



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse: Genehmigung Generelles Projekt und Nachtrag zum Projektierungskredit für das Bauprojekt sowie Verpflichtungskredit für das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Datum: 16. Dezember 2014

Nummer: 2014-439

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



Vorlage an den Landrat

Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse: Genehmigung Generelles Projekt und Nachtrag zum Projektierungskredit für das Bauprojekt sowie Verpflichtungskredit für das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

vom 16. Dezember 2014



Arbeiten • Wohnen • Wissen • Erleben am Rhein

1. Zusammenfassung

Mit dem vom Landrat am 15. Januar 2009 beschlossenen Spezialrichtplan "Salina Raurica" wurde die Voraussetzung für die gezielte Entwicklung der in der Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst liegenden ca. 60 ha grossen und noch wenig überbauten Industrie- und Gewerbezone geschaffen.

Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

Ein Schlüsselprojekt in der Entwicklungsplanung Salina Raurica ist die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 vom Rheinufer weg, neu entlang der Autobahn, sowie der Rückbau der bestehenden Rheinstrasse und ihre Umnutzung als Langsamverkehrsachse.

Das neue Trasse der neuen Hauptverkehrsstrasse ist rund 2.5 km lang und beinhaltet unter anderem drei Verkehrsknoten und zwei Unterführungen. Die bestehende Rheinstrasse wird auf einer Länge von ca. 1.8 km zurück gebaut und als Langsamverkehrsachse genutzt. Geplant sind ein separater Fussweg und ein separater Radweg. Damit die bisherige Ausnahmetransportroute entlang dem Hochrhein in den Aargau weiterhin sichergestellt ist, ist eine Absenkung der bestehenden Frenkendörferstrasse im Bereich der SBB-Überführung erforderlich.

Für Salina Raurica, Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7 (alte Bezeichnung: „Verlegung Rheinstrasse (Neubau/Rückbau)“) liegt ein bereinigtes Vorprojekt vor. Damit die Planung für die Phasen Bauprojekt und Bewilligungs- und Auflageverfahren fertig gestellt werden kann, ist ein zusätzlicher Projektierungskredit von **CHF 900'000.-** inkl. MwSt. erforderlich.

Strassenseitige Optionen für die langfristige Entwicklung

Die Projektierung der neuen Hauptverkehrsstrasse basiert auf einem Vollausbau in Salina Raurica mit einem Planungshorizont 2030. Es gilt nun zu prüfen, welche Massnahmen nötig werden, wenn beispielsweise die Einwohner- oder Beschäftigtenzahlen weit über den bisherigen Annahmen liegen oder die zunehmenden Engpässe auf den Nationalstrassen A2/A3 vom Bund nicht, wie vom Kanton gefordert, dauerhaft beseitigt werden. Hierfür sind vor allem strassenseitig verschiedene Optionen (wie beispielsweise die niveaufreie Netzanbindung einer allfälligen Umfahrung Augst/Kaiseraugst, die Ermöglichung einer zusätzlichen Tal-Achse ggf. in Tieflage, etc.) auf deren Machbarkeit und Auswirkungen zu prüfen. Für diese Arbeiten wird ein separater Planungskredit von **CHF 250'000.-** inkl. MwSt. beantragt.

Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse ist eine wichtige Voraussetzung für die erwünschte Entwicklung in Salina Raurica. Mit dem Spezialrichtplan ist auch der Auftrag für eine Studie zum Verkehrsmanagement beschlossen worden. Diese Studie ist in der Zwischenzeit erstellt worden. Schwerpunkte bestanden in:

- Schaffung einer Auslegeordnung über die verkehrliche Entwicklung
- Definition von Massnahmen zur Optimierung der Mobilität Salina Raurica, „Pflichtenhefte“ für verschiedene Teilprojekte
- Verkehrliche Koordination der Teilprojekte in Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsplanung
- Abstimmung der verkehrlichen Belange mit den konkreten Vorhaben Dritter
- Einleitung der ersten Massnahmen

Es hat sich erwiesen, dass die Organisation der Mobilität und somit die Sicherung der Erreichbarkeit unter den bestehenden Rahmenbedingungen eine zentrale Herausforderung für den Erfolg des Entwicklungsgebiets sein wird. Basierend auf den vorliegenden Untersuchungen soll ein umfassendes Mobilitäts- und Verkehrsmanagement aufgebaut werden. Hierzu soll in einem ersten Schritt die Konzeption von Pilot-Massnahmen (aus einem sogenannten „Werkzeugkasten“) weiter entwickelt werden (inkl. Abklären von Schnittstellen und Rahmenbedingungen sowie nach Bedarf Definition Projektorganisation etc.). Weitere Massnahmen sollen dann je nach Entwicklung des Gebiets und Erfolg der Pilot-Massnahmen zusätzlich entwickelt werden; sie sind nicht Gegenstand der vorliegenden Landratsvorlage.

Daneben haben auch alle anderen Aktivitäten in Salina Raurica (z. B. Zonenplanung, Investitionsinteressen etc.) Auswirkungen auf die Mobilität. Um die Mobilitätsziele zu erreichen, das Gebiet verkehrlich attraktiv zu gestalten und die gewünschte Entwicklung somit zu ermöglichen, ist eine kontinuierliche Koordination dieser Aktivitäten in Mobilitätshinsicht notwendig. Intensität und Zeitdauer der Koordination sind fast vollständig von den Entwicklungen der verschiedenen kantonalen, kommunalen, privaten und Bundes-Projekte in Salina Raurica und der näheren Umgebung abhängig.

Aus heutiger Sicht werden für die nächsten Jahre jährliche Tranchen von CHF 50'000 für die beiden Tätigkeitsfelder geschätzt. Mit der vorliegenden Vorlage werden die entsprechenden Mittel für die nächsten drei Jahre beantragt. Dann wird aus heutiger Sicht die neue Strasse im Bau sein und auch die kommunalen Planungen werden konkretisiert sein. Auf dieser Basis kann der weitere Bedarf dann konkreter abgeschätzt werden und die Mittel mit einer neuerlichen Vorlage beantragt werden. Der aktuelle Kreditbedarf für das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement gemäss der vorliegenden Vorlage beträgt somit **CHF 150'000** inkl. MwSt.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Rechtliche Grundlagen	5
3.	Begründung / Bedarf	5
3.1.	Einbindung in die Planung	6
3.2.	Heutige Situation	7
3.3.	Künftige Situation und Ziele	7
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	9
3.5.	Alternativen	14
4.	Aufhebung Grundwasseranreicherungszone S1 und Neufestsetzung als Grundwasserschutzzone S2	14
4.1.	Ausgangslage	14
4.2.	Aktuelle fachliche Beurteilung	15
5.	Das Projekt	16
5.1.	Projekt Verlegung Rheinstrasse	16
5.2.	Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement	17
5.3.	Strassenseitige Optionen für die langfristige Entwicklung	19
6.	Termine	20
6.1.	Projekt Verlegung Rheinstrasse	20
6.2.	Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement	20
7.	Kosten und Finanzierung	21
7.1.	Investitionskosten	21
7.2.	Projektförderung / Beiträge Dritter	24
7.3.	Folgekosten	25
7.4.	Finanzrechtliche Prüfung	25
8.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	26
9.	Antrag	27
10.	Anhang	27

2. Rechtliche Grundlagen

- Landratsvorlage Salina Raurica [2007/005A](#) vom 19. August 2008: Genehmigung des Spezialrichtplans Salina Raurica (inzwischen integriert in den kantonalen Richtplan) mit LRB-Nr. 982 vom 15.01.2009 für Projektierungs- und Verpflichtungskredite der Schlüsselprojekte im Gebiet Salina-Raurica
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Beschluss vom 26. März 2009
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft; Anpassung Tramverlängerung Pratteln-Augst-Beschluss vom 17. November 2011
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998
- Strassengesetz vom 24. März 1986
- Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte vom 19. Dezember 1972

3. Begründung / Bedarf

Zwischen der Bebauung der Gemeinde Pratteln und der A2 im Süden, dem Industriegebiet Schweizerhalle im Westen, dem Rhein im Norden und den Siedlungsgebieten der Gemeinden Pratteln (Längi) und Augst im Osten liegt das grösste Entwicklungsgebiet des Kantons Basel-Landschaft. Das Gebiet ist bereits eingezont, allerdings bis heute grösstenteils noch unbebaut. 2001 initiierte der Kanton die koordinierte Planung des Gebietes, um die Nutzungskonflikte zu lösen.

Auf 60 ha soll nach den Vorstellungen des Entwicklungsplans, wie er 2003 in einem Wettbewerb erarbeitet wurde, ein hochwertiges neues Siedlungsgebiet namens Salina Raurica mit gemischter Nutzung entstehen. Neben Arbeitsplätzen sollen dabei auch hochwertige Wohnungen entstehen sowie attraktive und intakte Grün- und Freiflächen gesichert werden. Geplant ist eine etappierte Überbauung des ganzen Areals unter Berücksichtigung der bestehenden Gebäude und der umweltrechtlichen Randbedingungen sowie des ökologischen Ausgleichs.

Zur Verkehrs-Erschliessung dieses neuen Gebietes, für das im Endausbau ein-ÖV-Anteil von 35% (Zielsetzung des Landrats) angestrebt wird, wurden im Spezialrichtplan drei Infrastrukturergänzungen vorgesehen:

- S-Bahn-Station Salina-Raurica zur Anbindung an die Regio-S-Bahn (schon gebaut)
- Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln durch das Gebiet mit Endhaltestelle in Augst
- Verlegung Rheinstrasse (H3) auf neue Achse entlang der Autobahn A2

Am 15. Januar 2009 hat der Landrat den bereinigten Spezialrichtplan verabschiedet, der die Verlegung der Rheinstrasse entlang der Autobahn A2 festsetzt. Im Gegensatz zum

Entwicklungsplan ist die zentrale Erschliessung des Gebietes durch die Gemeinden zu leisten.

Der Tramkorridor Pratteln-Längi führt zentral durch das Gebiet an die heutige Rheinstrasse (Trasseesicherung). Zudem wurde die Planungsanweisung an die kantonalen Fachstellen erteilt, für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, das zeitlich und kapazitätsmässig auf die Bautätigkeit abgestimmt ist und dazu geeignet ist, in Richtung des Ziels eines 35%-ÖV-Anteils für den Quell-/Zielverkehr von Salina Raurica zu streben.

3.1. Einbindung in die Planung

Das Objektblatt Verkehr der Gebietsplanung Salina Raurica im Kantonalen Richtplan enthält die folgenden Planungsgrundsätze:

Planungsgrundsätze:

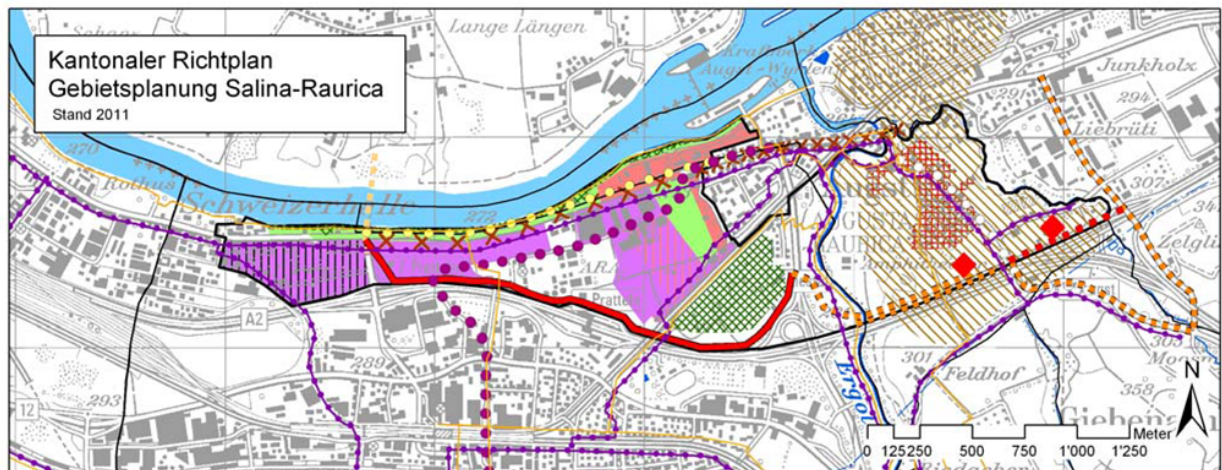
„Die bestehende Rheinstrasse in Pratteln wird im Rahmen ihrer anstehenden Sanierung zwischen Dürrenhübel und Längi entlang der Autobahn verlegt. Damit werden wirtschaftlich interessante, grossflächige Standorte am Rhein und Freiflächen für den Rheinpark geschaffen. Der Bau der neuen Strasse ist so auszugestalten, dass die ökologische Vernetzung gegenüber heute verbessert wird.“

„Mit dem Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse Rheinstrasse in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi wird die Anlage einer Uferpromenade ermöglicht.“

„Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, das zeitlich und kapazitätsmässig auf die Bautätigkeit abgestimmt ist.“

Das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement hat eine Schnittstellenfunktion zwischen den verschiedenen Planungen. Fast alle Massnahmen sowohl im Bereich der Siedlungs- und Landschafts- als auch im Bereich der Verkehrsplanung haben Auswirkungen auf die Mobilität. Die bisherigen Arbeiten sind aus diesem Grund in enger Kooperation mit den übrigen Teilprojekten erfolgt.

Über die Entwicklung in Salina Raurica hinaus, sind auch die Entwicklungen von Nutzungen und Verkehrsnetzen im Umfeld (Gemeinden Pratteln und Augst, Ergolzthal, Aargauer Entwicklungsschwerpunkt Rheinfelden/Kaiseraugst usw.) zu berücksichtigen.



Beschlussinhalt

- Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete
- Gewerbe-Dienstleistungsgebiet ohne publikumsintensive Einrichtungen
- Wohn- und Geschäftsgebiet
- Infrastrukturen Römerstadt
- Wohnen
- Park
- Vorranggebiet Natur
- Siedlungsperimeter Augst-Oberdorf

Stand: 08/02/2011

- Verlegung der bestehenden Kantonsstrasse (Festsetzung)
- Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse
- Verkehrsberuhigung Hauptstrasse
- Umfahrung Augst (Zwischenergebnis)
- Option Umfahrung Augst (Trasseesicherung)
- Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde (Zwischenergebnis)
- Tram-Korridor Pratteln - Augst (Zwischenergebnis, Trasseesicherung)

Orientierender Inhalt

- Planungsperimeter
- antiker Stadtperimeter
- Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde
- Rheinüberquerung (Trasseesicherung)
- kantonaler Wanderweg
- kantonale Radroute
- Gemeindegrenzen

Im Agglomerationsprogramm Basel wurde das Projekt der Verlegung der Rheinstrasse beim Bund in die 2. Generation, A-Massnahmen mit einem Realisierungshorizont von 2015 – 2018 angemeldet und soll gemäss Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014 zu 35% durch den Bund mitfinanziert werden.

3.2. Heutige Situation

Die heutige Rheinstrasse in Pratteln verläuft als Hauptverkehrsstrasse vom Knoten Salinenstrasse im Westen entlang der Rheinlehne bis zum Knoten Frenkendörferstrasse im Osten. Beide Knoten werden durch je eine Lichtsignalanlage gesteuert. Auf der Rheinstrasse verkehrten im Jahr 2010 im Durchschnitt 11'000 Fahrzeuge pro Tag. Auf markierten Radstreifen wird die kantonale Radroute geführt. Zudem verläuft auf der Rheinstrasse eine Ausnahmetransportroute Typ I. Auf der heutigen Rheinstrasse verlaufen die eidgenössischen Hauptstrassen Nr. 3: Basel-Frick-Zürich-Chur-Castasegna und Nr. 7: Basel-Laufenburg-St. Gallen-St. Margrethen.

3.3. Künftige Situation und Ziele

Mit den Aussagen zur Gebietsplanung Salina Raurica im Kantonalen Richtplan besteht die Vorgabe für eine ambitionierte Entwicklung des Raums Salina Raurica. Diese ist mit quantitativ und qualitativ umfassenden Mobilitätsbedürfnissen verknüpft. Es bedarf

infrastruktureller Massnahmen und daneben eines aktiven Managements zur Befriedigung dieser Bedürfnisse, um die erwünschte Nutzungsentwicklung zu ermöglichen. Die Erreichbarkeit mittels MIV, ÖV, Fuss- und Veloverkehr ist eine der Grundvoraussetzungen für die Attraktivität des Gebietes.

3.3.1 Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

In der Gebietsplanung Salina Raurica im Kantonalen Richtplan wurde festgesetzt, dass die bestehenden Rheinstrasse von der heutigen Lage entlang des Rheins an die Autobahn A2 verlegt werden muss. Mit der Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 nach Süden und dem Rückbau der Rheinstrasse in eine Fuss- und Veloverkehrsachse werden folgenden Ziele angestrebt:

- Nationale und kantonale Verkehrsträger sollen örtlich gebündelt werden.
- Gute Anbindungen für die kommunalen Anschlüsse werden durch die Verlegung und Neubau der Hauptverkehrsstrasse entlang der Autobahn A2 geschaffen.
- Durch den Neubau der Hauptverkehrsstrasse wird eine verbesserte Erschliessung des Entwicklungsgebietes Salina Raurica für den motorisierten Individualverkehr MIV und den öffentlichen Verkehr ÖV erreicht.
- Das geplante Entwicklungsgebiet Salina Raurica wird durch die neue Hauptverkehrsstrasse vom bisherigen Verkehr sowie dem – durch die Neunutzung entstehenden – Mehrverkehr entlastet.
- Die Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr wird erhöht.

Die geplante Verlegung der bestehenden Hauptverkehrsstrasse vom Rheinbord nach Süden entlang der Autobahn A2 schafft die Voraussetzung für eine intensive Gebietsentwicklung. Mit dem anschliessend geplanten Rückbau der Rheinstrasse und der Aufwertung als Langsamverkehrsachse für Velofahrer und Fussgänger entsteht zugleich ein attraktives Naherholungsgebiet.

3.3.2 Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Der Richtplan gibt die grundsätzliche Zielsetzung vor:

„Die Gesamtplanung Salina-Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. [...] Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert. [...]“

Die Befriedigung der Mobilitätsbedürfnisse ist eine wichtige Voraussetzung für die erwünschte Entwicklung. Dementsprechend gilt es mittels Mobilitäts- und Verkehrsmanagement unter anderem folgende Unterziele anzustreben:

- Gute Erreichbarkeit für alle Verkehrsarten
- Attraktive Verkehrsinfrastrukturen für alle Nutzergruppen
- Sicherstellen Verkehrsfluss/-qualität

- ÖV-Anteil von 35% (Zielsetzung gemäss Richtplan)
- Hoher Anteil Fuss- und Veloverkehr
- Optimierte Nutzung der Verkehrsinfrastrukturen

Durch diese Unterziele werden unmittelbare Vorteile in der verkehrlichen Erreichbarkeit für die Unternehmen und Einwohner in Salina Raurica angestrebt. Das Gebiet gewinnt an Attraktivität und die wirtschaftlichen Aktivitäten werden gefördert.

3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

3.4.1 Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

Auf der Grundlage des LRB Nr. 982 vom 15. Januar 2009 (Planungskredit für CHF 3'000'000.-- inkl. MwSt. und Kredit für Landerwerb für CHF 10.5 Mio. exkl. MwSt.) wurde für die Verlegung Rheinstrasse (Neubau / Rückbau) ein Vorprojekt erarbeitet. Das vorliegende Vorprojekt vom Sommer 2013 basiert auf einem Variantenstudium für die genaue Linienführung und Lage der Knoten. Die Linienführung der neuen Hauptverkehrsstrasse musste im Westen auf den Neubau des Coop-Areals Rücksicht nehmen. Die Planungsarbeiten für das Bauprojekt inkl. UVB konnten 2014 in Angriff genommen werden.

3.4.2 Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Es ist eine Studie gemäss LRB Nr. 982 vom 15. Januar 2009 erstellt worden (Planungskredit über CHF 300'000). Darin sind verschiedene Massnahmen zum Mobilitätsmanagement entwickelt worden. Für die Bestimmung der zweckmässigen Mobilitätsmanagement-Massnahmen wurden insbesondere folgende Aspekte berücksichtigt:

- Zielsetzungen: Je nach Problemstellung werden mit einem Mobilitätsmanagement unterschiedliche Ziele verfolgt (Plafonierung MIV-Aufkommen, effizientere Nutzung von Infrastruktur und/oder Fahrzeugen, Förderung verschiedener Verkehrsträger). In Salina Raurica ist eine Mischung zwischen derartigen Zielen erforderlich, um die Projektziele (siehe oben) zu erreichen.
- Gesetzlicher Rahmen: Massnahmen, die in bereits bestehenden Projekten an anderen Orten realisiert wurden, können aufgrund des gesetzlichen Rahmens im aktuellen Projekt nicht ohne Weiteres realisiert werden. Im Fall von Salina Raurica sind insbesondere die Bau- und Planungsgesetzgebung des Kantons Basel-Landschaft sowie die raumplanerischen Verordnungen der Gemeinde Pratteln zu beachten.
- Zielkonflikte: Das Mobilitätsmanagement Salina Raurica soll das Verkehrsverhalten im Perimeter konkret beeinflussen. Dazu sind Massnahmen in Betracht zu ziehen, die Anreize und Leitplanken bezüglich der Mobilität setzen, um das gesteckte Modalsplit-Ziel zu erreichen. Dabei ist damit zu rechnen, dass andere Ziele des Entwicklungsgebietes auch negativ beeinflusst werden können. Dies gilt es frühzeitig zu erkennen und in Kenntnis der Auswirkungen abgestimmte Entscheide zu treffen.

Im Rahmen der Untersuchungen hat sich unter anderem auch gezeigt, dass das Modal-Split-Ziel von 35% ÖV-Anteil gemäss Richtplan auch bei sehr umfassenden Massnahmen im heutigen rechtlichen Rahmen nicht zu erreichen sein wird. Dies schmälert jedoch nicht die Notwendigkeit solcher Massnahmen. Im Gegenteil: Die Einschätzung hat sich bestätigt, dass die verkehrliche Erreichbarkeit eine zentrale Herausforderung ist, die es unbedingt anzugehen gilt, wenn die gewünschte intensive Siedlungsentwicklung eine Chance haben soll.

Die Massnahmen Optimierung Tramverlängerung (Lage mittels LRB angepasst), Attraktivität Fuss- und Veloverkehr steigern (Handlungsansätze Fuss- und Veloverkehr erarbeitet) sowie Änderung Nutzungsmix (im Entwurf der Nutzungsplanung Pratteln vom März 2012 berücksichtigt) wurden im Rahmen der jeweiligen Teilprojekte bereits umgesetzt. Gleichzeitig wurden die gewonnenen Erkenntnisse auch genutzt um das Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse so auszugestalten, dass es einen optimalen Beitrag zur Erreichung der verkehrlichen Ziele in Salina Raurica leisten wird.

Die bisherige Studie ist iterativ in einer Reihe von Teilschritten erstellt worden. Es haben kontinuierlich Abstimmungen mit den Projekten der Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsplanung stattgefunden. Zu diesem Zweck bestehen verschiedene Projektorganisationen, welche mittels eines festen Sitzungsrhythmus miteinander gekoppelt sind. Die Aufbauorganisation ist geeignet, die Mobilitätsbelange des Projekts Salina Raurica auch in Zukunft zu lenken.

Die erste Etappe des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements ist damit umgesetzt. Ihre Schwerpunkte bestanden in:

- Schaffung einer Auslegeordnung über die verkehrliche Entwicklung
- Definition von Massnahmen zur Optimierung der Mobilität Salina Raurica, „Pflichtenhefte“ für verschiedene Teilprojekte
- Verkehrliche Koordination der Teilprojekte in Siedlungs-, Landschafts- und Verkehrsplanung
- Abstimmung der verkehrlichen Belange mit den konkreten Vorhaben Dritter (u. A. Hochbauten und Werkleitungsbau)
- Einleitung der ersten Massnahmen im Zusammenhang mit den laufenden Planungen (z. B. Anpassung Anordnung Nutzungen in Zonenplanungen, Definition von Langsamverkehrsverbindungen auf Ebene Kanton und Gemeinden sowie Definition konkreter Ausgestaltungen dieser Achsen in den Infrastrukturprojekten, ...)

In der nächsten Etappe sind erste eigenständige Pilot-Massnahmen näher zu definieren und umzusetzen. Teils können dafür die bestehenden Projektorganisationen genutzt werden, teils sind eigenständige Projekte zu organisieren.

3.4.3 Fuss- und Veloverkehr

Salina Raurica wird an der Peripherie von zwei kantonalen Radrouten erschlossen:

- In West-/Ost-Richtung am Rhein entlang. Die heutige Route verkehrt auf der Rheinstrasse und wird mit dem Rückbau der Strasse deutlich aufgewertet. Sie bildet das Rückgrat der Veloverkehrerschliessung von Salina Raurica
- Zwischen Augst und Pratteln entlang dem Bahndamm. Diese Route hat heute eine grosse Bedeutung als Lokalverbindung zwischen Augst und Pratteln. Sie überquert neu die verlegte Kantonsstrasse.

Grundsätzlich sind die bestehenden kantonalen Radrouten für die Groberschliessung mit dem Velo vom Entwicklungsgebiet Salina Raurica sowie den wichtigsten Zielorten ausreichend. Die A2 liegt zwischen Salina Raurica und dem eigentlichen Ortskern von Pratteln und übt so eine hohe Trennwirkung für den Fuss- und Veloverkehr aus. Gerade bei diesen Verkehrsträgern stellen Umwege eine grosse Attraktivitätseinbusse dar. Daher ist eine hohe Querungsdichte über die Autobahn sicherzustellen. Neben den Einkaufsgebieten in Grüssen stellt der Bahnhof Pratteln ein wichtiges Ziel für den Velo- und Fussverkehr dar. Heute steht für die Querung der Autobahn die Kraftwerkstrassenbrücke zur Verfügung. Mit der Verlängerung der Tramlinie 14 entsteht eine weitere Querungsmöglichkeit zwischen der Kraftwerksstrasse- und der für Fuss- und Veloverkehr wenig geeigneten Salinenstrassenbrücke. Des Weiteren wird beabsichtigt, die Autobahnraststätte Pratteln von beiden Seiten her für den Fussverkehr zugänglich zu machen.

Die Feinerschliessung vom Entwicklungsgebiet Salina Raurica mit dem Velo, sowie die Erschliessung mit dem Fussverkehr sind Sache der Gemeinden Pratteln und Augst. Sie erfolgt in Koordination mit den Projekten Verlegung der Hauptverkehrsstrasse sowie der Tramverlängerung. Entsprechende Anschluss- und Querungsstellen sind in den Vorprojekten vorgesehen. Die Gemeinden müssen besorgt sein, diese Erschliessung in der kommunalen Nutzungsplanung sicherzustellen.

3.4.4 Tramverlängerung

Eine wesentliche Massnahme im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist die Verlängerung der bestehenden Tramlinie vom heutigen Endpunkt Pratteln bis zur heutigen Bushaltestelle Augst (Gemeindegrenze Pratteln/Augst). Durch die Führung durch das Gebiet Grüssen sowie in zentraler Lage durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica in der Rheinebene wird eine optimale Attraktivität erzielt. Mittels einer Brücke wird das Tram über die Autobahn A2 und die neue Rheinstrasse geführt.

Die Projektziele der Tramverlängerung sind:

- Optimale Erschliessung bestehender und zukünftiger Nutzungen
- Verknüpfung verschiedener Verkehrsträger durch attraktive Umsteigestationen
- Entwicklung eines hochwertigen städtischen Raums entlang des Tramkorridors
- Gestaltungsschwerpunkte und neue zentrale Orte entlang des Tramkorridors, insbesondere städtebauliche Aufwertung der Umsteigestation Augst

- Beitrag zum Anstreben des vorgegebenen Modal-Split-Ziels

Zurzeit wird das Vorprojekt der Tramverlängerung erarbeitet. Dieses bildet die Grundlage für das Konzessionsgesuch beim Bund. Der Landrat wird an Hand einer separaten Vorlage über dieses Projekt befinden können.

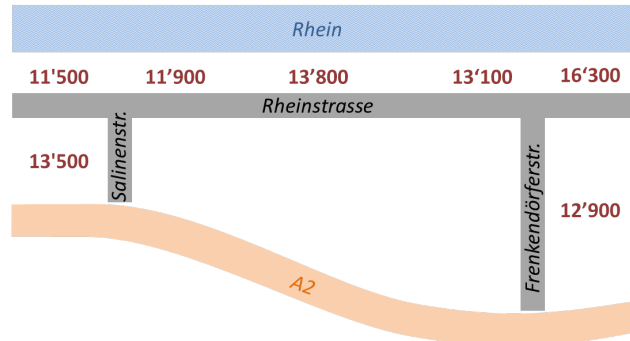
3.4.5 Zu Grunde gelegte Verkehrszahlen / Wirkung der verlegten Hauptverkehrsstrasse 3/7

Zur Abschätzung der zukünftig zu erwartenden Verkehrsbelastung auf dem Verkehrsnetz wurde 2013/14 ein fein aufgelöstes, netzbasiertes Verkehrsmodell erstellt. Das Verkehrsmodell berechnet aus den bestehenden und neuen Einwohnern und Arbeitsplätzen das zu erwartende Verkehrsaufkommen und legt diese Fahrten auf die Verkehrsinfrastruktur um. Es wurden für die Bestimmung der massgebenden Verkehrszustände, für die Projektierung der neuen Hauptverkehrsstrasse und als Grundlage für die Umweltverträglichkeitsprüfung die Verkehrszustände 2020 und 2030 berechnet. Den Verkehrszuständen wurden entsprechende Entwicklungsszenarien des Entwicklungsgebietes Salina Raurica und Pratteln Mitte (Grüssen und Bahnhofsgbiet) zugrunde gelegt. Zur Bestimmung der Verkehrsentwicklung bis 2030 wurde eine Siedlungsentwicklung in Pratteln angenommen, bei welcher die Einwohnerzahl gegenüber 2010 um 30% und die Arbeitsplätze um 80% zunehmen. Darin enthalten ist eine vollständige Überbauung von Salina Raurica sowie eine starke Entwicklung im Raum Grüssen / Bahnhofsgbiet Pratteln. Betreffend Salina Raurica sind die angestrebte Dichte sowie der Nutzungsmix den Zonenplanungsentwürfen der Gemeinden entnommen worden. Die nachfolgende Tabelle gibt einen Überblick zu den verschiedenen Zuständen:

Zustand	Jahr (angenommen)	Siedlungsentwicklung	Verkehrliche Massnahmen
Ist-Zustand	2014	Heutiger Zustand	
Zwischenzustand Inverkehrnahme der neuen Hauptverkehrsstrasse	2020	50% von Salina Raurica überbaut (analog für Raum Grüssen und Bahnhofsgbiet Pratteln)	Neue Hauptverkehrsstrasse gebaut, restliche Erschliessung Salina Raurica erstellt
Endzustand Salina Raurica vollständig entwickelt (Überbauung und verkehrliche Massnahmen)	2030	100% von Salina Raurica überbaut (analog für Raum Grüssen und Bahnhofsgbiet Pratteln)	Neue Hauptverkehrsstrasse gebaut, restliche Erschliessung Salina Raurica erstellt, Tramlinie Salina Raurica in Betrieb

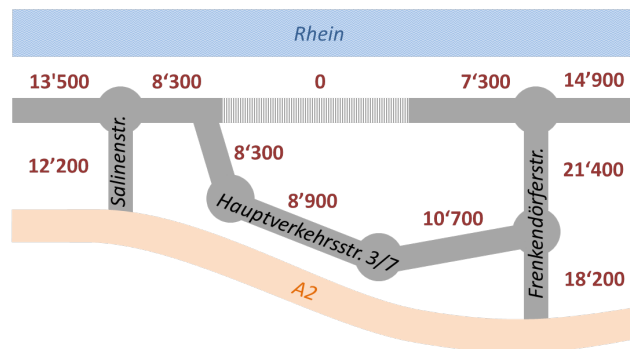
Daraus ergeben sich für die Prognosezustände auf der neuen Hauptverkehrsstrasse Verkehrsbelastungen (durchschnittlicher Tagesverkehr) in folgender Grössenordnung:

Ist-Zustand 2014 (Z0; DTV)



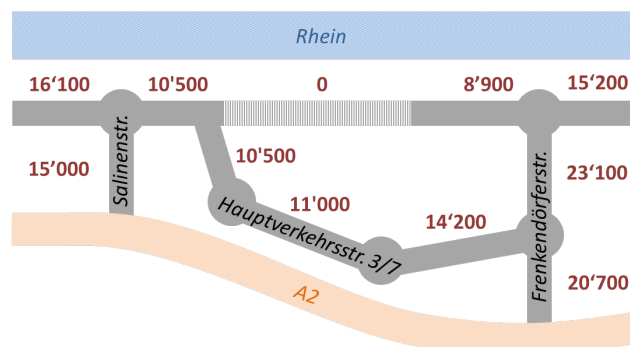
Ist-Zustand: Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) für das Jahr 2014 mit dem heutigen Strassennetz.

Zwischenzustand (Z1.1; DTV)



Zwischenzustand: Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) für das Jahr 2020 mit der neuen Hauptverkehrsstrasse. Mit der neuen Hauptverkehrsstrasse wird insbesondere im östlichen Teilraum von Salina Raurica Verkehr direkter auf die A2 gelenkt und die Rheinstrasse östlich der Salinenstrasse entlastet.

Endzustand (Z2.1; DTV)



Endzustand: Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) für das Jahr 2030 mit der neuen Hauptverkehrsstrasse und realisierter Tramverlängerung. Aufgrund der weiteren Zunahme von

Einwohnern und Arbeitsplätzen nimmt die Auslastung des Strassennetzes und der neuen Hauptverkehrsstrasse zu. Die verbesserte öV-Erschliessung (Tram) dämpft die Auslastung des Strassennetzes ab. Bezüglich der Wirkung der Massnahmen im öffentlichen Verkehr und des Mobilitätsmanagements wurden konservative Annahmen getroffen, so dass für die Strasse in der Tendenz eine höhere Auslastung entsteht. Damit liegen die Werte eher auf der sicheren Seite.

3.5. Alternativen

3.5.1 Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

Auf Basis der Machbarkeitsstudie wurde der grundsätzliche Verlauf der neuen Hauptverkehrsstrasse am südlichen Rand des Entwicklungsgebiets, entlang der Autobahn A2, bereits mit dem Landratsbeschluss zum Spezialrichtplan Salina Raurica am 15. Januar 2009 festgelegt. Im Zuge des Vorprojekts wurden unter Berücksichtigung dieser Vorgabe 16 Linienführungen bzw. Trassen für den gesamten Projektbereich erarbeitet und bewertet. Der durchgeführte Variantenvergleich brachte letztlich die aktuelle Linienführung als Vorzugs- bzw. Bestvariante hervor. Im Bereich West konnte damit die Vorgabe erfüllt werden, eine einzelne 8 ha grosse Parzelle zu Verfügung stellen zu können.

3.5.2 Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Eine grundsätzlich andere Art der Mobilitätsbeeinflussung existiert nicht. Die Alternative wäre der Verzicht auf Verkehrs- und Mobilitätsmanagement. Die durchgeführten Untersuchungen haben gezeigt, dass dies zu Kapazitätsengpässen im Verkehr, insbesondere im Strassenverkehr, führen würde. Diese Engpässe können auch mit zusätzlichen Infrastrukturen oder Erweiterungen derselben, über die bereits geplanten hinaus, nicht vollständig kompensiert werden (abgesehen davon, dass extrem gross ausgebaute Verkehrsanlagen auch im Sinne der Flächennutzung und des Images nicht förderlich wären). Die erwünschte Entwicklung der Nutzungen würde dadurch gehemmt, mangels verkehrlicher Erreichbarkeit könnte die angestrebte Wertschöpfung nicht erzielt werden. Das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement ist daher zwingend anzustreben.

Eine Prüfung von Alternativen zu einzelnen Massnahmen innerhalb des Verkehrs- und Mobilitätsmanagements erfolgt kontinuierlich.

4. Aufhebung Grundwasseranreicherungszone S1 und Neufestsetzung als Grundwasserschutzzone S2

4.1. Ausgangslage

Im unbebauten Gebiet Löli, zwischen der SBB Linie Basel - Zürich und der Autobahn A2, bestehen rechtskräftige Grundwasserschutzzonen S1 (Fassungsbereich) und S2 (engere Schutzzone) und ein Regionaler Detailplan „Wasserschutzzone Löli/Pratteln“. Dabei handelt es sich um kommunale Schutzzonen für die Pumpwerke Löli/Remeli sowie um einen, nach heutiger Terminologie, Kantonalen Nutzungsplan, der ein Gebiet zur Grundwasseranreicherung festlegt. Der Regionale Detailplan, bestehend aus Plan und

Reglement, Inventarnummern 52/RDP/1/0 und 52/ZP/2/2, wurde vom Landrat mit Beschluss Nr. 1690 vom 07. Februar 1990 verabschiedet (siehe Anhang).

4.2. Aktuelle fachliche Beurteilung

Das aus zwei Subzonen (Zone I und Zone II) bestehende Areal für die Grundwasseranreicherung ist zeitgleich mit der Festsetzung der Grundwasserschutzzonen für die kommunalen Pumpwerke Löli/Remeli im Hinblick auf eine künftige Anreicherung des Grundwassers durch die künstliche Versickerung von Oberflächenwasser aus der Ergolz beschlossen worden. Im Rahmen des Projekts Salina Raurica, Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7, wurde eine Beurteilung des Grundwasserschutzes im Gebiet Löli vorgenommen. Nach eingehender Untersuchung der hydrogeologischen Verhältnisse sprechen nach den neusten Erkenntnissen folgende Gründe dagegen, im vorgesehen Bereich tatsächlich eine Grundwasseranreicherungsanlage zu erstellen:

- Die Fliesszeit des Infiltrats von der Anreicherungsanlage bis zu den Pumpwerken Löli/Remeli würde bei wenigen Tagen liegen. Diese Zeit ist zu kurz für eine ausreichende Eliminierung von Keimen oder den Rückhalt oder Abbau von Spurenstoffen. Ebenso wäre bedingt durch die kurze Infiltrationsstrecke im Sommer mit Temperatureffekten zu rechnen.
- Als Folge davon müsste das Trinkwasser vermutlich mit einer mehrstufigen Aufbereitungsanlage aufbereitet werden.
- Die Pumpwerke Löli/Remeli liefern auch ohne künstliche Anreicherung des Grundwassers genügend Trinkwasser, um den vorhandenen Bedarf zu decken.

Für die Deckung des regionalen Trinkwasserbedarfs spielen die kommunalen Pumpwerke Löli/Remeli eine wichtige Rolle. Der Schutz der Fassungen muss deshalb gewährleistet bleiben. Ein ausreichender Grundwasserschutz ist gegeben, wenn die Zonen der ehemals geplanten Grundwasseranreicherung in eine Grundwasserschutzzone S2 eingezont werden und damit die bereits bestehende, kommunale Grundwasserschutzzone S2 erweitert wird.

Mit Beschluss dieser Vorlage ist der Regionale Detailplan „Wasserschutzzone Löli/Pratteln“, aufzuheben. Da der Regionale Detailplan damals vom Landrat erlassen wurde, liegt es in der Kompetenz des Landrats, die Aufhebung des Plans zu beschliessen.

Das Gebiet Löli ist im Kantonalen Richtplan als Grundwasserschutzzone und -areal festgesetzt. Unter Beachtung des Umstands, dass den kommunalen Pumpwerken Löli/Remeli regionale Bedeutung zukommt, kann gestützt auf §12 Abs. 2 des Raumplanungs- und Baugesetzes deshalb die Bau- und Umweltschutzdirektion die erforderliche Grundwasserschutzzone im Rahmen eines kantonalen Nutzungsplans festsetzen. Zu berücksichtigen ist, dass grundsätzlich die Gemeinden gemäss §32 Abs. 1 der Verordnung über die Wasserversorgung und den Schutz des Grundwassers (SGS 455.11) die zu Trinkwasserzwecken genutzten Grundwasserfassungen der öffentlichen Wasserversorgung durch Schutzzonen zu schützen haben. Es sind deshalb die Bedürfnisse der Gemeinde Pratteln an der Ausscheidung einer Grundwasserschutzzone zur Sicherstellung der Wasserqualität in ihren Pumpwerken zu berücksichtigen. Folglich ist mit der Gemeinde

Pratteln die Festsetzung der Grundwasserschutzzone abzustimmen, was auch in Übereinstimmung mit den Planungsanweisungen des Kantonalen Richtplans in Bezug auf den Grundwasserschutz steht.

Um den ununterbrochenen Schutz des Grundwassers im Gebiet Löli zu gewährleisten, ist die Aufhebung des Regionalen Detailplans „Wasserschutzzone Löli/Pratteln“ so zu terminieren, dass der entsprechende Beschluss erst dann in Rechtskraft erwächst, wenn die Grundwasserschutzzone rechtskräftig festgesetzt sein wird.

5. Das Projekt

5.1. Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

Das Projekt Salina Raurica, Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7 beinhaltet den Neubau einer Hauptverkehrsstrasse und den Rückbau der bestehenden Rheinstrasse als Langsamverkehrsachse. Nachfolgend sind Neubau und Rückbau sowie die einzelnen Knoten näher beschrieben.

5.1.1 *Neubau Hauptverkehrsstrasse 3/7*

Die neue Strasse mit einer Länge von ca. 2'500 m besteht aus den drei Bereichen Salina Raurica West, Salina Raurica Ost und „Im Löli“. Im Westen schliesst die neue Hauptverkehrsstrasse kurz nach dem Knoten Salinenstrasse/Rheinstrasse an die bestehende Rheinstrasse an. Sie verläuft auf bzw. etwas abgerückt parallel zur bestehenden Rheinstrasse, um Platz für den abgetrennten, parallelen Rad- und Fussweg zu schaffen.

Der Knoten Salinenstrasse/Rheinstrasse bleibt in der heutigen Form bestehen und muss allenfalls für die sichere Einführung des Rad- und Fussverkehrs angepasst werden. Wie bereits erwähnt verläuft die neue Hauptverkehrsstrasse 3/7 ca. 270 m auf bzw. parallel zur bestehenden Rheinstrasse (in Abweichung zum KRIP); dadurch konnte eine mindestens 8 ha grosse Parzelle zur Verfügung gestellt werden, die COOP übernommen hat und wo die Produktionsbetriebe aktuell im Bau sind. Danach schwenkt die Trasse in südöstliche Richtung ab, um anschliessend parallel zur Autobahn A2 zu verlaufen. Aufgrund der Linienführung kann der Knoten Zurlinden so weit im Westen angeordnet werden, dass eine Unterquerung der geplanten Trambrücke ohne Absenkung der neuen Hauptverkehrsstrasse in einem Einschnitt möglich ist.

Der Teilbereich Salina Raurica Ost umfasst die neue Strasse von der Unterführung Kraftwerkstrasse bis zur Bahnlinie der SBB. In diesem Bereich befinden sich die ARA Rhein AG Pratteln, die Biopower-Anlage Pratteln und der Rastplatz Pratteln (Autobahn A2) mit den jeweiligen Zwangspunkten. Die Linienführung verläuft weitgehend auf einer Länge von ca. 1580 m parallel zur Autobahn A2.

Die ARA Rhein wird über die Netzibodenstrasse erschlossen. Sollte in Zukunft die ARA verlegt werden, kann dieses Gebiet für ein neues Entwicklungsgebiet genutzt werden. Je nach Art

und Ausbildung des neuen Gebietes sollte dann geprüft werden, ob eine zusätzliche Erschliessung ab der neuen Strasse zweckmässig ist.

Der Teilbereich „Im Löli“ umfasst die neue Strasse von der Bahnlinie SBB bis zur Frenkendörferstrasse. In diesem Bereich befindet sich die engere Grundwasserschutzzone (Zone S2) der Fassung „Im Löli/Remeli“ der Wasserversorgung der Gemeinde Pratteln. Aufgrund des Grundwasserschutzes muss die zukünftige Fahrbahn der neuen Strasse durchgehend mit Leitmauern eingefasst und baulich eine „dichte Wanne“ hergestellt werden. Beim Teilbereich „Im Löli“ verläuft die Trasse im Anfangsbereich weitgehend parallel zur Autobahn A2. Danach schwenkt das Trasse mit einem Radius von 255 m in Richtung Norden und schliesst im Osten mit einem Kreisel an die bestehende Frenkendörferstrasse an. Zur Unterquerung des Bahndamms der SBB und der parallel verlaufenden Giebenacherstrasse ist eine Unterführung erforderlich.

5.1.2 Rückbau Rheinstrasse (Langsamverkehrsachse)

Die Linienführung der Langsamverkehrsachse orientiert sich weitestgehend an der bestehenden Rheinstrasse. In den Bereichen Zurlinden und Lohagstrasse hingegen verlässt die Langsamverkehrsachse auf einer Länge von ca. 140 m bzw. ca. 600 m die heutige Rheinstrasse. Im Bereich Zurlinden ist gemäss Bericht zum Landschaftspflegerischen Begleitplan ein Aufenthaltspunkt in Form einer Plattform oder eines Platzes vorgesehen. Im Bereich Lohagstrasse verschwenkt das Trasse in Richtung Süden, damit ein grösseres und besser nutzbares Baufeld ermöglicht wird (Augster Zone „Wohnen dicht“). Im weiteren Verlauf Richtung Osten übernimmt die Achse auch die Erschliessungsfunktion für diese neue rheinseitige Wohnzone. Im Bereich Längipark mündet das Tram in die Strasse ein. Bis zur Endhaltestelle bzw. bis in den Bereich des bestehenden Knotens Frenkendörferstrasse / Rheinstrasse werden die Velos beidseitig auf gemeinsamen Radfusswegen geführt.

5.1.3 Verkehrsknoten

Im Zuge der Vorprojektbearbeitung wurden für die drei Knoten verschiedene Knotenformen untersucht und beurteilt. Aufgrund der Beurteilung wurden jeweils die drei nachfolgenden Knoten mit einem Kreisel im Vorprojekt weiter bearbeitet:

- Kreisel Zurlinden (4-armig)
- Kreisel Lohag (3-armig)
- Kreisel Frenkendörferstrasse (3-armig)

5.2. Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Basierend auf den vorliegenden Untersuchungen soll ein umfassendes Mobilitäts- und Verkehrsmanagement aufgebaut werden. Die vorliegende Landratsvorlage umfasst die Aspekte der Konzeption und der Koordination. Diese Aufgaben gliedern sich in zwei Pakete:

Konzeption von Mobilitäts- und Verkehrsmanagementmassnahmen: Ein arealbezogenes Mobilitätsmanagement umfasst in der Regel eine ganze Reihe von Massnahmen, die im Verbund und gegenseitig aufeinander abgestimmt wirken. So ist das auch für Salina Raurica

vorgesehen. Hierzu zählen Optimierungen der Infrastruktur (z. B. Attraktive Zugänge zu ÖV-Haltestellen) ebenso wie sogenannte „weiche“ Massnahmen (z. B. im Bereich Information für Neuzuzüger, sich neu ansiedelnde Unternehmen oder auch Verkehrsteilnehmer im MIV und ÖV).

In diesem Sinne ist der im Rahmen der ersten Etappe entwickelte „Werkzeugkasten“ mit den bereits definierten und evtl. auch zusätzlichen Massnahmen weiter zu entwickeln. Dazu ist einerseits die Sammlung und Strukturierung von Massnahmen nötig. Andererseits gilt es, die Auswirkungen von Massnahmen genauer zu evaluieren (z. B. mittels Verkehrsmodellierung, Analogieschlüssen usw.). In diesem Aufgabenfeld sind wesentliche Schritte in den vergangenen Jahren im Rahmen des Kredites von 2009 getan worden (vgl. Kap. 3.4.2).

Gleichzeitig mit der Weiterentwicklung und Abstimmung des Gesamtpaketes sind die Voraussetzungen für konkrete Einzelmassnahmen des Mobilitätsmanagements als Pilotmassnahmen zu schaffen. Hierzu gehören unter anderem das Abklären von Schnittstellen, Rahmenbedingungen und Abhängigkeiten, das Verfassen von Pflichtenheften und – je nach Massnahme – die Definition einer Projektorganisation und der groben Abläufe zur Realisierung der jeweiligen Massnahme.

Als Pilot kommen Massnahmen wie zum Beispiel die Steigerung der Attraktivität des Fuss- und Veloverkehrs in Salina Raurica sowie die Unterstützung von Firmen in Aspekten des betrieblichen Mobilitätsmanagements in Frage. Jede solche Massnahme verfolgt, wie oben beschrieben, das Ziel, die verkehrliche Erreichbarkeit von Salina Raurica für alle Verkehrsarten sicherzustellen, indem Kapazitäten auf den jeweiligen Verkehrsträgern „freigespielt“ werden.

Während sich das Mobilitätsmanagement primär mit Fragen wie der Verkehrserzeugung und der Wahl des Verkehrsträgers befasst, sollen mittels Verkehrsmanagement – in Ergänzung dazu – die Verkehrsströme optimal gesteuert und der Verkehrsfluss sichergestellt werden. Damit wird auch die optimale Nutzung der bestehenden und neu zu erstellenden Verkehrsanlagen sichergestellt.

Durch die Umsetzung von Pilotmassnahmen können wichtige Erfahrungen für das Zusammenwirken der verschiedenen Beteiligten (siehe unten) und für die Wirksamkeit der Massnahmen gesammelt werden. Erweisen sich die Massnahmen als so wirkungsvoll und wirtschaftlich wie erwartet, so sind Mittel für die Konzeption weiterer Massnahmen zu einem späteren Zeitpunkt mittels einer separaten Vorlage zu beantragen.

Koordination der übrigen Teilprojekte in Salina Raurica und mit dem Umfeld: Die verschiedenen Aktivitäten in Salina Raurica haben fast ausnahmslos Auswirkungen auf die Mobilität. Dementsprechend ist es von hoher Bedeutung, diese Auswirkungen kontinuierlich zu prüfen und eine Optimierung insbesondere der Schnittstellen zwischen den einzelnen Teilprojekten zu schaffen. Hierzu sind regelmässige Koordinationssitzungen, Nachführungen von Koordinationsinstrumenten (projektübergreifende Pläne, Modelle etc.) und zahlreiche kleinere Einzelabklärungen erforderlich. Auch gilt es, die tatsächliche Entwicklung des Verkehrs zu beobachten, um in den einzelnen Projekten bei Bedarf angemessen reagieren zu können.

Eine kontinuierliche Begleitung der Einzelprojekte stellt sicher, dass allfällige Schwierigkeiten bzw. negative Auswirkungen auf den Mobilitätsbereich frühzeitig erkannt und entsprechende Massnahmen eingeleitet werden können. Diese Begleitung ist während der Projektierung und Realisierung sowie in den ersten Jahren des Betriebs (ca. drei Jahre) erforderlich.

Wirkungen: Sowohl die Mobilitäts- und Verkehrsmanagementmassnahmen als auch die Koordination haben unmittelbar positive wirtschaftliche Wirkungen für die bestehenden und ansiedlungswilligen Unternehmen und Einwohner in Salina Raurica. Die Erreichbarkeit des Gebiets für Arbeitnehmer, Güter und Einwohner wird ebenso erhöht wie die Zuverlässigkeit der Verkehrssysteme (vgl. auch Auftrag gemäss §43a Strassengesetz BL). Reisende und Güter erzielen zeitliche Vorteile.

Realisierte Beispiele an anderen Orten zeigen, dass Mittel für Mobilitätsmanagementmassnahmen ein sehr günstiges Kosten-Nutzen-Verhältnis erzielen. Neben den erwähnten direkten Erreichbarkeitswirkungen können dabei zum Beispiel Einsparungen von Kosten für Parkplätze (durch sinkenden Bedarf) und auch indirekte Wirkungen wie steigende Mitarbeiterzufriedenheit und Imageverbesserungen nachgewiesen werden.

Nicht Gegenstand der vorliegenden Vorlage ist die Umsetzung der (Pilot-)Mobilitäts- und Verkehrsmanagementmassnahmen. Je nach Art der Massnahme können diese

- Teil einer anderen kantonalen Aktivität sein (z. B. Wechselwegweisungssysteme im Rahmen des Projekts Verlegung Rheinstrasse, um z. B. in Ereignisfällen reagieren zu können),
- einer eigenen Landratsvorlage bedürfen (z. B. Einrichtung einer Mobilitätszentrale, sofern massgeblicher Anteil des Kantons) oder
- in den Kompetenzbereich Dritter fallen (z. B. Anordnung der Nutzungen in den Zonenplanungen der Gemeinden).

Die Thematik des aktiven Mitwirkens und der Eigenaktivitäten Dritter ist dabei von besonderer Bedeutung. So liegt beispielsweise die Kompetenz für die Fuss- und Velowegnetze grossmehrheitlich in der Hoheit der Gemeinden, Informationen an Beschäftigte können nur im Einvernehmen mit den Betrieben effizient verteilt werden etc. Die bereits durchgeführten Untersuchungen zeigen klar, dass auf Grund der vielfältigen Wechselwirkungen durch das Zusammenwirken der verschiedenen Massnahmen eine wesentlich höhere Effizienz erzielt wird als in der Summe einzelner, nicht gekoppelter Massnahmen.

Es ist also festzuhalten: Die Investitionen, welche mit der vorliegenden Landratsvorlage ausgelöst werden, entfalten eine um so höhere Wirkung, je mehr auch die anderen in die Entwicklung involvierten Akteure bereit sind, im Sinne der Mobilität aktiv zu werden.

5.3. Strassenseitige Optionen für die langfristige Entwicklung

Der Planungshorizont für Salina Raurica geht bis ca. 2030. Für diesen Zeitpunkt wird ein Vollausbau gemäss den aktuellen Zonenplanungen der Gemeinden Augst und Pratteln

angenommen, welche auf den Vorgaben aus dem kantonalen Richtplan basieren. Die Verkehrserzeugung dieses Endzustands wurde vom Verkehrsmodell-Basel berechnet und abgebildet. Auf diesen maximalen Zustand hin werden die Verkehrsinfrastrukturen, wie die verlegte Hauptverkehrsstrasse und die Tramverlängerung, auch dimensioniert.

Für ein Verkehrsaufkommen auf der Autobahn, das die „worst case-Modellrechnungen“ deutlich übersteigen würde, und eine Nutzungsentwicklung in Salina Raurica über den Zeithorizont 2030 hinaus wurden allfällige Schnittstellen und eine Aufwärtskompatibilität soweit möglich mitgedacht, jedoch fehlen bisher fundierte Untersuchungen über diese Zustände. Es gilt zu prüfen, welche Massnahmen nötig werden, wenn beispielsweise die Einwohner- oder Beschäftigtenzahlen weit über den bisherigen Annahmen liegen oder die zunehmenden Engpässe auf den Nationalstrassen A2/A3 vom Bund nicht wie vom Kanton gefordert dauerhaft beseitigt werden. Hierfür sind vor allem strassenseitig verschiedene Optionen (wie beispielsweise die niveaufreie Netzanbindung einer allfälligen Umfahrung Augst/Kaiseraugst, die Ermöglichung einer zusätzlichen Tal-Axe ggf. in Tieflage, etc.) auf deren Machbarkeit und Auswirkungen zu prüfen. Für diese Arbeiten wird ein separater Planungskredit beantragt.

6. Termine

6.1. Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

Es ist folgender ambitionierter Ablauf vorgesehen:

Bauprojekt inkl. UVB	1. Quartal 2015
Öffentliche Mitwirkung	2. Quartal 2015
Öffentliche Planauflage	4. Quartal 2015
Beginn Vorarbeiten	Herbst 2016
Beginn Hauptarbeiten	Frühling 2017

6.2. Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Die Konzeption der Pilot-Mobilitäts- und Verkehrsmanagementmassnahmen ist für die kommenden zwei bis drei Jahre (2015-2016/17) vorgesehen. Die Arbeiten des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements begleiten die anderen Tätigkeiten und Teilprojekte (sowohl im Verkehrs- als auch im Siedlungs- und Landschaftsbereich) in Salina Raurica kontinuierlich (Koordination). Intensität und Zeitdauer der Koordination sind daher fast vollständig von den Entwicklungen der verschiedenen kantonalen, kommunalen, privaten und Bundes-Projekte in Salina Raurica und der näheren Umgebung abhängig. Mit der vorliegenden Landratsvorlage werden daher zunächst Mittel für die nächsten drei Jahre beantragt. Werden Teilprojekte

jedoch schneller umgesetzt als aktuell erwartet oder kann durch beschleunigte Koordinationsmassnahmen eine schnelle Entwicklung von Salina Raurica unterstützt werden, so fallen auch die Aufwendungen für die Koordination (teilweise) kurzfristiger an.

Aus heutiger Sicht kann mit den vorliegend beantragten Mitteln das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement in der Zeit bis zum angestrebten Beginn der Hauptarbeiten an der neuen Strasse abgedeckt werden. Auch sehen die Gemeinden vor, in dieser Zeit die bauliche Entwicklung zu konkretisieren (Varianzverfahren für Quartierplanungen). Mit dem dannzumal vorliegenden Kenntnisstand wird es möglich sein, den weiteren Bedarf im Mobilitäts- und Verkehrsmanagement für die Zeit der Realisierungen zu beschreiben und den Mittelbedarf abzuschätzen. Zusammen mit der Baukreditvorlage für die Strassenverlegung soll dann ein entsprechender Nachfolgekredit beantragt werden.

7. Kosten und Finanzierung

7.1. Investitionskosten

7.1.1 Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

Für die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 wurde mit LRB Nr. 982 vom 15. Januar 2009 ein Projektierungskredit von CHF 3'000'000 inkl. MwSt. bewilligt. Die Basis für den Projektierungskredit war eine Grobkostenschätzung für den Neubau der Hauptverkehrsstrasse und den Rückbau der bestehenden Rheinstrasse ohne Landerwerb und ohne Honorar von CHF 33 Mio.

Auf der Basis des Vorprojekts werden die **Baukosten** des Neubaus der Strasse und des Rückbaus der bestehenden Rheinstrasse auf **CHF 40 Mio. (+/- 20%)** inkl. MwSt. 8%, ohne Landerwerb und ohne Honorar geschätzt. Die Mehrkosten von ca. CHF 7 Mio. zur Kostenangabe in der Landratsvorlage 2007/005A 'Genehmigung Spezialrichtplan Salina - Raurica' beruhen hauptsächlich auf folgenden Punkten:

- Absenkung der SBB-Unterführung an der Frenkendörferstrasse, damit die Ausnahmetransportroute Typ I garantiert werden kann
- Veränderte Linienführung der neuen Strasse, damit für die neue Coop Bebauungsparzelle genügend zusammenhängende Fläche zur Verfügung steht
- Teurere Unterführung der SBB Gleise (Giebenacherstrasse)
- Grundwasserschutzmassnahmen im Gebiet Löli
- Komplexere Geometrie des Knotens Frenkendörferstrasse
- Höhere Aufwendungen für die Erlangung der Umweltverträglichkeit (Kleintierdurchlässe, Vernetzungskorridore usw.)
- Aufwendigere Verlegung der bestehenden historischen Salzbohrtürme. Insbesondere aufgrund des Grundwasserschutzes

Ergänzend ist zu vermerken, dass die Kostenangabe von CHF 33 Mio. in der Landratsvorlage [2007/005A](#) auf Basis einer Vorstudie mit einer Kostenabschätzung; Genauigkeit +/- 50% erfolgte.

Es wird von Kosten für den Landerwerb von CHF 13 Mio. ausgegangen. Dies muss aber während dem Bauprojekt noch genauer ermittelt werden.

Somit ist die Kostenschätzung des Vorprojektes um ca. CHF 7 Mio. teurer als die Grobkostenschätzung für den ersten Projektierungskredit im Jahr 2009. Für die Erarbeitung des **Vor-, Bauprojektes und des Auflageverfahrens** des vorliegenden Projektes werden Kosten von CHF 3'900'000.- inkl. MwSt. erwartet. Da mit dem LRB 0982 vom 15. Januar 2009 (LRV 2007/005A) schon ein Projektierungskredit von CHF 3'000'000 inkl. MwSt. bewilligt wurde, wird für die Erarbeitung des Projektes zusätzlich ein Nachtrag zum Projektierungskredit von **CHF 900'000.-** inkl. MwSt. beantragt. Gründe für die höheren Projektierungskosten liegen hauptsächlich in den folgenden Punkten:

- Vorreiterrolle des Strassenprojekts mit zahlreichen intensiv zu bewirtschaftenden Schnittstellen (ASTRA, SBB, Gemeinden, Coop, Biopower, ARA-Rhein, EBL, Autogrill, Auffüllung Zurlindengrube etc.)
- Projektierung der Absenkung der SBB-Unterführung an der Frenkendörferstrasse
- Variantenstudium der Linienführung der neuen Hauptverkehrsstrasse aufgrund der Coop-Parzelle
- Projektierung der Grundwasserschutz- und Umweltschutzmassnahmen
- Projektierung und Koordinierung der Verlegung der historischen Salzbohrtürme inkl. Massnahmenevaluation zur Aufwertung des Naturvorranggebiets Löli
- Erarbeitung und Entwicklung der Verkehrsmodellierung und Verkehrszahlen inkl. komplexer Knotenprojektierung im hochbelasteten Netz; hohe Anforderungen seitens ASTRA
- Aufwendigere Koordination und Projektierung der Linienführung zwischen Biopoweranlage und Autobahnraststätte Autogrill
- Aufwendige Koordination mit SBB hinsichtlich der Unterführungen
- Überprüfung des Knoten Salinenstrasse und Abstimmung mit dem ASTRA

Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2008 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.150	700244	50100010

Die **Kosten** für das **Gesamtprojekt** ‚Neubau einer Hauptverkehrsstrasse und den Rückbau der Rheinstrasse‘ betragen total ca. **CHF 61 Mio.** inkl. MwSt. (+/- 20%, Preisbasis April 2012). Zusätzlich zu den reinen Baukosten von CHF 40 Mio. sind in diesen Kosten der Landerwerb mit CHF 13 Mio. und Honorarkosten von 8 Mio. enthalten (Kosten Landerwerb ohne MwSt.). An diese Kosten werden noch Beiträge von Dritten (Bund / Gemeinde) erwartet. Diese Kosten müssen im Rahmen des Bauprojekts verifiziert werden.

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2015 bis 2024 enthalten.

Mit LRB Nr. 0982 vom 15. Januar 2009 (LRV [2007/005A](#)) wurden bereits Verpflichtungskredite von CHF 10.5 Mio. für den Landerwerb und CHF 3.0 Mio. für die Projektierung beschlossen. Nach Ausarbeitung und Genehmigung des Bauprojektes muss noch der Verpflichtungskredit für die Realisierung eingeholt werden; der Kreditantrag für die Brutto-Kosten (ohne Abzug der Beiträge Dritter) wird aus heutiger Sicht ca. CHF 46.6 Mio. betragen.

7.1.2 Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Es sollen Mittel für die bereits konkret absehbaren Aufgaben beantragt werden und keine Mittel „auf Vorrat“ für noch nicht näher definierte Tätigkeiten. Darüber hinaus soll bei der Koordination strikt das Notwendige vom Wünschbaren unterschieden und stets ersteres umgesetzt werden. Anhand der oben beschriebenen Tätigkeiten werden für die nächsten Jahre jährliche Kostentranchen für die Konzeption (Pilot) und Koordination des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements von CHF 50'000 geschätzt.

Aus diesen Überlegungen werden die Mittel vorläufig „nur“ für den Zeitraum bis zum Beginn der Hauptarbeiten an der neuen Hauptstrasse 3/7 (drei Jahre) beantragt. Es ist nahezu sicher, dass auch dannzumal noch Mobilitätsmassnahmen in Salina Raurica erforderlich sein werden. Ein Antrag für Mittel für die dann allenfalls erforderlichen Tätigkeiten im Bereich Koordination sowie Verkehrs- und Mobilitätsmanagement soll dem Landrat jedoch erst unterbreitet werden, wenn diese Tätigkeiten hinreichend genau beschrieben und in ihrem finanziellen Umfang abgeschätzt werden können.

Auf eine Reserve gemäss §6 Abs. 2 Dekret zum FHG wird verzichtet, da die Arbeiten ohnehin sehr stark von den Entwicklungen anderer Projekte abhängig sind und wesentliche

Änderungen der Tätigkeiten im Mobilitäts- und Verkehrsmanagement dem Landrat mittels separater Vorlage zu unterbreitet wären.

Für das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement wird daher ein Kredit in Höhe von **CHF 150'000** inkl. MwSt. beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme sollen die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss den Preisänderungsfaktoren KBOB (Nominallohnindex Wirtschaftszweige 70-74) gegenüber der Preisbasis April 2014 bewilligt werden.

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2015 bis 2024 im bestehenden IA 700243 geplant. Ab 2015 werden die effektiven Kosten auf den IA 701184 gebucht.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.150	701184	50100010

7.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Die Investitionen für die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 trägt gemäss Strassengesetz vollumfänglich der Kanton.

Im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation ist das Projekt in den A-Massnahmen mit einem Baubeginn von 2015 – 2018 enthalten. In der Botschaft zum Bundesbeschluss über die Freigabe der Mittel ab 2015 für das Programm Agglomerationsverkehr vom 26. Februar 2014 ist die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse als beitragsberechtigtes Projekt mit einer Investitionssumme von 46.7 Mio. (Preisstand Oktober 2005; exkl. MwSt.) und einem Beitragssatz von 35% aufgeführt. Dies bedeutet, dass mit einem Beitrag von maximal 16.3 Mio. (Preisstand Oktober 2005; exkl. MwSt.) bzw. ca. 19.7 Mio. (Preisstand Oktober 2013; inkl. MwSt.) gerechnet werden kann.

Die Bundesbeiträge können aber erst nach Vorliegen eines rechtskräftigen Projektes und dem genehmigten Baukredit festgelegt und nach dem Baustart effektiv geltend gemacht werden. Dabei können aber auch die bis zu diesem Zeitpunkt aufgelaufenen Projektierungskosten geltend gemacht werden.

Von der Gemeinde Pratteln werden Beiträge in der Höhe von ca. CHF 2.9 Mio. an die Erstellung der Kreisel für den Anschluss der Gemeindestrassen zur Erschliessung des Gebietes Salina Raurica erwartet. Diese Beiträge können erst mit dem effektiven Bau geltend gemacht werden.

Die Arbeiten des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements, gemäss der vorliegenden Vorlage, sind Aufgabe des Kantons und von diesem zu finanzieren. Dritte, insbesondere Bund und

Gemeinden, haben ebenfalls Aufgaben in diesem Themenfeld, die von ihnen selbst zu finanzieren, aber nicht Gegenstand der vorliegenden Vorlage sind.

7.3. Folgekosten

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		10/2020	2021	2022	2023	2024
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	38'400'000				
3	Betriebskosten	0	0	0	0	0
	Unterhaltskosten	33'333	200'000	200'000	200'000	200'000
	Abschreibungen	105'833	635'000	635'000	635'000	635'000
	Zinskosten	104'000	624'000	624'000	624'000	624'000
	Folgekosten	243'167	1'459'000	1'459'000	1'459'000	1'459'000
4	Folgebertrag	0	0	0	0	0
3 - 4	Folgekosten netto	243'167	1'459'000	1'459'000	1'459'000	1'459'000

Die Folgekosten werden im Finanzplan ab 2020 berücksichtigt.

7.4. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. c des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

8. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von der **Gemeinde Pratteln** wurde folgende Stellungnahme zur Vorlage abgegeben:

Eine Kostenbeteiligung bei der Verlegung der Rheinstrasse und den zugehörigen Kreiselnbauten war bislang kein Thema. Wir sind der Meinung, dass die gesamten Anlagekosten für dieses Projekt durch den Kanton zu tragen sind. Dies ist bis heute auch so kommuniziert worden. Dabei gilt es im Besonderen auch zu berücksichtigen, dass die Gemeinde für die neu zu erstellenden kommunalen Erschliessungsstrassen mit den notwendigen Werkleitungen sehr hohe Investitionen tätigen muss. Im Übrigen haben wir zur Landratsvorlage keine Bemerkungen bzw. weitere Änderungswünsche anzubringen.

Gemäss Strassengesetz gehen die Kosten des Baus von Strassenknoten und –anschlüssen zu Lasten des öffentlichen oder privaten Verursachers. Die Knoten Zurlinden und Lohag sind erforderlich als Verbindungselement zu Gemeindestrassen, die die Erschliessung des Entwicklungsgebietes sicherstellen; d. h. der Verursacher der Knoten sind die Gemeinden. Wie weit sich die Gemeinden an den Kosten der Knoten beteiligen müssen, soll im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojektes geklärt werden.

Von der **Gemeinde Augst** wurde folgende Stellungnahme zur Vorlage abgegeben:

Die Verlegung der Kantonsstrasse an die Autobahn sowie die Umnutzung des bestehenden Trassees in eine Langsamverkehrsachse wird als Schlüsselprojekt in der Entwicklungsplanung Salina Raurica bezeichnet, was wir genauso sehen. Generell erachten wir Verbesserungen zur Reduktion der Verkehrsproblematik als äusserst dringlich, weshalb wir das Projekt und die Vorlage begrüssen und unterstützen.

Für Augst nicht nachvollziehbar ist einzig der Umstand, weshalb der Kredit der Vorlage für eine Absenkung der Frenkendörferstrasse bei der SBB Unterführung geöffnet werden soll, obwohl noch nicht klar ist, ob diese Massnahme überhaupt erforderlich wird. Bei der Beantwortung des Postulats Buser „Umfahrung Augst - sofort“ vor einem Jahr wurde das Tiefbauamt vom Regierungsrat beauftragt, im ersten Halbjahr 2014 eine Landratsvorlage für einen Planungskredit (Auslegeordnung, Vorstudie inkl. Machbarkeit und evtl. Vorprojekt) zu erarbeiten. Mit diesem Vorhaben soll die Notwendigkeit genannter Massnahme abschliessend geklärt werden.

Zudem wurde der Gemeinde zugetragen, dass weitere Engpässe im Fricktal bestehen, welche die Normen für eine Ausnahmetransportroute Typ 1 nicht erfüllen.

Es ist daher nicht einsehbar, wieso diese Absenkung bereits zum jetzigen Zeitpunkt in dieses Projekt einfliesst und nicht separat, wenn alle notwendigen Abklärungen erfolgt sind, behandelt wird.

Gemäss Verordnung zur Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte (SGS 435) ist die Rheinstrasse (und die Hauptstrasse in Augst) Bestandteil einer Versorgungsroute Typ 1 (Auhafen – Augst – Rheinfelden). Hierfür ist eine lichte Höhe von 5.2m notwendig. Zur Gewährleistung der Versorgungsroute Typ I ist die Absenkung des Strassenniveaus unter der SBB Brücke in Augst und, nach Verlegung der Rheinstrasse im Rahmen der Erschliessung des Entwicklungsgebietes Salina Raurica, auch die Absenkung des Strassenniveaus unter der SBB Brücke in Pratteln (Frenkendörferstrasse) erforderlich. Die Führung der Versorgungsroute Typ 1 kann auch über eine zukünftige Umfahrung Augst erfolgen. Für eine allfällige Südumfahrung Augst liegt aber aktuell keine Lösung vor und es ist unsicher, ob eine Lösung für eine zukünftige Umfahrung gefunden werden kann, die als Versorgungsroute Typ 1

geeignet sein wird. Die Erkenntnisse bzgl. Eignung einer Umfahrungsstrasse als Versorgungsrouten Typ 1 könnten voraussichtlich 2016 vorliegen (siehe Bericht 2013/266 zum Postulat [2012/253](#) betreffend Umfahrung Augst – sofort!).

Zeichnet sich ab, dass mittelfristig die Ortsdurchfahrt als Versorgungsrouten zur Verfügung stehen muss, ist vorgesehen, den Bau der zwei notwendigen Absenkungen so zu terminieren, dass sie mit Inbetriebnahme der neuen, verlegten Rheinstrasse zur Verfügung stehen. Aus diesem Grund muss die Projektierung der Absenkung bei der Frenkendorferstrasse jetzt erfolgen, um die Absenkung, wenn notwendig, im Zusammenhang mit den Bauarbeiten zur Verlegung der Rheinstrasse realisieren zu können. Mit der Genehmigung des Projektierungskredits ist eine Realisierung noch nicht beschlossen.

9. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 16. Dezember 2014

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

- ⌘ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltsgesetzes)

10. Anhang

Regionaler Detailplan „Wasserschutzzone Löli/ Pratteln“

Übersichtsplan, Gesamtprojekt (Neubau/Rückbau)

Querschnitte neue Hauptverkehrsstrasse

Querschnitte rückgebaute Rheinstrasse

Landratsbeschluss

über Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse: Genehmigung Generelles Projekt und Nachtrag zum Projektierungskredit für das Bauprojekt sowie Verpflichtungskredit für das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Bau- und Umweltschutzdirektion wird angewiesen, für die Festsetzung einer Grundwasserschutzzone für die im Regionalen Detailplan „Wasserschutzzone Löli/ Pratteln“ mit Zone I und Zone II bezeichneten Areale in Abstimmung mit der Gemeinde Pratteln besorgt zu sein.
2. Der Regionale Detailplan „Wasserschutzzone Löli/ Pratteln“, bestehend aus dem Plan mit der Inventarnummer 52/RDP/1/0 und dem Reglement mit der Inventarnummer 52/ZP/2/2, wird aufgehoben. Die Rechtskraft der Aufhebung tritt erst ein, wenn die Gewässerschutzzone gemäss vorstehender Ziffer 1. rechtskräftig festgesetzt sein wird.
3. Das Generelle Projekt des Neubaus der Hauptverkehrsstrasse 3/7 in Pratteln wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
4. Der für das Projekt betreffend Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse erforderliche Nachtrag zum Projektierungskredit für das Bauprojekt und Bewilligungs-/Auflageverfahren von CHF 900'000 inkl. Mehrwertsteuer (von zurzeit 8.0%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber April 2008 werden bewilligt.
5. Der Planungskredit für Vorstudien betreffend langfristiger, strassenseitiger Optionen im Raum Salina Raurica von CHF 250'000 inkl. Mehrwertsteuer (von zurzeit 8.0%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber April 2014 werden bewilligt.
6. Der für das Projekt betreffend Mobilitäts- und Verkehrsmanagement Salina Raurica (Konzeption von Pilotmassnahmen und Koordination) erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 150'000 inkl. Mehrwertsteuer (von zurzeit 8.0%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber April 2014 werden bewilligt.
7. Ziffer 3 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit §14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes der fakultativen Volksabstimmung.

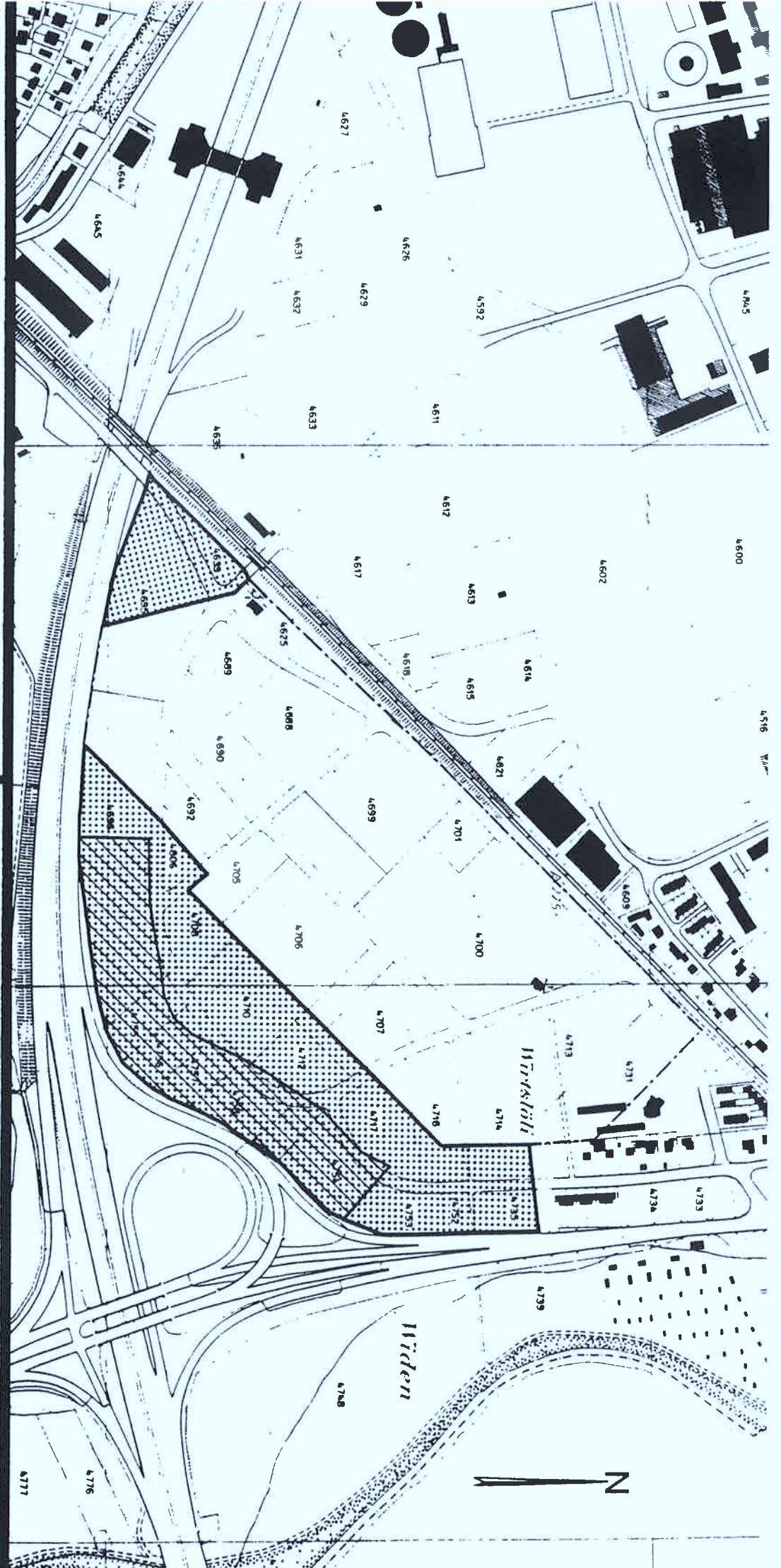
8. Ziffer 4, 5 und 6 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:



Kanton Basel-Landschaft

Gemeinde Pratteln

Regionaler Detailplan

Wasserschutzzone Lölil/Pratteln

Inventar – Nr. 52/RDP/1/0 und 52/ZP/2/2

Situationsplan 1:5000

Legende

Perimeter Regionaler Detailplan

Zone I (Anreicherungsbereich)

Zone II (engere Schutzzone)

orientierender Planinhalt

kommunale Wasserschutzzone

Beilage 2

Knoten Salinenstrasse

Augst

Rhein

Rheinstrasse

Knoten Zurlinden

Längi

Anschluss
Pratteln

A2

QP 3

Hauptverkehrsstrasse 3/7

QP 4

Knoten Lohag

SBB

Löli

Knoten
Frenkendörferstrasse

Pratteln

A2

QP 5

Anschluss Liestal

rsaurica



Bau- und Umweltschuttdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt

Salina Raurica, Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7
Übersichtsplan

PROJEKTVERFASSER
INGE Jauslin+Stebler Ing. AG / Geo Partner AG

JAUSLIN
STEBLER INGENIEURE AG

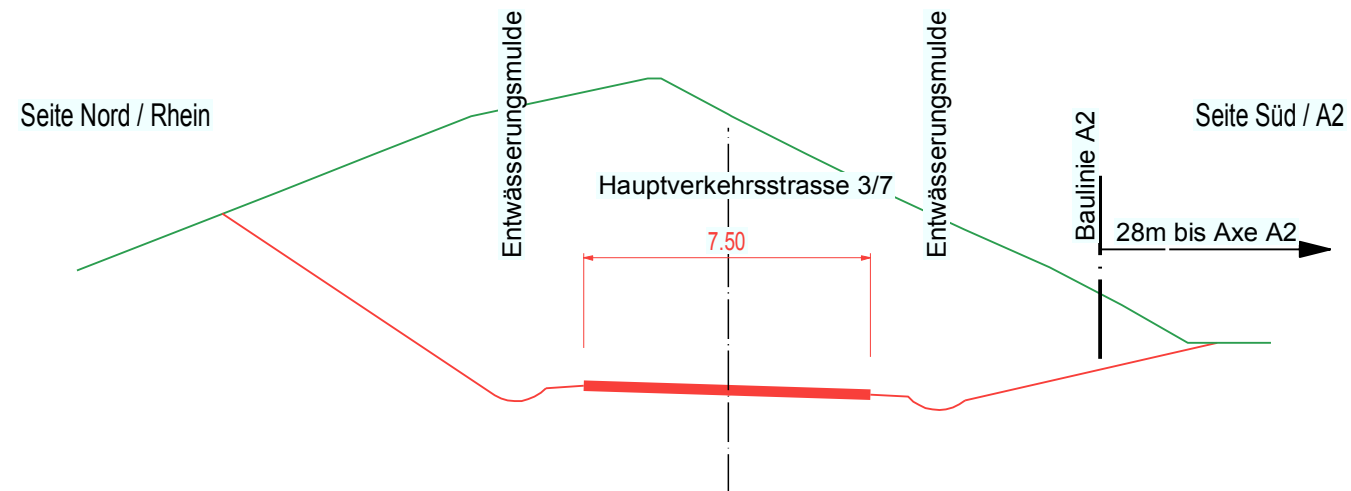
Gartenstrasse 15, 4132 Muttenz, Tel. 061 467 67 67, Fax. 061 467 67 01

Datum 03.11.2014 wsc

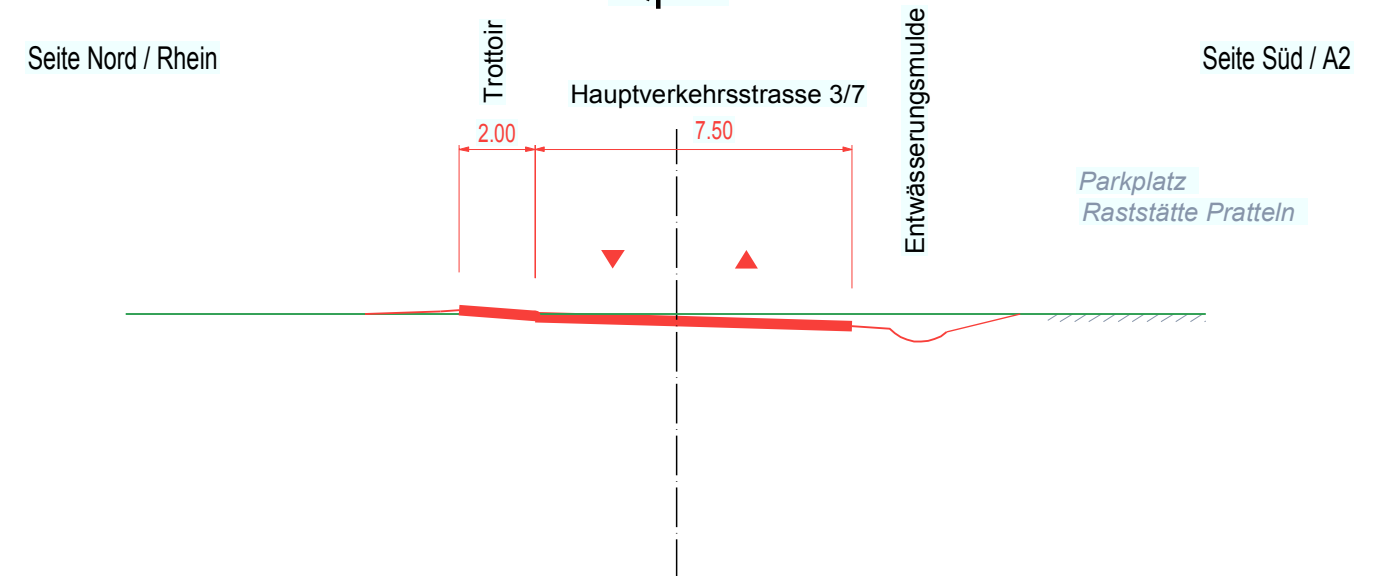
GEO
PARTNER AG
RESSOURCEN
MANAGEMENT

0 50 100 150 200 300

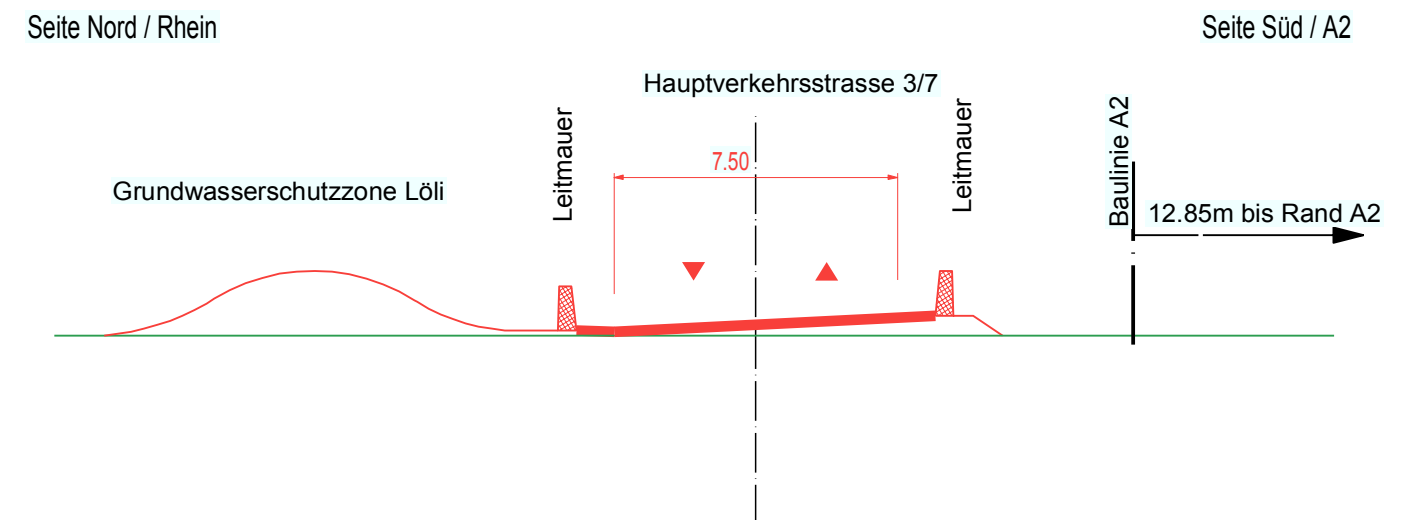
Qp 3



Qp 4



Qp 5



rsaurinca



Bau- und Umweltschuttdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt

Salina Raurica, Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

Querschnitte neue Hauptverkehrsstrasse

PROJEKTVERFASSER
INGE Jauslin+Stebler Ing. AG / Geo Partner AG

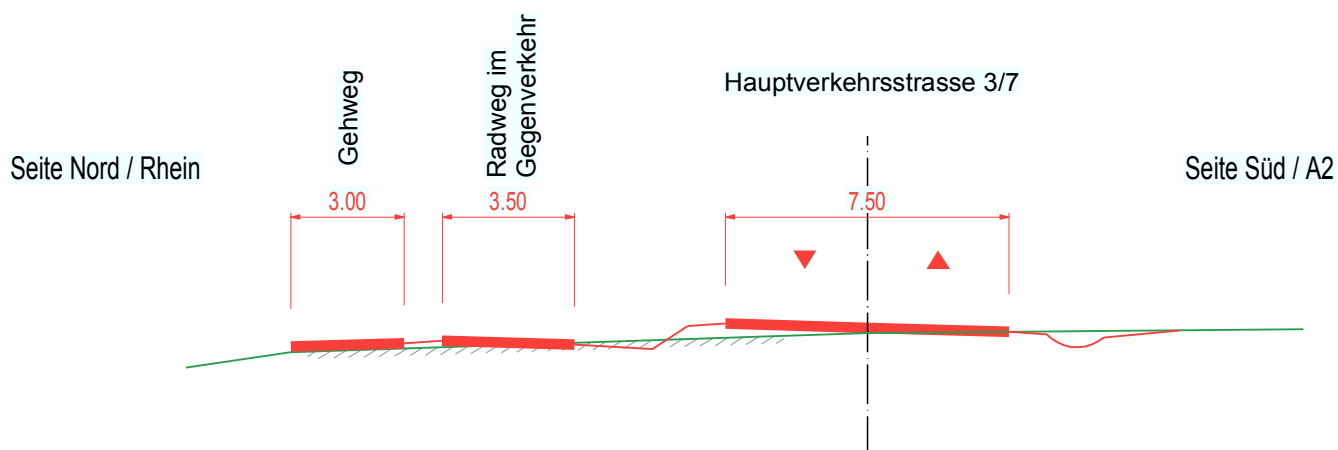
JAUSLIN
STEBLER INGENIEURE AG

Gartenstrasse 15, 4132 Muttens, Tel. 061 467 67 67, Fax. 061 467 67 01

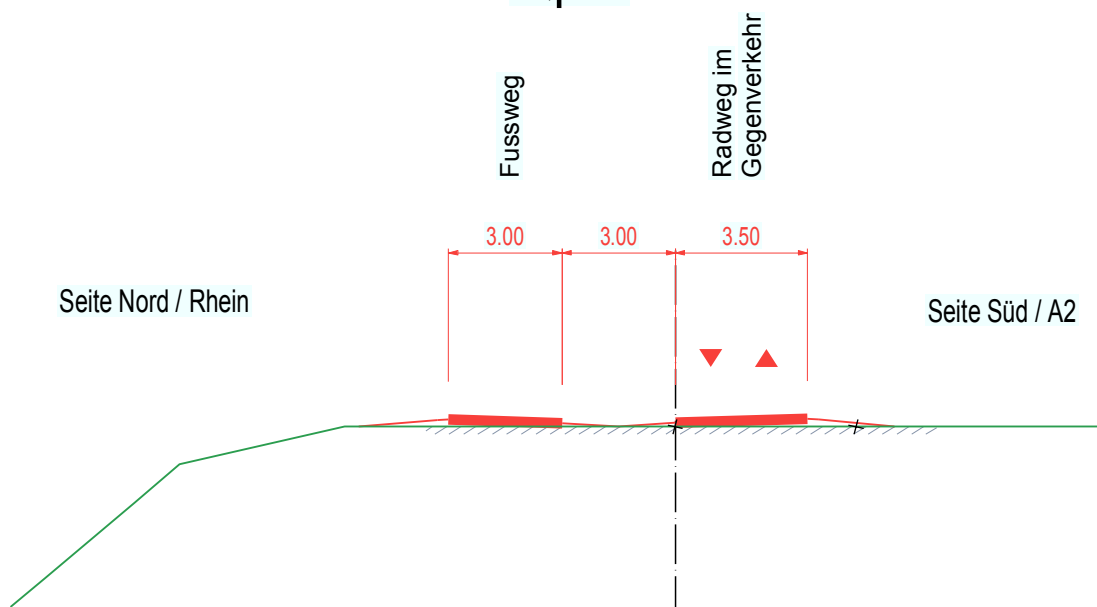
Datum 03.11.2014 wsc

GEO
PARTNER AG
RESSOURCEN
MANAGEMENT

Qp 1



Qp 2



rsaurinca



Bau- und Umweltschuttdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt

Salina Raurica, Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7 Querschnitte rückgebaute Rheinstrasse

PROJEKTVERFASSER
INGE Jauslin+Stebler Ing. AG / Geo Partner AG

JAUSLIN
STEBLER **INGENIEURE AG**

Gartenstrasse 15, 4132 Muttenz, Tel. 061 467 67 67, Fax. 061 467 67 01

Datum 03.11.2014 wsc

GEO
PARTNER AG
RESSOURCEN
MANAGEMENT