven Veränderungen im Kostenbereich zur Kenntnis

Kostenanteil Gemeinde

Kosten Ortsdurchfahrt

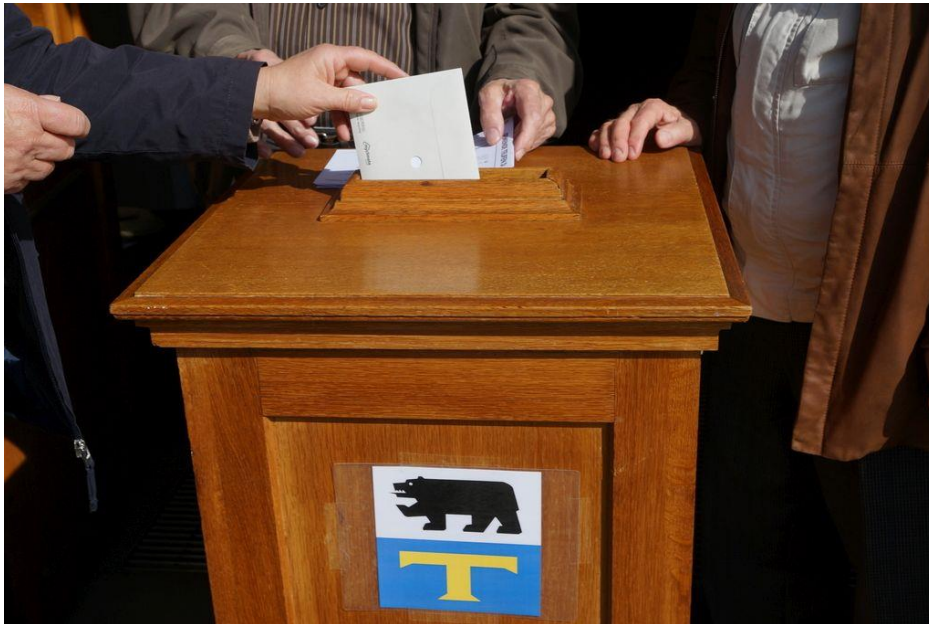


Tunnellösung



Auch eine Tunnelbaustelle braucht Platz und verursacht Immissionen...

Haltung zur Standortbestimmung



Der Gemeinderat wird am 17. Mai 2020 über einen Projektierungskredit zur Erarbeitung einer Tunnellösung Bahnhof – Stofel abstimmen lassen.

Warum ein Projektierungskredit?

- Projekte Doppelspur und Tunnel werden vergleichbar
- Projekte erhalten gleiche Bearbeitungstiefe
- Diskussionen über Abstimmungen in der Vergangenheit ein für alle mal beenden
- Klarheit schaffen, welche Variante weiterverfolgt werden soll

Tunnel: Vergleichbarkeit mit Doppelspur



Fehlt beim Tunnelprojekt:

- a. Durchgehendes Trottoir
- b. Umbau Bahnhofkreuzung zu Kreisel
- c. Sanierung Hangbrücke
- d. Velostreifen Stofel bis Dorfplatz
- e. Sanierung Kantonsstrasse Stofel bis Bahnhofkreuzung

Was wird dem Stimmvolk vorgelegt?

- Ein Kredit zur Projektierung einer Umfahrung des Dorfzentrums mittels eines Tunnels Bahnhof – Stofel
- Planungskosten gemäss Kostenschätzung Amberg Engineering = ca. CHF 3.3 Mio. exkl. MwSt.
- Bei einem JA zum Planungskredit: Ausarbeitung eines Auflageprojekts (Zeitbedarf ca. 3.5 Jahre)

Konsequenzen Projektierungskredit

- Weitere Zeitverzögerung für Projekt Ortsdurchfahrt
- Massnahmen zur Sicherung der heutigen AB-Einspurlösung erforderlich
- Kosten für diese Massnahmen (ca. CHF 4 – 5 Mio.) müssen gemäss Auskunft des BAV durch die Gemeinde getragen werden

Auszug Schreiben Bundesamt für Verkehr

„Die Doppelspurvariante stellt somit aus der Sicht der Infrastruktur eine solide Lösung dar. Sie ist wesentlich kostengünstiger als die Tunnelvariante. Wenn die Gemeinde nun auf den Volksentscheid zurückkommen und trotzdem eine Tunnelvariante projektieren und letztlich auch verwirklichen möchte, führt dies nicht nur zu einer finanziellen Mehrbelastung, sondern auch zu einer zeitlichen Verzögerung bei der Sanierung der Ortsdurchfahrt. Dies führt zu verschiedenen unausweichlichen provisorischen Massnahmen zur Erlangung der Sicherheit (Sanierung der BUe und Massnahmen bei Fahrten gegen den Individualverkehr) und zur Umsetzung des BehiG an der Haltestelle Stafel. **Die AB beziffert diese Massnahmen mit rund 4 bis 5 Mio. Franken. Wir weisen Sie hiermit darauf hin, dass auch diese provisorischen Massnahmen Mehrkosten darstellen, die letztlich durch die Gemeinde zu tragen sind.** Ebenso lässt die Planung und Projektierung des Tunnels (ca. 4 Mio. CHF) eine Mitfinanzierung durch den Bund und die AB nicht zu.

Wir empfehlen Ihnen, diese Sachverhalte den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern transparent zu machen.“

Haltung des Gemeinderates



Der Gemeinderat ist nach wie vor von den Vorzügen der Doppelspur-Lösung überzeugt und steht weiterhin hinter deren Realisierung.

Trasseesicherung Richtplan / Lärmmessungen

- Richtplaneintrag Tunneltrasse: Einleitung erst bei Annahme des Projektierungskredits
- Lärmmessungen Kurvenquietschen Tango-Züge

Würdigung der Planung



- Die Gemeinde hat einen vorbildlichen Prozess der Mitwirkung zur Gestaltung des Dorfkerns durchgeführt
- Viele Personen haben intensiv mitgewirkt. Ihnen gebührt unser aller Dank
- Die Projekte sind aufeinander abgestimmt

Appell an das Gewerbe

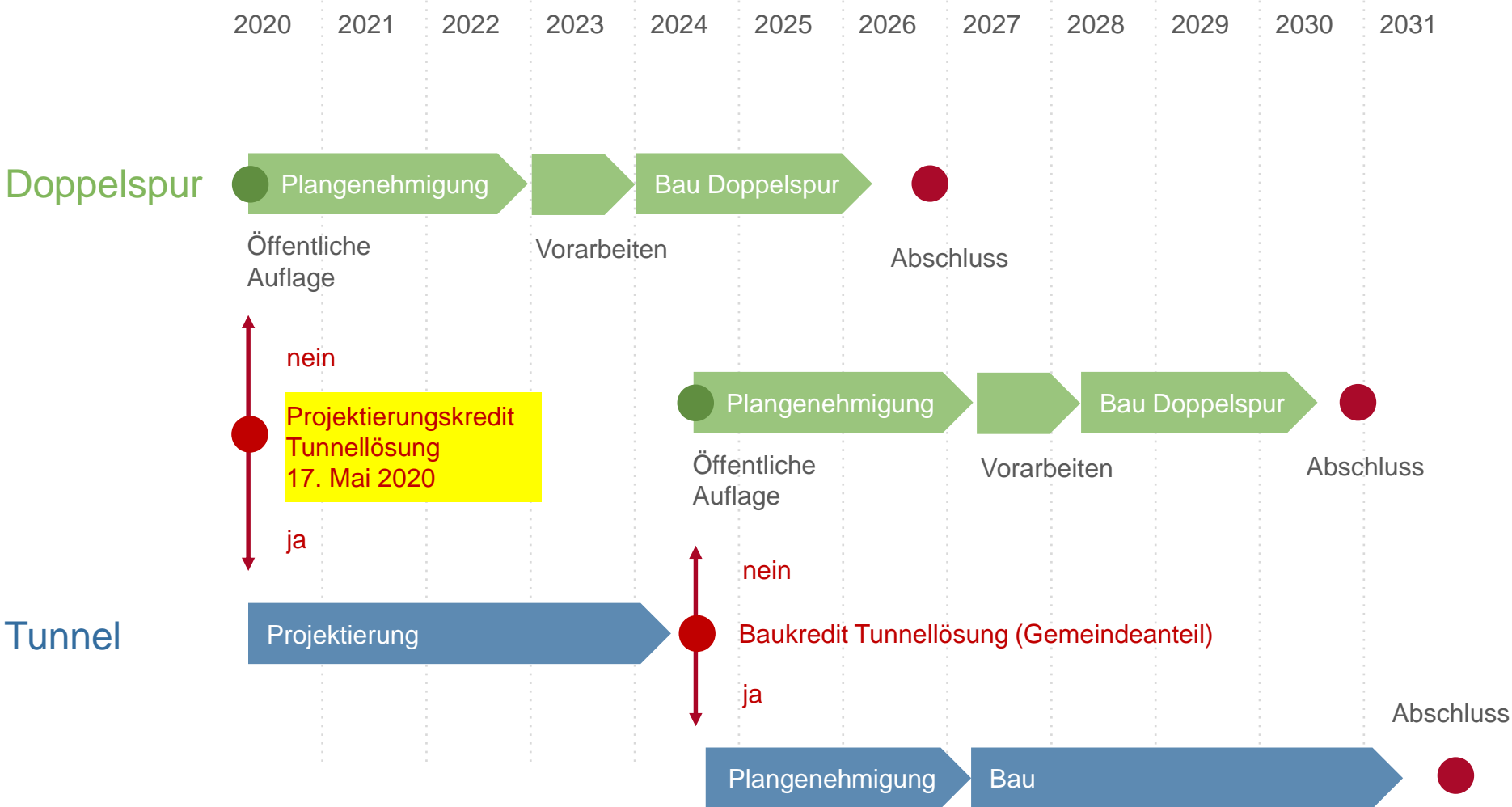


Ziel: Ein attraktives Dorf Teufen und eine florierende Wirtschaft.

Fazit Standortbestimmung Ortsdurchfahrt

- Bund, AB, Kanton und Gemeinderat stehen weiterhin hinter der Doppelspur
- Kosten der Doppelspur sind verifiziert und plausibilisiert
- Kostenentwicklung wurde hergeleitet und ist begründet
- Nutzen des Projektes steht im angemessenen Verhältnis zu den Kosten
- Projektdimensionierung würde Nutzen des Projekts zu stark schmälern
- Anliegen Bevölkerung und Gewerbe werden gehört und berücksichtigt
- Das weitere Vorgehen ist definiert

Weiteres Vorgehen / Zeitplan



Fragen und Diskussion



Schlusswort

