

Bericht des Gemeinderats zum Anzug Peter A. Vogt und Kons. betreffend gesicherter Bahnübergang für Fussgänger beim Grienbodenweg

(überwiesen am 18. Dezember 2013)

1. Anzug

An seiner Sitzung vom 18. Dezember 2013 hat der Einwohnerrat den nachfolgenden Anzug Peter A. Vogt und Kons. betreffend gesicherter Bahnübergang für Fussgänger beim Grienbodenweg überwiesen:

Wortlaut:

"Die vorgesehene Aufhebung des Fussgängerübergangs beim Grienbodenweg wird von der betroffenen Bevölkerung abgelehnt. Dass die heutige Regelung durch das Bundesamt für Verkehr beanstandet und deshalb aufgehoben werden muss, wird von der Bevölkerung akzeptiert. Sie erwartet aber die Erhaltung des Bahnübergangs, ausgestaltet mit einer Sicherung durch eine Bahnschranke. Es wird nicht nötig sein, eine grosse Bahnschranke wie an der Bettingerstrasse oder wie an der Inzlingerstrasse zu errichten. Eine kostengünstige Bahnschrankenlösung - wie z.B. die Tramschranke zwischen den Stationen Eglisee und Claraspital - wird genügen.

Der Gemeinderat wird eingeladen zu prüfen und zu berichten, ob eine einfache Schrankenanlage für Fussgänger beim Bahnübergang Grienbodenweg realisiert werden kann."

sig. Peter A. Vogt
Aaron Agnolazza
Christian Heim
Daniel Liederer
Peter Mark
Thomas Mühlemann

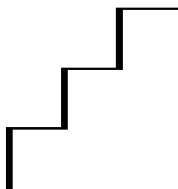
Eduard Rutschmann
Karl Schweizer
Silvia Schweizer
Ernst G. Stalder
Andreas Tereh

2. Bericht des Gemeinderats

Auf die nachstehende Frage antwortet der Gemeinderat wie folgt:

Kann eine einfache Schrankenanlage für Fussgänger beim Bahnübergang Grienbodenweg realisiert werden?

Bereits im Rahmen der Erarbeitung des Projekts der „Bahnquerungen für Fussgänger und Velos in Riehen Nord“ wurde diese Frage der Schrankenlösung geprüft. In der Einwohneratsvorlage Nr. 10-14.194.01 betreffend *Bahnquerungen für Fussgänger und Velos in Rie-*



Seite 2

hen Nord (traktandiert in der Sitzung vom 27. November 2013) wurde folgendermassen begründet, warum eine Schrankenanlage aus technischen und wirtschaftlichen Gründen nicht machbar sei (Kap. 1.4, Seite 4):

Aus Sicht der DB ist eine Schrankenanlage weder am Friedhofweg noch am Grienbodenweg realistisch. Begründet wird dies mit grossen technischen Problemen und dadurch unverhältnismässig hohen Kosten. Die Bahnhöfe Riehen und Lörrach liegen zu nahe, sodass eine lokführerüberwachte Steuerung der Schranken technisch nicht möglich und nicht zulässig ist. Die Minimalabstände für Signalanlagen wären nicht eingehalten. Das Stellwerk in Riehen ist nicht auf dem gleichen Stand der Technik wie das Stellwerk in Lörrach. Um in diese Stellwerke eine Bahnschranke einzubinden, müsste deshalb ein neues Modell entwickelt werden. Dieses müsste dann in der Schweiz und in Deutschland zugelassen werden. Die Neuentwicklung und die Zulassungen würden unkalkulierbar viel Zeit und Geld kosten, ohne dass eine funktionale Lösung überhaupt sichergestellt wäre. Zudem müssten die Sicherungsanlagen von allen Bahnübergängen in Riehen sowie auch von zwei Bahnübergängen in Lörrach erneuert werden. Die Schliesszeiten der Bahnübergänge in Riehen würden sich deutlich verschlechtern. Aus allen diesen Gründen lehnt die DB eine Schrankenanlage beim Grienbodenweg entschieden ab.

Eine Tramschranke - wie als Beispiel im Anzug erwähnt - ist aus rechtlichen Gründen bei einer Eisenbahn nicht machbar. Für die S-Bahn durch Riehen gilt das Eisenbahngesetz (EBG) mit den entsprechenden Verordnungen. Das Tram fährt zwar auch nach EBG, aber auf Sicht und nicht auf Signale mit gesicherten Fahrstrassen. Im Übrigen sind Geschwindigkeit und Bremsweg beim Tram nicht mit der Eisenbahn vergleichbar (Bahn: 700 - 1000 Meter Bremsweg).

In der oben erwähnten Einwohnerratsvorlage hat der Gemeinderat neben dem Investitionskredit für die Unterführung beim Friedhofweg einen Projektierungskredit für den Neubau einer Fussgängerunterführung beim Grienbodenweg verlangt. Dieser wurde vom Einwohnerrat nicht bewilligt.

3. Antrag

Der Gemeinderat beantragt dem Einwohnerrat, den Anzug **abzuschreiben**.

Riehen, 20. Januar 2015

Gemeinderat Riehen

Der Präsident:

Hansjörg Wilde

Der Gemeindeverwalter:

Andreas Schuppli