



An die
Mitglieder des Einwohnerrates
8260 Stein am Rhein

09.05.000

**Aufwertung Bahnhof SBB und Bushof
Hindernisfreier Zugang zu Bahn und Bus: Kreditantrag über 4.77 Mio. Franken**

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

1. Einleitung

Volksinitiative „Auch vor der Brugg“

Am 13. Juni 2010 nahmen die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger die Volksinitiative „Auch vor der Brugg“ mit grossem Mehr an und genehmigten zugleich einen Kredit über Fr. 600'000.-, Fr. 350'000.- für Planungen und Fr. 250'000.- für die Umsetzung von Sofortmassnahmen in Vor der Brugg. Hauptanliegen der Initiative ist insbesondere die Aufwertung des Bahnhofareals, in erster Linie aber der hindernisfreie Ausbau der Personenunterführung. Das Projekt liegt im Interesse der Bahnbenutzerinnen und Bahnbenutzer und wertet die wichtige Fussgänger Verbindung zwischen der Altstadt und den Quartieren Degerfeld und Köhlerweid enorm auf.

Zudem ist die bauliche und gestalterische Aufwertung der Personenunterführung zwingend, damit sie für die zahlreichen Benutzerinnen und Benutzer und für diejenigen, welche mit der Bahn anreisen, ansprechend wirkt.

Bahnhofgebäude

Stadtrat und Bevölkerung haben erfreut die Sanierung des Bahnhofgebäudes nach denkmalpflegerischen Grundsätzen aufgenommen und begrüssen die nun moderne Struktur des Bahnhofes. Die Aufwertung des ganzen Areals inklusive der Verkehrsführung ist somit ein logischer nächster Schritt. Dem Stadtrat ist bewusst, dass das Areal der Schweizerischen Bundesbahn und das Postgebäude der Schweizerischen Post gehört.

Erste Studien

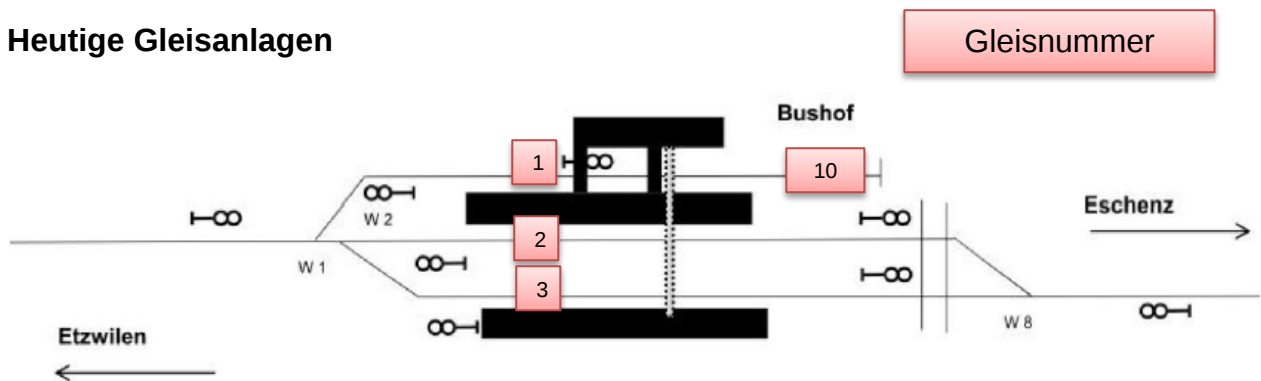
Wegen der grossen Bedeutung des Bahnhofes Stein am Rhein, hat der Stadtrat daher nach Rücksprache mit den Verantwortlichen der SBB bereits vor der Volksabstimmung die Planimpuls Bauingenieure AG beauftragt, in einer Studie aufzuzeigen, wie in einem ersten Schritt eine Verbesserung der Situation auf dem Bahnhofareal eingeleitet und zugleich die Unterführung hindernisfrei ausgebaut werden könnte.

Nach weiteren Gesprächen hat der Stadtrat beschlossen, sich an vertieften Studien der SBB zu beteiligen. Zugleich hat der Stadtrat das Planungsbüro Suter von Känel Wild AG beauftragt, ein Gestaltungs- und Betriebskonzept über das ganze Areal zu entwickeln und dabei auch Vorschläge einzubringen, wie die Bushaltestellen hindernisfrei gestaltet werden können.

Vorprojekte liegen vor

Die SBB und die Stadt entwickelten in der Zwischenzeit die Studien zu ausgereiften Vorprojekten weiter, welche die Grundlage für die heute zur Diskussion stehenden Anträge bilden.

Heutige Gleisanlagen



Der Bahnhof Stein am Rhein verfügt über 3 Gleise.

Gleis 1	Winterthur (Linie 821) ZVV S29 wendet
Gleis 10 = Verlängerung von Gleis 1	
Gleis 2	Seelinie (Linie 820) Richtung Schaffhausen
Gleis 3	Seelinie (Linie 820) Richtung Kreuzlingen

Zukünftiger Zustand

Mit der zeitlichen "Drehung" der Seelinie um 15 Minuten (ab voraussichtlich 2018) verkehrt die S29 neu auch über das Gleis 2.

Die Züge der S3 verkehren unverändert über die Gleise 2 und 3.

Gleis 1 wird somit zukünftig nur noch für Extrazüge benützt, die Verlängerung bis hin zum Postgebäude (Gleis 10) wird nicht mehr benötigt und daher zurückgebaut. Dies schafft mehr Raum auf der Nordseite der Gleise und ermöglicht den Einbau einer grosszügigeren und hindernisfreien Personenunterführung unter Vollsperrung des Bahnbetriebes während 50 Std. an einem Wochenende.

Passagieraufkommen

Der Bahnhof Stein am Rhein wird an Werktagen im Durchschnitt von 2'380 Personen benutzt (Stand 2012). Dabei ist darauf hinzuweisen, dass wegen der grossen saisonalen Schwankungen im Sommerhalbjahr dieser Wert sogar höher ausfällt. Man geht von einem jährlichen Passagieraufkommen von rund 600'000 Personen aus.

Der heutige Bahnhof

Bahnzugänge: Der Bahnhof Stein am Rhein weist an den Betriebsgleisen 2 und 3 eine hindernisfreie Perronhöhe von 55 cm auf. Die Perrons können aber nicht in allen Fällen barrierefrei erreicht werden, da die bestehende Unterführung keine Rampen aufweist. Von diesem Mangel sind einerseits die zahlreichen Umsteiger betroffen (von der S29 zur Seelinie) und andererseits die Kunden, welche von der Bahnhofnordseite und von den Bushaltestellen auf den Aussenperron Gleis 3 gelangen wollen. Dieser ist heute über eine Unterführung erschlossen, welche mit zwei Treppenaufgängen zum Bahnhofplatz und zum Perron auf der Südseite ausgestattet ist. Treppenfreie Zugänge zu den Perrons sind nicht vorhanden. Die Bahnzugänge entsprechen somit nicht dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG). Kunden mit eingeschränkter Mobilität müssen einen Umweg von etwa 450 m über den Bahnübergang Kaltenbacherstrasse machen, um Gleis 3 zu erreichen. Die Anschlusszeiten können beim Umsteigen in solchen Fällen nicht gewährleistet werden.

Die *Personenunterführung* unterquert die Gleise 1, 2 und 3 und weist eine Gesamtlänge von rund 35 Metern auf. Rampenzugänge sind nicht vorhanden. Ein dem Behindertengleichstellungsgesetz entsprechender Bahnzugang ist nicht vorhanden. Die Personenunterführung weist lediglich eine lichte Höhe von 2.30 m und eine lichte Breite von 2.40 m auf und wird damit weder den heutigen Anforderungen der Bahn, noch der wachsenden Bedeutung dieser Verbindung für die Bevölkerung und Schüler gerecht.

Der Bahnhofplatz und die Perronkante entlang dem Aufnahmegebäude sind mit einer *Überdachung* ausgestattet. Beim Dach handelt es sich um eine Stahlkonstruktion mit Holzeindeckung. Das bestehende Dach weist eine ausreichende Tragsicherheit auf. Es wurde 1913 erstellt und steht unter Denkmalschutz. Der Aussenperron (Gleis 3) sowie der Mittelperron (Gleis 1 und 2) sind je mit einem Unterstand ausgestattet.

Die Busse und das Postauto verkehren auf der Nordseite. Die *Bushaltestellen* weisen keine Einstiegsrampen auf, wie das Behindertengleichstellungsgesetz dies vorschreibt. Ein Wetterschutz für wartende Personen ist nicht vorhanden.

Beidseits des Bahnhofes sind ausreichend *Veloabstellplätze* vorhanden, die unterschiedlich stark ausgelastet sind. Dies hängt mit den örtlichen Verhältnissen und der Nähe zum jeweiligen Perron zusammen.

Vor dem Bahnhofsgebäude bestehen sieben *Autoabstellplätze* für das Restaurant Steinerhof, den Kiosk und den Bahnhof; vor dem Postgebäude stehen den Postkunden sechs Autoabstellplätze zur Verfügung. Für die *Bahnhofvorfahrt* werden diese Parkplätze sowie der Vorbereich vor der Personenunterführung benutzt.

Als *Park and Ride Plätze* stehen sowohl im Osten (ab Kaltenbacherstrasse) als auch im Westen genügend Abstellplätze zur Verfügung.

Projektziele

Mit den vorgesehenen Massnahmen sollen nachfolgende Projektziele erreicht werden:
Bahnhof:

- Sicherstellung von hindernisfreien, komfortablen Bahnzugängen (Rampen)
- Verbesserung der Umsteigebedingungen durch den Ersatz der bestehenden Personenunterführung
- Integration eines neuen WC-Gebäudes unter dem bestehenden Dach
- optimale Anbindung mit hindernisfreiem Zugang zu den neuen Bushaltestellen

Stadtinterne Verbindung:

- Angemessene Unterführung zur Verbesserung der Verbindung der Quartiere südlich der Bahnlinie mit den Stadtteilen nördlich des Bahnhofs und der Altstadt, sowohl für Fussgänger als auch für Velofahrer

Bushof:

- Hindernisfreier Zugang zu den Bus- und Postautohaltestellen
- Windschutz für wartende Bus-Passagiere

Veloabstellplätze:

- Ausreichende Veloabstellplätze im Bereich aller Bahnzugänge

Bahnhofzugänge:

- Stadträumliche Aufwertung der Bahnhofsvorbereiche, sowohl im Süden als auch im Norden

Gesetzlicher Auftrag

Die Realisierung von hindernisfreien Zugängen zu Bahn und Bus ist ein gesetzlicher Auftrag, der im Bundesgesetz über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (Behindertengleichstellungsgesetz) festgehalten ist. In Artikel 3 wird explizit festgehalten:

"Dieses Gesetz gilt für

-*
- öffentlich zugängliche Einrichtungen des öffentlichen Verkehrs (Bauten, Anlagen, Kommunikationssysteme, Billettbezug) und Fahrzeuge*

Gemäss Art. 22 desselben Gesetzes müssen *bestehende Bauten und Anlagen sowie Fahrzeuge für den öffentlichen Verkehr spätestens nach 20 Jahren nach dem Inkrafttreten dieses Gesetzes hindernisfrei sein*. Das Gesetz ist am 1. Januar 2004 in Kraft getreten.

2. Projektbestandteile

Projekte der SBB (mit Kostenbeteiligung durch die Stadt)

Übersicht

Das Projekt der SBB sieht den Ersatz der bestehenden Personenunterführung mit neuen Rampen- und Treppenzugängen zu den Perrons und zu den Bushaltestellen vor.

Es umfasst folgende Teilprojekte:

- Rampen- und Treppenanlagen Seite Haus- und Aussenperron
- Abbruch und Neubau WC-Anlage mit Sanierung des bestehenden Daches
- Rückbau Gleis 10
- Überdachung Rampe Aussenperron
- Ersatz Personenunterführung

Rampen- und Treppenanlage Seite Haus- und Aussenperron

Der vorhandene Treppenaufgang Seite Aussenperron wird durch eine neue Rampenanlage mit einem zusätzlichen Treppenaufgang in südlicher Richtung ersetzt.

Auf Seite Hausperron wird im Bereich des heute bestehenden Gleises 10 eine neue Wenderampe erstellt. Die bestehende Treppe zur Personenunterführung wird durch eine breitere Treppe ersetzt.

WC - Anlage

Das bestehende WC-Gebäude mit Lagerraum wird abgebrochen und durch ein neues WC-Gebäude ersetzt. Dieses wird neu von den SBB betreut.

Rückbau Verlängerung Gleis 1 (Gleis 10)

Die Verlängerung von Gleis 1 bis zum Postgebäude wird bis auf Höhe des Aufnahmegebäudes zurückgebaut. Damit kann die Rampe Seite Hausperron am gewählten Standort realisiert werden. Mit der Kürzung wird die Fahrleitung angepasst. Die verbleibende Restlänge von Gleis 1 ermöglicht eine zukünftige Verlängerung des Perrons am Gleis 1 von heute 120 m auf 170 m.

Überdachung Rampe Aussenperron

Für die Rampe am Perron Gleis 3 ist eine Überdachung vorgesehen. Mit dieser kann die Rampe mit einem Gefälle von 12% ausgebildet werden. Der bestehende Schaltposten für die Fahrleitung wird dadurch nicht tangiert.

Ersatz Personenunterführung

Die bestehende 2.40 m breite und 2.30 m hohe Personenunterführung wird durch eine neue Personenunterführung ersetzt, die eine lichte Breite von 4.0m und eine lichte Höhe von 2.5 m aufweist.

Sie erfüllt damit sowohl die Anforderungen der SBB als auch der Stadt für eine attraktive stadtinterne, hindernisfreie Verbindung.

Projekte der Stadt (Finanzierung zu 100% durch die Stadt)

Übersicht

Zusammen mit den Projekten der SBB will die Stadt folgende Verbesserungen realisieren:

- Hindernisfreie Bushaltestellen
- Einrichten einer Begegnungszone
- Neuorganisation und Ergänzung der Veloabstellplätze
- Anpassung der Autoabstellplätze
- Stadträumliche Aufwertung der Bahnzugänge Nord und Süd

Bushof / Bushofplatz

Der vorhandene Treppenaufgang Seite Aussenperron wird durch eine neue Rampenanlage mit einem zusätzlichen Treppenaufgang in südlicher Richtung ersetzt.

Begegnungszone

Zwischen der Bahnhofstrasse und dem Postgebäude soll der gesamte Bahnhofbereich als Begegnungszone (Tempo 20 mit Fussgängervortritt) gestaltet und betrieben werden. Dies ist sowohl ein Beitrag zur räumlichen Aufwertung als auch zur Verbesserung der Sicherheit.

Veloabstellplätze

Die Veloabstellplätze werden neu gruppiert:

Die Veloabstellplätze bei den Bushaltestellen werden aufgehoben und durch neue Veloabstellplätze bei der neuen Rampe ersetzt und ergänzt. Das Platzangebot auf der Nordseite umfasst damit total ca. 140 Veloabstellplätze.

Auch auf der Südseite werden die Veloabstellplätze wegen der neuen Rampe verlegt und ergänzt. Das Platzangebot im Süden beträgt total ca. 90 Veloabstellplätze

Der Veloeinstellraum für Mietvelos wird in den Bereich längs der P+R Parkplätze verlegt. Damit kann das Parkplatzangebot erhöht werden und der Bahnhofvorbereich wird ansprechender.

Autoabstellplätze

Die Zahl der Autoabstellplätze kann mit der Verlegung des Veloeinstellraumes für Mietvelos erhöht werden:

- 4 Plätze neben dem Bahnhof wie heute
- 8 Autoabstellplätze für das Restaurant Steinerhof, den Kiosk und als Bahnhofvorfahrt auf der Nordseite der Fahrbahn
- 6 Autoabstellplätze für Postkunden vor dem Postgebäude

Stadträumliche Aufwertung

Im Zuge der baulichen Anpassungen für die neuen Bushaltestellen, die zusätzlichen Veloabstellplätze und die Personenrampen ist auch die Aufenthaltsqualität der Bahnhofvorbereiche - sowohl im Süden als auch im Norden - zu verbessern. Diese Bereiche bilden die Visitenkarten für Besucher der Stadt Stein am Rhein und verdienen im Sinne der Volksinitiative eine entsprechende Aufwertung.

- Klare Trennung von Fahrverkehr, Parkierung, Veloabstellplätzen Fussgänger
- Fussgängerführung mit guter Übersichtlichkeit und klarer Orientierung
- Entflechtung von Aufenthalt und Durchgang
- attraktive Aufenthaltsorte und Sitzgelegenheiten / Begrünung
- Integration des Aussenraums des Steinerhof in den Bahnhofplatz Nord

3. Kosten

Die Baukosten setzen sich wie folgt zusammen:

SBB – Projekte (Kostengenauigkeit +/- 20%)

Projektbestandteile	Kosten [Fr.]
Rampen- und Treppenanlagen Seite Haus- und Aussenperron	3.2 Mio
Rückbau Gleis 10	0.6 Mio
Überdachung Rampe Aussenperron	1.0 Mio
Ersatz Personenunterführung	1.9 Mio
Total	6.7 Mio

Projekte der Stadt (Kostengenauigkeit +/- 10%)

• Projekt Hindernisfreie Erschliessung

Projektbestandteile	Kosten [Fr.]
<i>Bushof</i>	
Fahrbahnsanierung/-Vollausbau Areal	85'000.00
Bushaltestelle Strassensanierung	55'000.00
Neubau Wartebereich Bushaltestelle	55'000.00
Informationssystem, Signalisation, Möblierungen, Beleuchtung, Stützmauer	155'000.00
<i>Bushofplatz</i>	
Platz Neubau	80'000.00
Fahrbahn Sanierung	20'000.00
Umgebungsgestaltung mit Beleuchtung, Möblierung, Velounterstand	100'000.00
Planung und Dienstleistungen	100'000.00
Nebenkosten, UVG, MwSt.	120'000.00
Total	770'000.00

• Projekt Aufwertung Bahnhofvorplätze

Projektbestandteile	Kosten [Fr.]
<i>Bahnhofplatz Nord</i>	
Fahrbahnsanierung Bahnhofplatz	127'000.00
Chaussierung im Bereich Steinerhof	17'000.00
Renaturierung Wiese	6'000.00
Beleuchtung	20'000.00
<i>Bahnhofstrasse</i>	
4 Bäume, Baumgruben, Markierungen	40'000.00
<i>Bahnhofplatz Süd</i>	
Platzsanierungen Asphalt	74'000.00
Ersatz Velounterstand, inkl. Fundamente, etc.	50'000.00
Begrünung	10'000.00
Beleuchtung	20'000.00
Möblierung	20'000.00
Planung und Dienstleistungen	40'000.00
Nebenkosten, UVG, MwSt.	80'000.00
Total	504'000.00

Gesamtkosten beider Projekte:

Total Fr. 1.274 Mio.

Kostenaufteilung SBB - Stadt

Gemäss Artikel 2 des kantonalen Gesetzes über die Förderung des öffentlichen Verkehrs fördern Kanton und Gemeinden unter Berücksichtigung der Nachhaltigkeit und der Ziele der Raumplanung den öffentlichen Verkehr. Die finanzielle Zuständigkeit der SBB bezieht sich auf die Anlagen, welche für den unmittelbaren Betrieb des Bahnverkehrs notwendig sind (Gleisanlagen, Sicherungsanlagen, Perrons usw.). Die Erschliessung und Gestaltung des Bahnhofes ist grundsätzlich Aufgabe der Gemeinde. Auf dieser Grundlage wurden für die SBB-Projekte eine Kostenaufteilung zwischen SBB und Stadt im Verhältnis von 40 % zu 60 % vereinbart. Die Projekte der Stadt werden zu 100 % durch die Stadt Stein am Rhein finanziert. Demnach ergibt sich folgende Kostenaufteilung:

	SBB	Beitrag Stadt
SBB Projekte	Fr. 2.70 Mio.	4.00 Mio.
Projekte Stadt Erschliessung	Fr.	0.77 Mio.
Projekte Stadt Aufwertung Bahnhofvorplätze	Fr.	0.5 Mio.
Total	Fr. 2.70 Mio.	5.27 Mio.

Festzuhalten ist, dass die Stadt dank dem Entgegenkommen im Projekt der SBB die Anbindung von Stein Süd (Verbreiterung der Unterführung und direkter Zugang zu Stein Süd) deutlich verbessern kann.

Ebenfalls ist festzuhalten, dass nur dank dem grossen Beitrag der Stadt das Projekt von den SBB überhaupt weiter verfolgt worden ist. Auf der gesamtschweizerischen Prioritätenliste für die Sanierung der Bahnhöfe und ihrer Anpassung an das Behindertengleichstellungsgesetz war der Bahnhof Stein am Rhein wesentlich später vorgesehen.

4. Aufwertung Bahnhof – Mögliche Variantenabstimmung

Der Stadtrat erachtet den hindernisfreien Zugang zu Bahn und Bus und die damit verbundene Verbesserung der Verbindung der Stadtteile südlich und nördlich der Bahn als zwingend und dringlich. Die Chance, dies zusammen mit den SBB rasch zu realisieren, sollte nicht verpasst werden. Hingegen ist vorstellbar, die Massnahmen zur stadträumlichen Aufwertung in einer späteren Bauetappe zu realisieren.

Aus diesem Grund empfiehlt Ihnen der Stadtrat eine Variantenabstimmung mit folgenden zwei Abstimmungstexten:

		Ja oder Nein
A: Dem Baukredit über Fr. 4.77 Mio. für den hindernisfreien Zugang zu Bus und Bahn wird zugestimmt.		
B: Dem Baukredit über Fr. 5.27 Mio. für den hindernisfreien Zugang zu Bus und Bahn sowie der Aufwertung der Bahnhofvorplätze im Süden und Norden des Bahnhofes wird zugestimmt.		
Stichfrage Welche der beiden Varianten soll in Kraft treten, falls beide Vorlagen angenommen werden? <i>(Die Stichfrage kann auch beantwortet werden, wenn bei den Fragen A und B mit Nein gestimmt oder auf eine Stimmabgabe verzichtet wird)</i>	A (hindernisfreier Zugang für Bus und Bahn)	
	B (hindernisfreier Zugang zu Bus und Bahn sowie der Aufwertung der Bahnhofvorplätze)	

Gemäss Art. 33 des kantonalen Wahlgesetzes muss der Einwohnerrat eine Variante beschliessen, welche den Stimmberechtigten gleichzeitig zur Abstimmung vorgelegt wird. An den Kostenanteil für einen hindernisfreien Zugang zur Personenunterführung sichert die Jakob und Emma Windler Stiftung einen Beitrag von Fr. 0.5 Mio. zu, so dass die Nettokosten für die Stadt Fr. 4.27 Mio. betragen.

5. Finanzierung

Am 13. Juni 2010 beschliessen die Stimmberechtigten an der Urne einen Kredit von Fr. 600'000 für die Aufwertung des Ortsteils "Vor der Brugg". Bislang wurden rund Fr. 250'000 für Planungen und Sofortmassnahmen beansprucht, Fr. 350'000 sind noch verfügbar. Mit der Jahresrechnung 2013 beschloss der Einwohnerrat ausserdem eine zusätzliche Einlage von Fr. 600'000 in den Erneuerungsfonds "Vor der Brugg". Diese Mittel stehen zur teilweisen Finanzierung der Kosten für die hindernisfreie Erschliessung und Aufwertung des Bahnhofes zur Verfügung. Die Jakob und Emma Windler-Stiftung hat ausserdem bereits einen Beitrag von Fr. 500'000 für den hindernisfreien Zugang zur Personenunterführung zugesichert. Somit ergibt sich aus heutiger Sicht folgende Finanzierung:

Kostenanteil Stadt SBB Projekte	Fr.	4'000'000
Projekte Stadt Erschliessung	Fr.	770'000
Projekte Stadt Aufwertung	Fr.	500'000
Total Kosten	Fr.	5'270'000
- Vorfinanzierungen "Vor der Brugg"	Fr.	950'000
- Beitrag Jakob und Emma Windler-Stiftung	Fr.	500'000
Nettokosten für die Stadt	Fr.	3'820'000

Artikel 84 des Gemeindegesetzes schreibt vor, dass Nettoinvestitionen aufgrund des jeweiligen Buchwertes am Ende eines Rechnungsjahres mit 10 % abgeschrieben werden müssen. Wenn es die Finanzlage zulässt, kann das zur Bewilligung des Kredites zuständige Organ für einzelne grosse Investitionen eine lineare Abschreibung während längstens 25 Jahren beschliessen. Es ist davon auszugehen, dass die vorgeschriebene Einführung von HRM2 im Kanton Schaffhausen längere Abschreibungsfristen entsprechend der individuellen Lebensdauer einer Investition zulässt. Die gesetzlichen Grundlagen dafür sind jedoch noch nicht vorhanden. Ausgehend von Nettokosten von Fr. 3.82 Mio. und einer maximalen Abschreibungsfrist von 25 Jahren bzw. einem Abschreibungssatz von 4 % wird die laufende Rechnung während 25 Jahren wie folgt belastet:

Abschreibungen 4 % von Fr. 3.82 Mio.	Fr.	152'800
Mittlerer Zins 1.5 % der halben Nettokosten	Fr.	28'700
Finanzaufwand pro Jahr	Fr.	181'500

Der Aufwand von Fr. 181'500 entspricht rund 1.7 Steuerprozenten. Der Stadtrat geht davon aus, dass im Zusammenhang mit der Einführung von HRM2 vorhandene Reserven im Finanzvermögen aufgelöst und für zusätzliche Abschreibungen verwendet werden können, sodass die jährliche Belastung in den nächsten Jahren aller Voraussicht nach deutlich abnehmen wird. Ausserdem erhofft sich der Stadtrat eine zusätzliche Beteiligungen der Jakob und Emma Windler-Stiftung und des Kantons an den anfallenden Kosten für die hindernisfreie Erschliessung und Aufwertung des Bahnhofes. Entsprechende Verhandlungen laufen derzeit.

6. Folgekosten

Investitionen lösen in der Regel Folgekosten in Form von Unterhalt und Amortisation aus.

Die Bahnanlagen bleiben Eigentum der SBB. Die SBB muss für den Unterhalt aufkommen. Der Beitrag der Stadt ist ein à fonds perdu-Beitrag. Es entstehen somit keine Folgekosten.

Bei den städtischen Projekten geht es um eine Sanierung und Werterhaltung einer bestehenden Anlage, die schon heute Unterhaltskosten verursacht. Die Details werden in einem neuen Vertrag mit den SBB zu klären sein. Es kann davon ausgegangen werden, dass die Unterhaltskosten unverändert bleiben, da neu die SBB die Unterhaltskosten der WC-Anlagen übernimmt. Die jährliche Entschädigungszahlung für die Benutzung des SBB Areals für den Bushof ist von Seiten SBB noch nicht definiert worden. Der heutige Aufwand für die Unterhaltsarbeiten wird auch zukünftig ausreichen.

7. Termine

Antrag an den Einwohnerrat	20. Juni 2014
Volksabstimmung	29. September 2014
Projektgenehmigungsverfahren der SBB	Ende 2014 bis Ende 2015
Ausführung	2016 bis 2017
Inbetriebnahme	Mitte 2017

* * *

Sehr geehrter Herr Präsident
Sehr geehrte Damen und Herren

Die Aufwertung des Bahnhofareals und der hindernisfreie Zugang zu Bahn und Bus sind wichtige Anliegen der Volksinitiative „Auch vor der Brugg“ und auch eine gesetzliche Verpflichtung.

Wir ersuchen Sie, den Stadtrat in seinen Bestrebungen zur Aufwertung der heute unbefriedigenden Situation am Bahnhof zu unterstützen und den nachstehenden Antrag gutzuheissen.

* * *

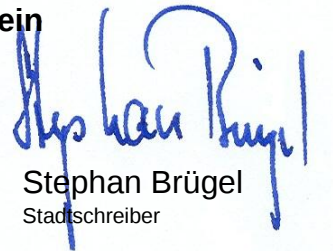
Der Beschluss unterliegt gemäss Art. 9 lit. e Stadtverfassung dem obligatorischen Referendum.

Antrag

1. Der Stadtrat beantragt, es sei für den hindernisfreien Zugang zu Bahn und Bus ein Kredit von Fr. 4.77 Mio. zu bewilligen.
2. Die Abschreibungsdauer sei gemäss Art. 84, Abs. 2 auf 25 Jahre des Gemeindegesetzes festzulegen.

Freundlich grüsst

Stadtrat Stein am Rhein



Claudia Eimer
Stadtpräsidentin

Stephan Brügel
Stadtschreiber