



2016/353

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse: Verpflichtungskredit für die Realisierung und das Mobilitätsmanagement. Nachtragskredit für den Landerwerb.

vom 15. November 2016

rsaurica

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.

Die neue Kantonstrasse mit einer Länge von ca. 2.4 km wird als zweispurige Hauptverkehrsstrasse ausgebildet. 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. Im Osten wird die neue Strasse mit einem neuen Knoten an die bestehende Frenkendörferstrasse angebunden. Das Trasse der neuen Hauptverkehrsstrasse beinhaltet unter anderem drei neue Verkehrsknoten und zwei Unterführungen. Die neuen Verkehrsknoten werden alle als Kreisell ausgebildet. Die bestehende Rheinstrasse wird auf einer Länge von ca. 1.8 km zurückgebaut und als Langsamverkehrsachse genutzt. Geplant sind ein separater Fussweg und Radweg. Entlang der neuen Kantonsstrasse wird ein ökologischer Vernetzungskorridor etabliert, welcher durch Anordnung von Kleintierdurchlässen die Durchgängigkeit für entsprechende Tierarten vom Ergolzraum bis in den Bereich des neuen COOP Produktionsstandortes bei der Salinenstrasse sicherstellt.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung kommt zum Schluss, dass die geplante Anlage mit den vorgesehenen Massnahmen der Umweltschutzgesetzgebung entspricht.

Die Kosten für das Gesamtprojekt ‚Neubau einer Hauptverkehrsstrasse und Rückbau der Rheinstrasse‘ betragen total CHF 71 Mio. inkl. MwSt. (+/- 10%, Preisbasis April 2015). Zusätzlich zu den reinen Baukosten von CHF 44.53 Mio. sind in diesen Kosten der Landerwerb mit CHF 15.24 Mio., Honorarkosten von CHF 8.64 Mio. und Unvorhergesehenes von CHF 2.59 Mio. enthalten. 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. und im März 2015 mit dem [LRB Nr. 2684](#) vom 19. März 2015 ([LRV 2014-439](#)) ein Nachtragskredit für die Projektierung von CHF 900'000 inkl. MwSt. bewilligt. Diese schon angefallenen Honorarkosten können von den gesamten Honorarkosten abgezogen werden. Zudem besteht mit [LRB Nr. 982](#) vom 15. Januar 2009 ([LRV 2007/005A](#)) bereits ein Verpflichtungskredit von CHF 10.5 Mio. für den Landerwerb. Da dieser Kredit für den Erwerb des für den Bau nötigen Landes nicht ausreicht, muss für den Landerwerb ein Nachtragskredit beantragt werden.

Für die Realisierung des Projektes wird somit ein Baukredit in der Höhe von **CHF 51'860'000.00 inkl. MwSt.** und ein Nachtrag zum bestehenden Landerwerbskredit von **CHF 4'740'000.-** 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 erstellt worden. 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.

Die ersten aus der Studie resultierenden Arbeiten laufen zwischenzeitlich. Der Landrat hat mit dem [LRB Nr. 2684](#) vom 19. März 2015 einen entsprechenden Kredit für rund drei Jahre gesprochen.

Basierend auf den vorliegenden Untersuchungen wird ein Mobilitäts- und Verkehrsmanagement aufgebaut. Es wird ein Massnahmenfächer vertieft (so genannter „Werkzeugkasten“) und die ersten Pilotmassnahmen sollen im Laufe des Jahres 2016 begonnen werden. Basierend auf diesen Grundlagen ist dann die Umsetzung der weiteren Massnahmen – abgestimmt auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Salina Raurica – anzugehen. Mit dem vorliegend beantragten Kredit, werden einzelne kantonale Basismassnahmen bzw. das Zusammenwirken mit weiteren Trägern (Gemeinden, Unternehmen usw.) für solche Basismassnahmen ermöglicht. Wesentliche Massnahmen werden allerdings auch komplett in den Zuständigkeitsbereich Dritter fallen. Umfassendere Massnahmen, die durch den Kanton zu tragen wären, wären dem Landrat mit detaillierter Beschreibung als separater Kreditantrag zu unterbreiten und sind nicht Gegenstand der vorliegenden Vorlage.

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.

Für die beschriebene Mobilitäts-Koordination wird aufgrund der Erfahrungen aus den letzten Jahren ein jährlicher Finanzbedarf von CHF 50'000 geschätzt. Mit der vorliegenden Vorlage werden die entsprechenden Mittel beantragt für den Zeitraum, bis sich die Verkehrsverhältnisse auf Grund des neuen Strassennetzes eingespielt haben können. Hierfür wird das Jahr 2025, etwa drei bis vier Jahre nach einem möglichen Abschluss des Strassenprojekts angenommen. Ebenfalls für diesen Zeitraum beantragt werden die Mittel für die Umsetzung, das Controlling und die Weiterentwicklung von Mobilitäts- und Verkehrsmanagementmassnahmen, wobei ein Umsetzungsschwerpunkt in den Jahren ab 2018 zu erwarten ist. Ihr Umfang wird ebenfalls auf CHF 450'000 abgeschätzt.

Der aktuelle Kreditbedarf für das Verkehrs- und Mobilitätsmanagement gemäss der vorliegenden Vorlage beträgt somit **CHF 900'000** inkl. MwSt.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Rechtliche Grundlagen	6
3.	Begründung / Bedarf	6
3.1.	Einbindung in die Planung	7
3.2.	Heutige Situation	8
3.3.	Künftige Situation und Ziele	8
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	10
3.5.	Zugrunde gelegte Verkehrszahlen / Wirkung der verlegten Hauptverkehrs- strasse 3/7	11
3.6.	Schnittstellen zu anderen Planungen	13
4.	Das Projekt	14
4.1.	Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7	14
4.2.	Mobilitäts- und Verkehrsmanagement	20
5.	Raum- und Umweltaspekte	22
5.1.	Umweltverträglichkeitsprüfung	22
5.2.	Lärmschutz	22
5.3.	Landschaftspflegerische Begleitplanung	23
5.4.	Grundwasserschutz	23
5.5.	Ersatzmassnahmen	23
5.6.	Rodungen	23
6.	Landerwerb	24
7.	Termine	24
7.1.	Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7	24
7.2.	Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement	24
8.	Kosten und Finanzierung	25
8.1.	Investitionskosten	25
8.2.	Landerwerbskosten	28
8.3.	Kosten Mobilitäts- und Verkehrsmanagement	29
8.4.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	31
8.5.	Folgekosten	32

8.6.	Finanzrechtliche Prüfung	32
9.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	33
10.	Parlamentarische Vorstösse	34
11.	Antrag	35
12.	Anhang	36

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. Januar 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, [GS 33.0289, SGS 400](#)
- Strassengesetz vom 24. März 1986, [GS 29.252, SGS 430](#)
- Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte vom 19. Dezember 1972, [GS 24.954, SGS 435](#)
- Landratsvorlage Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse [2014/439 mit LRB-Nr. 2684 vom 19. März 2015](#): Genehmigung Generelles Projekt und Nachtrag zum Projektierungskredit für das Bauprojekt sowie Verpflichtungskredit für das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

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. Im Jahre 2001 initiierte der Kanton die koordinierte Planung des Gebietes, um die Nutzungskonflikte zu lösen.

Auf 30 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 bis 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 das Erreichen des Ziels eines 35%-ÖV-Anteils für den Quell-/Zielverkehr von Salina Raurica zu unterstützen.

3.1. Einbindung in die Planung

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

Planungsgrundsätze:

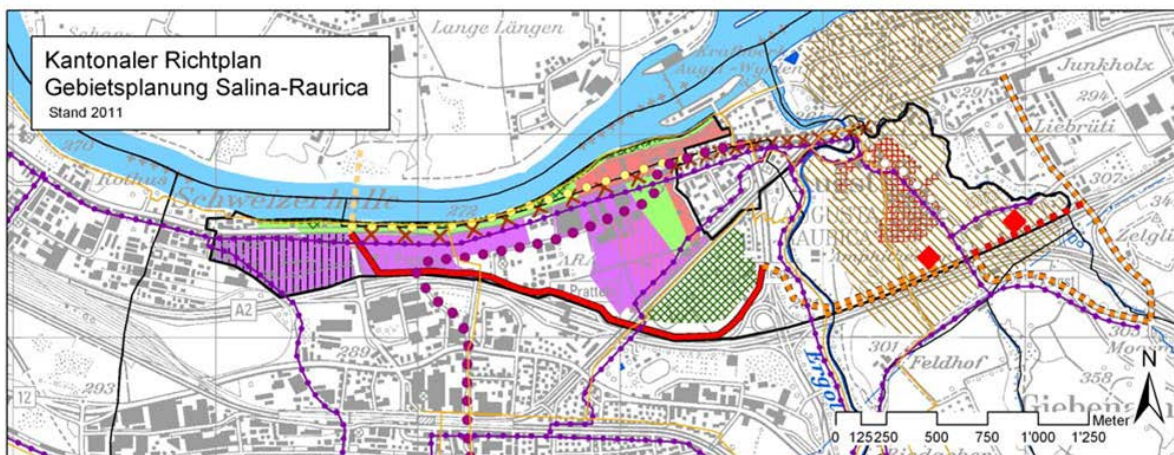
„Die bestehende Rheinstrasse in Pratteln wird im Rahmen ihrer anstehenden Sanierung zwischen Dürrenhübel und Längi entlang der Autobahn verlegt. Damit werden wirtschaftlich interessante, grossflächige Standorte am Rhein und Freiflächen für den Rheinpark geschaffen. Der Bau der neuen Strasse ist so auszugestalten, 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 im Umfeld (Gemeinden Pratteln und Augst, Ergolzthal, Aargauer Entwicklungsschwerpunkt Rheinfelden/Kaiseraugst usw.) einzubinden.

















Beschlussinhalt

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

Stand: 08/02/2011

Orientierender Inhalt

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

Gemäss der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation vom 1. Juli 2015 ist die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse in den A-Massnahmen mit einem Baubeginn von 2015 – 2018 enthalten. Es kann mit einer Bundesbeteiligung von 35% an den anrechenbaren Kosten, maximal mit einem Beitrag von CHF 16.34 Mio. (exkl. MwSt. und exkl. Teuerung, Preisstand Oktober 2005) gerechnet 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 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 Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

In der Gebietsplanung Salina Raurica im Kantonalen Richtplan wurde festgesetzt, dass die bestehende 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 folgende 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 durch den motorisierten Individualverkehr MIV und indirekt durch 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 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.) sowie dem Nachtrag zum Projektierungskredit von CHF 900'000 inkl. MwSt. gemäss dem [LRB vom 19. März 2015](#) wurde für die Verlegung Rheinstrasse (Neubau / Rückbau) ein Vorprojekt sowie ein Bauprojekt erarbeitet. Im LRB vom 19.03.2015 wurde neben dem Nachtragskredit auch das generelle Projekt genehmigt.

Das 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. Umweltverträglichkeitsberichtes (UVB) konnten 2014 in Angriff genommen werden. Die interne Vernehmlassung des Bauprojektes und des zugehörigen UVB konnte im April 2015 abgeschlossen werden. Zwischen Mai und Juli 2015 fand die externe Vernehmlassung statt. Parallel zur externen Vernehmlassung fand im Juni 2015 eine öffentliche Mitwirkung statt. Die Rückflüsse aus der externen Vernehmlassung sowie der öffentlichen Mitwirkung sind analysiert und beantwortet worden. Die öffentliche Planaufgabe fand vom 16. November 2015 bis 15. Dezember 2015 statt.

3.4.2 Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

In einem ersten Schritt ist gemäss [LRB Nr. 982](#) vom 15. Januar 2009 eine Studie zum Verkehrs- und Mobilitätsmanagement erstellt worden. Die wesentlichen Erkenntnisse aus dieser Untersuchung sind in der Landratsvorlage [Nr. 2014/439](#) dargelegt worden.

Auf Grund der Erkenntnisse sind erste Massnahmen (z. B. betreffend Dichte der Siedlung und Lage der Tramhaltestellen) bereits in die kantonalen und kommunalen Infrastruktur- und Planungsprojekte eingeflossen.

Gemäss [LRB Nr. 2684](#) vom 19. März 2015 ist 2015 eine zweite Phase des Projekts gestartet worden. Der erste Arbeitsschritt dieser Phase beinhaltet insbesondere die Aktualisierung und Ergänzung des „Werkzeugkastens“ mit verschiedenen Verkehrs- und Mobilitätsmanagementmassnahmen aus der ersten Phase.

Der Werkzeugkasten sieht vor, wie im Mobilitätsmanagement üblich, mit so genannten Pull- und Push-Massnahmen zu arbeiten. Es sollen Anreize geschaffen aber auch Lenkungen vorgesehen werden, welche eine möglichst effiziente Wahl der Verkehrsmittel fördern und eine gute Erreichbarkeit von Salina Raurica stärken. Entsprechende Verkehrsangebote sollen einerseits verfügbar und andererseits bekannt gemacht werden. Die Massnahmen können zweckmässig schrittweise in mehreren Zeithorizonten realisiert werden.

Im ersten Halbjahr 2016 werden Pilotmassnahmen aus diesem Werkzeugkasten vertieft vorbereitet, so dass ihre Umsetzung angegangen werden kann. Parallel dazu erfolgt aktuell eine Prüfung von möglichen Verkehrsmanagementmassnahmen. Diese sollen je nach

Resultat ebenfalls in den Massnahmenfächer des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements aufgenommen und/oder im Rahmen übergeordneter Planungen weiter verfolgt werden.

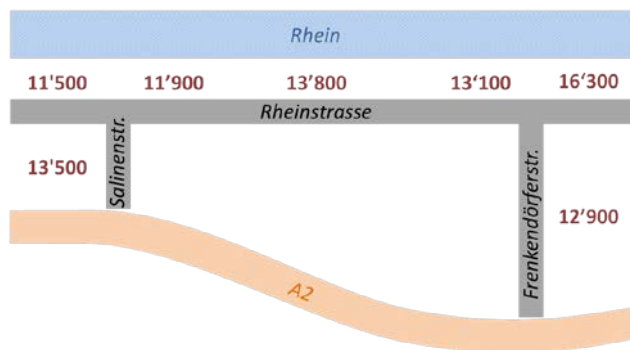
3.5. Zugrunde gelegte Verkehrszahlen / Wirkung der verlegten Hauptverkehrsstrasse 3/7

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 von Pratteln Mitte (Grüssen und Bahnhofsgelände) 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 / Bahnhofsgelände 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 Inbetriebnahme der neuen Haupt- verkehrsstrasse	2020	50% von Salina Raurica überbaut (analog für Raum Grüssen und Bahnhofsgelände 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 Bahnhofsgelände Pratteln)	Neue Hauptverkehrsstrasse gebaut, restliche Erschliessung Salina Raurica erstellt, Tramlinie Salina Raurica in Betrieb

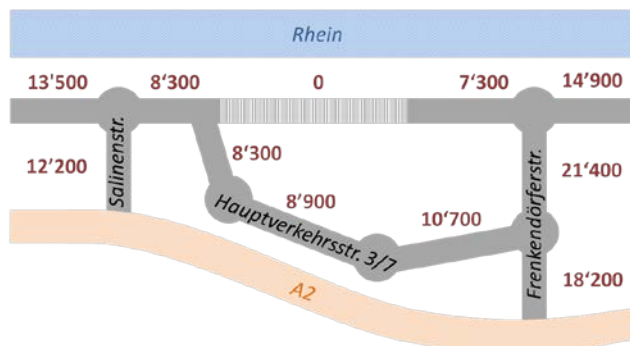
Daraus ergeben sich für die Prognosezustände auf der neuen Hauptverkehrsstrasse Verkehrsbelastungen (durchschnittlicher Tagesverkehr) in folgender Grössenordnung:

Ist-Zustand 2014 (Z0; DTV)



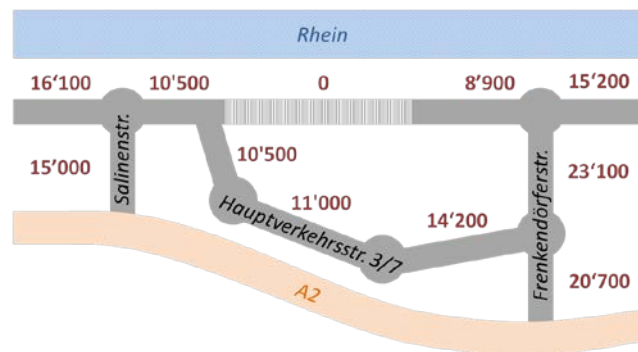
Ist-Zustand: Der durchschnittliche Tagesverkehr (DTV) für das Jahr 2014 mit dem heutigen Strassennetz.

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.

3.6. Schnittstellen zu anderen Planungen

Im Rahmen des Gesamtprojekts Salina Raurica werden parallel zur Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 sowie dem Verkehrs- und Mobilitätsmanagement weitere Projekte zur Gesamtentwicklung des Gebietes erarbeitet, die teilweise eng zusammenhängen.

- Fuss- und Veloverkehr
 - 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
- 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 verlegte HVS 3/7 geführt.
- Flankierende Massnahmen Frenkendörferstrasse

- Gemeinden (Nutzungs- und Strassennetzplanung)
- Festsetzung Grundwasserschutzzone im Gebiet Löli
- ASTRA (Pannestreifenumnutzung, 8-Spur Ausbau)
- Entwicklungsplanung Salina Raurica Ost (Grundeigentümer, Gemeinden)

4. Das Projekt

4.1. Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

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

4.1.1 Grundsätzliche Verkehrsführung Neubau Hauptverkehrsstrasse 3/7

Die neue Strasse mit einer Länge von ca. 2'400 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 (siehe Anhang).

Salina Raurica West: Der Knoten Salinenstrasse/Rheinstrasse bleibt in der heutigen Form bestehen und muss allenfalls für die sichere Einführung des Velo- und Fussverkehrs angepasst werden. Wie bereits erwähnt, verläuft die neue Hauptverkehrsstrasse 3/7 ca. 270 m auf bzw. parallel zur bestehenden Rheinstrasse; 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.

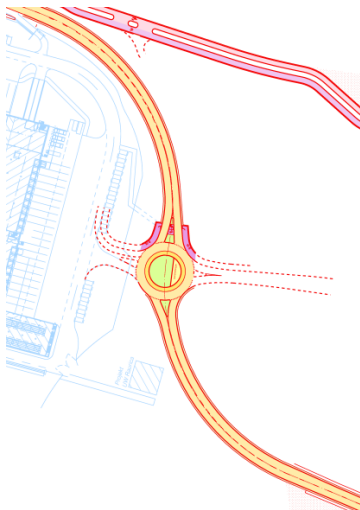
Salina Raurica Ost: Der Teilbereich Salina Raurica Ost umfasst die neue Strasse von der Unterführung Kraftwerkstrasse bis zur Bahnlinie der SBB. In diesem Bereich befinden sich die ARA Rhein AG Pratteln, die Biopower-Anlage Pratteln und der Rastplatz Pratteln (Autobahn A2) mit den jeweiligen Zwangspunkten.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

Die ARA Rhein wird über die Netzibodenstrasse erschlossen. Sollten sich mittel- bis langfristig im Bereich der heutigen ARA Perspektiven für eine Nutzungsänderung ergeben, 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.

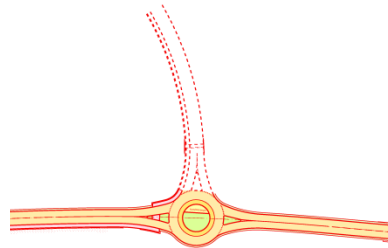
Im Löli: Der Teilbereich „Im Löli“ umfasst die neue Strasse von der Bahnlinie SBB bis zur Frenkendörferstrasse. In diesem Bereich führt die Gemeinde Pratteln ein Festsetzungsverfahren für die engere Grundwasserschutzzone (Zone S2) der Fassung „Im Löli/Remeli“ durch. Aufgrund des Grundwasserschutzes muss die zukünftige Fahrbahn der neuen Strasse durchgehend mit Leitmauern eingefasst und baulich eine „dichte Wanne“ hergestellt werden. Beim Teilbereich „Im Löli“ verläuft das Trassee im Anfangsbereich weitgehend parallel zur Autobahn A2. Danach schwenkt das Trassee mit einem Bogen 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.

4.1.2 Verkehrsknoten

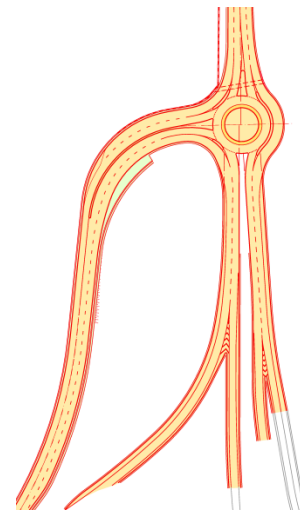
Im Zuge der Vor- und Bauprojektbearbeitung wurden für die drei Knoten verschiedene Knotenformen untersucht und beurteilt. Aufgrund der Beurteilung wurden jeweils die drei nachfolgenden Knoten mit einem Kreisel im Bauprojekt weiter bearbeitet:



Knoten Zurlinden



Knoten Lohag



Knoten Frenkendörferstrasse

Kreisel Zurlinden (4-armig)

Der Knoten Zurlinden verbindet die neue Hauptverkehrsstrasse 3/7 mit dem untergeordneten, zukünftigen Strassennetz von Salina Raurica. Der neue Knoten ist im Bereich der früheren „Zurlindengrube“ vorgesehen. Damit der Knoten Zurlinden realisiert werden kann, wurde bereits eine rechtzeitige und fachgerechte Wiederauffüllung des Abbaustandortes durchgeführt.

Aufgrund der Verkehrszahlen (siehe Kapitel 3.5) ist geplant, die Kreiselfahrbahn und die Zufahrten 1-streifig auszubauen. Das bedeutet, dass der Kreisel Zurlinden einen Aussendurchmesser von 34 m, bei einer 1-streifigen Fahrbahnbreite von 5 m aufweist. Der Durchmesser des Kreisinnenrings beträgt 9.50 m. Es besteht die Option, den Kreisel zu einem späteren Zeitpunkt auf zwei Spuren auszubauen.

Am nördlichen Arm des Kreisels ist eine Querungshilfe für Velofahrer und Fussgänger in Form einer Schutzinsel vorgesehen; der geplante Rad-/Gehweg erhält eine Breite von 3.50 m. Der westliche Ast des Kreisels Zurlinden ist so konzipiert, dass grundsätzlich ein Ein- und Ausfahren angeboten werden kann. Aufgrund des Verkehrsregimes auf dem Coop-Areal ist eine Zufahrt via Kiesel Zurlinden jedoch nicht vorgesehen.

Kiesel Lohag (3-armig)

Der Knoten Lohag verbindet die neue Hauptverkehrsstrasse 3/7 mit dem untergeordneten, zukünftigen Strassennetz von Salina Raurica. Aufgrund der Verkehrszahlen (siehe Kapitel 3.5) wird auch der Kiesel Lohag einstreifig ausgebaut. Des Weiteren erhält der Kiesel Lohag einen Aussendurchmesser von 30 m und eine 5 m breite Kreisfahrbahn mit einem befahrbaren Kreisinnenring. Es besteht die Option, den Kiesel Lohag bei Leistungsengepässen zu einem späteren Zeitpunkt mit Bypässen zwischen den einzelnen Armen auszubauen.

Am nördlichen Ast des Kreisels Lohag ist eine Querungsmöglichkeit für Fussgänger in Form einer Schutzinsel vorgesehen. Im Anschluss an die Querungsmöglichkeit ist weiterhin ein entsprechendes Gehweg (Länge ca. 110 m) in nordwestliche Richtung bis in den Bereich der Autobahnraststätte Pratteln geplant.

Kiesel Frenkendörferstrasse (3-armig)

Der Knoten Frenkendörferstrasse verbindet die neue Hauptverkehrsstrasse 3/7 mit der Frenkendörferstrasse. Der Kiesel Frenkendörferstrasse erhält einen Aussendurchmesser von 34 m bei einer 1-streifigen Fahrbahnbreite von 5.00 m. Der Durchmesser des Kreisinnenrings beträgt 21 m. Es sind 3 Bypässe mit Fahrbahnbreiten von 5.00 m, 5.75 m und 6.00 m vorgesehen. Am südlichen Knotenanschluss des geplanten Kreisels sind Verflechtungsstrecken von 70 m und 90 m Länge vorgesehen. Das hat zur Folge, dass die bestehenden Fahrbahnen aus und in Richtung Anschluss Liestal auf einer Länge von ca. 200 m den neuen Verhältnissen angepasst werden müssen. Für den Rechtsabbieger aus der neuen HVS in Richtung Autobahn ist eine separate Einspurstrecke mit Bypass von ca. 230 m vorgesehen um den Kiesel zu entlasten.

Bei allen Knoten wird mittels Einlegen von Leerrohren die Option einer allfälligen Steuerung einzelner Ströme mittels LSA zu einem späteren Zeitpunkt offen gehalten.

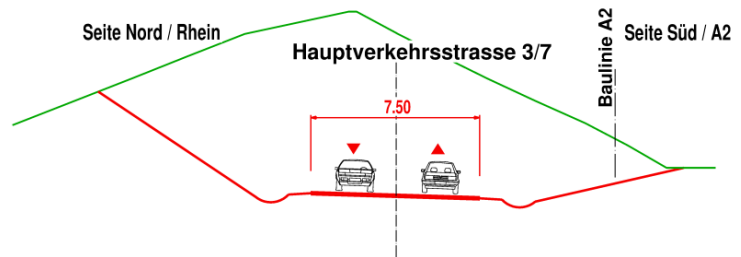
4.1.3 Strassenbau

Querschnitt (Geometrisches Normalprofil):

Neue Hauptverkehrsstrasse 3/7, Bereich Salina Raurica West bis Bahnlinie SBB; der Strassenquerschnitt setzt sich gemäss Regelquerschnitte Kantonsstrassennetz TBA BL wie folgt zusammen: (siehe auch Anhang)

- 1.00 m Bankett
- 7.50 m Fahrbahn (2 x 3.75 m)
- 1.00 m Bankett

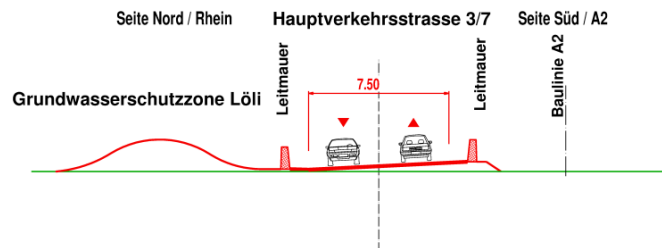
Grüne Linie = bestehendes Terrain
Rote Linie = Projekthöhe



Neue Hauptverkehrsstrasse 3/7, Bereich Bahnlinie SBB bis Frenkendörferstrasse; der Strassenquerschnitt setzt sich wie folgt zusammen: (siehe auch Anhang)

- Leitmauer
- 1.00 m Bankett (befestigt)
- 7.50 m Fahrbahn (2 x 3.75 m)
- 1.00 m Bankett (befestigt)
- Leitmauer

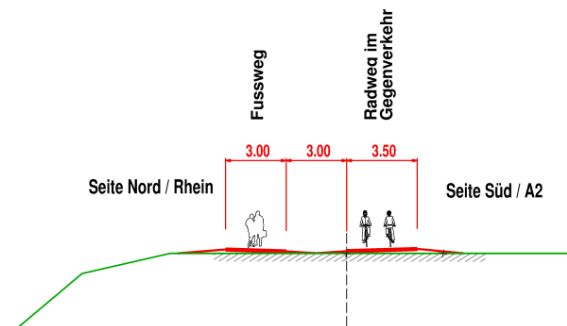
Grüne Linie = bestehendes Terrain
Rote Linie = Projekthöhe



Langsamverkehrsachse Bereich Grube Zurlinden; der Querschnitt setzt sich wie folgt zusammen: (siehe auch Anhang)

- 0.30 m Bankett
- 3.00 m Fussweg
- 3.00 m Trennungs-Grünstreifen
- 3.50 m Radweg
- 0.30 m Bankett

Grüne Linie = bestehendes Terrain
Rote Linie = Projekthöhe



Strassenoberflächen

Die Strassenoberflächen werden grundsätzlich in Asphaltbauweise ausgeführt. Dabei kommen lärmarme Beläge der neusten Generation zum Einsatz. Die Konstruktionsstärken für Belag und Fundationschicht bewegen sich zwischen 40 und 75 cm. Tiefgreifende Baumassnahmen in den Untergrund sind mit Ausnahme bei der Querung des SBB-Bahndamms nicht vorgesehen.

Die Kreiselfahrbahnen werden aus Gründen der Dauerhaftigkeit und Wirtschaftlichkeit in erster Linie in Betonbauweise erstellt. Bypässe und Zufahrten werden situativ optimiert in Asphalt- oder Betonbauweise erstellt.

Entwässerung

Im Bereich Salina Raurica West, Anpassungsbereich bis Nordausfahrt des COOP Areal, entwässert die geplante Hauptverkehrsstrasse 3/7 in die bestehende Entwässerungsanlage des Knoten Salinenstrasse (gleiches gilt für den geplanten ca. 150 m langen Gehweg im Anpassungsbereich).

Im weiteren Verlauf nach Osten wird das Strassenabwasser über die Schulter in die strassenbegleitende Sickermulde entwässert. Kann bei einem Starkregen das Strassenabwasser nicht vollständig im Bankett, der Böschung und in der Sickermulde abgeführt werden, gelangt dieses Strassenabwasser in die Sickerschächte, wo es letztendlich versickert.

Westlich des Knotens Lohag wird das Strassenabwasser mittels einer Sammelleitung in die geplante Behandlungsanlage Lohag (2-stufiges Versickerungsbecken) abgeleitet. Östlich des Knotens Lohag entwässert die Strasse in eine Sammelleitung – aufgrund der Grundwasserschutzzone S2, Löli, mit integrierter Lecküberwachung – und in die Behandlungsanlage Lohag.

Westlich des Knotens Frenkendörferstrasse wird das Strassenabwasser in der Grundwasserschutzzone S2, Löli, in einer weiteren Sammelleitung mit integrierter Lecküberwachung abgeleitet. Die bestehende Sammelleitung wird im weiteren Verlauf von der bisherigen Leitungsführung abgehängt und neu an die neue Aufbereitungsanlage angeschlossen.

Die Entwässerung im Bereich der Langsamverkehrsachse erfolgt mittels einer breitflächigen Versickerung des unbelasteten Oberflächenwassers der Geh- und Radwegflächen in das angrenzende Gelände und den dazwischen liegenden Grünstreifen.

4.1.4 Kunstbauten

Unterführung Kraftwerkstrasse

Mit der neu zu erstellenden Unterführung unterquert die neue Hauptverkehrsstrasse 3/7 die Kraftwerkstrasse. Das geplante Bauwerk hat folgende Hauptabmessungen:

- Länge der Unterführung: 12.00 m
- Lichte Weite: 7.50 m
- Lichte Höhe: 5.20 m

Unterführung SBB-Giebenacherstrasse

Mit der neu zu erstellenden Unterführung unterquert die neue Hauptverkehrsstrasse 3/7 die Gleise der SBB und die Giebenacherstrasse. Während der Bauphase muss der Personen- und Güterverkehr der SBB gewährleistet werden. Aus diesem Grund muss die neue Unterführung mittels speziellen Baugrubenabschlüssen, dem Einsatz einer Hilfsbrücke sowie dem seitlichen Einschub der vorgefertigten Unterführung erstellt werden. Das geplante Bauwerk hat folgende Hauptabmessungen:

- Länge der Unterführung: 38.00 m
- Lichte Weite: 7.50 m
- Lichte Höhe: 5.20 m

Die für den Bau nötigen Hilfsbrücken sind bei der SBB nur in beschränkter Anzahl vorhanden. Aus diesem Grund müssen sie mehrere Jahre im Voraus reserviert und zwei Jahre vor Baubeginn definitiv bestellt werden. Die provisorische Reservation bei der SBB ist für den Bauzeitpunkt im Jahre 2018 erfolgt. Die Bestellung muss spätestens im Herbst 2016 verbindlich erfolgen. Kann die Bestellung dann nicht erfolgen, z.B. wenn das Projekt noch nicht rechtskräftig ist, muss der Reservierungsvorgang von neuem erfolgen. Inwieweit in den Jahren 2019 / 2020 Hilfsbrücken verfügbar sind, ist derzeit bei der SBB in Abklärung.

Kleintierdurchlässe:

Im Zuge der gesamtheitlichen Vernetzung der Lebensräume für Kleinlebewesen sind entlang der verlegten HVS 3/7 fünf Kleintierdurchlässe vorgesehen. Sie stellen sicher, dass die Ost-West-Achse von der Salinenstrasse bis zur Ergolz für Kleinlebewesen genutzt und gefahrlos begangen werden kann.

4.1.5 Rückbau Rheinstrasse (Langsamverkehrsachse)

Die Linienführung der Langsamverkehrsachse orientiert sich weitestgehend an der bestehenden Rheinstrasse. Im Bereich Lohagstrasse verschwenkt das Trasse in Richtung Süden, damit ein grösseres und besser nutzbares Baufeld ermöglicht wird. Im weiteren Verlauf Richtung Osten übernimmt die Achse auch die Erschliessungsfunktion für diese neue rheinseitige Wohnzone. Im Bereich Längipark mündet die projektierte Tramverlängerung in die Rheinstrasse. Bis zur geplanten Endhaltestelle bzw. bis in den Bereich des bestehenden Knotens Frenkendörferstrasse / Rheinstrasse werden die Velos im Endzustand beidseitig auf gemeinsamen Rad-/Fusswegen geführt.

4.1.6 Provisorien

Im Zuge der etappierten Erschliessung des Areals sind folgende Provisorien notwendig:

- Spange Längipark: Zwischen der „alten“ Rheinstrasse und der Netzibodenstrasse muss für die öV-Erschliessung von Salina Raurica eine Strassenverbindung gebaut werden. Die

Spange Längipark wird ausschliesslich für den Busbetrieb ausgebaut. Nach der Realisierung der Tramverlängerung wird die Spange Längipark für den Tram- und Busbetrieb umgenutzt. Die Spange Längipark steht dem Individualverkehr nicht zur Verfügung und stellt somit die verkehrliche Wasserscheide für das Längiquartier sicher.

- Beim bestehenden Knoten Rheinstrasse/Frenkendörferstrasse in Augst sind einige Anpassungen nötig – dies als Folge der veränderten Belastungsrichtungen, der neuen Streckenführung der Ausnahmetransportroute und der Verschiebung der Bushaltestelle Augst.
- Östlicher Abschnitt der bestehenden Rheinstrasse.
Dieser Abschnitt wird Zug um Zug entsprechend der Entwicklung der Wohnareale zurückgebaut und umgenutzt. Die Rückbauten erfolgen in enger Abstimmung mit den Gemeinden Augst und Pratteln. Die Massnahmen innerhalb der Verlegung der HVS 3/7 beschränken sich auf provisorische Anpassungen im Rahmen der Verkehrsführung und Verkehrssicherheit.

4.2. Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Gemäss der Darstellung in [LRV 2014/439](#) sind zunächst die Mittel für die Bearbeitung des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements inklusive Koordinationsaufgaben für die folgenden ca. drei Jahre beantragt und bewilligt worden. Es ist in der Vorlage aufgezeigt worden, dass für das weitere Vorgehen während der Realisierung der Infrastrukturprojekte zusätzliche Mittel beantragt werden müssen. Dies geschieht nun mit der vorliegenden Vorlage.

4.2.1 Struktur der Arbeiten

Die Aufgabenstellung gliedert sich wiederum in zwei Pakete:

Umsetzung, Controlling und Weiterentwicklung von Mobilitäts- und

Verkehrsmanagementmassnahmen: Aufgrund der Arbeiten gemäss [LRV 2014/439](#) wird ein „Werkzeugkasten“ des Mobilitätsmanagements vorliegen, der nach Bedarf auch die Massnahmen des Verkehrsmanagements umfassen wird. Zu jeder dieser Massnahmen wird ein Massnahmenblatt erstellt, welches neben der Beschreibung der Massnahme selbst Auskunft gibt über Themen wie die Organisation und Zuständigkeiten für die Umsetzung, Schnittstellen und Abhängigkeiten.

Basierend auf diesen Grundlagen ist dann die Umsetzung der Massnahmen – abgestimmt auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in Salina Raurica – anzugehen. Indes wird die Umsetzung der Massnahmen nicht allein Aufgabe des Kantons sein. Vielmehr stehen je nach Massnahme unterschiedliche Trägerschaften im Vordergrund – sowohl aus dem Bereich der öffentlichen Hand (neben dem Kanton z. B. Gemeinden) als auch Private (z. B. Unternehmen). Insbesondere gegenüber letzteren wird es auch die Rolle des Kantons sein, entsprechende Überzeugungsarbeit zu leisten, so dass eine hohe Erreichbarkeit und Attraktivität von Salina Raurica gemeinschaftlich sichergestellt werden kann.

Der Werkzeugkasten sieht vor, wie im Mobilitätsmanagement üblich, mit so genannten Pull- und Push-Massnahmen zu arbeiten. Diese sind zeitlich auf die gesamte Gebietsentwicklung abzustimmen. So macht es beispielsweise Sinn, bereits in der in Kürze bevorstehenden

Planung von Quartieren und/oder einzelnen Bauvorhaben Mobilitätskonzepte mitzudenken. Hingegen ist beispielweise für die Einrichtung von Bike-Sharing-Angeboten eine gewisse Nachfrage erforderlich; das heisst, sie können erst mit der Ankunft neuer Bewohner und Arbeitnehmer ökonomisch sinnvoll betrieben werden.

Basierend auf den kommunalen Zonenplänen, deren Rechtskraft demnächst zu erwarten ist, und weiteren nachgeordneten Verfahren, wird sich nach und nach eine Bautätigkeit in Salina Raurica einstellen. Je nach deren Verlauf werden die Massnahmen des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements entsprechend „massgeschneidert“ weiter zu entwickeln sein.

Zugleich muss ein Controlling der Mobilitäts-Entwicklung in Salina Raurica geführt werden, um sicherzustellen, dass das jeweilige Handeln auf die aktuelle Situation angepasst ist, aus den Erkenntnissen der ersten Entwicklungen Lehren gezogen und Fehlinvestitionen vermieden werden.

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. Eine entsprechende Projektorganisation ist in Kraft und hat sich bewährt, die Koordinationsinstrumente sind etabliert.

Darüber hinaus 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.

4.2.2 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. Die Kosten – sowohl für die Etablierung als auch für die kontinuierliche Anwendung von Mobilitätsmanagement-Massnahmen sind dabei, verglichen mit den Kosten für Verkehrsinfrastrukturen oder den Betrieb des öffentlichen Verkehrs relativ gering. Zugleich

tragen viele Massnahmen des Mobilitätsmanagements zu einer verbesserten Ausnutzung von Infrastrukturen und ÖV-Angeboten bei und leisten so einen Beitrag zur optimierten Inwertsetzung der in diese Infrastrukturen und Angebote investierten Mittel.

Die Thematik des aktiven Mitwirkens und der Eigenaktivitäten Dritter ist für die Wirkung des Mobilitätsmanagements 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 umso höhere Wirkung, je mehr auch die anderen in die Entwicklung involvierten Akteure bereit sind, im Sinne der Mobilität aktiv zu werden.

5. Raum- und Umweltaspekte

5.1. Umweltverträglichkeitsprüfung

Die Verordnung über die Umweltverträglichkeitsprüfung (UVPV) bezeichnet im Anhang die UVP pflichtigen Anlagen. Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind unter Ziffer 11.3 aufgeführt. Für das Projekt „Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse“ besteht somit die Pflicht zur Erstellung einer Umweltverträglichkeitsprüfung. Bei dieser Prüfung muss festgestellt werden, ob die Anlage den Vorschriften über den Schutz der Umwelt entspricht.

Die Umweltverträglichkeitsprüfung kommt zum Schluss, dass die geplante Anlage mit den vorgesehenen Massnahmen der Umweltschutzgesetzgebung entspricht.

5.2. Lärmschutz

Mit der Verlegung der Hauptverkehrsstrasse werden die Lärmbelastungen entlang der Achse der bestehenden Autobahn dort gebündelt, wo bereits heute viel Lärm verursacht wird. Da die Verkehrsbelastung auf der künftigen Kantonsstrasse im Vergleich zur Autobahn A2 gering ist, führt die neue Strasse in diesem Lärmkorridor nicht zu einer wahrnehmbaren Lärmzunahme. Eine wahrnehmbare Lärmzunahme infolge Verkehrszunahme erfahren hingegen die Gebäude entlang der Frenkendörferstrasse. Aus diesem Grund wird an der Frenkendörferstrasse ab dem neuen Knoten eine Lärmschutzwand gebaut. Zudem wird auf der Frenkendörferstrasse ein lärmindernder Belag eingebaut.

5.3. Landschaftspflegerische Begleitplanung

Die Aufwertung mit Grün- und Freiflächen sowie der Erhalt der bestehenden ökologischen Vernetzung durch Ausgleichsmassnahmen, sind zwingende Massnahmen gemäss Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz, Art. 18b. Wertvolle Lebensräume für Flora und Fauna bestehen im Perimeter Salina Raurica aus Feldgehölzen und Hecken. Die bestehende ökologische Vernetzung (Grünkorridor gemäss Spezialrichtplan Salina Raurica) verläuft entlang der Autobahn A2. Soweit diese durch den Neubau der Strasse beeinträchtigt wird, müssen Ersatzmassnahmen ausgeführt werden. Die Ersatzmassnahmen bestehen hauptsächlich aus dem Bau von Kleintierdurchlässen, dem Anlegen von Feldgehölzen und der Begrünung der neu entstehenden Böschungen entlang der Strasse. Diese Massnahmen sind mit dem Grün- und Freiraumkonzept der Gemeinde Pratteln abgestimmt.

5.4. Grundwasserschutz

Bevor mit dem Bau der neuen Strasse begonnen werden kann, muss die Gemeinde Pratteln die neue Grundwasserschutzzone S2 im Gebiet Löli, anstelle der aufgehoben Anreicherungszone 1, festsetzen. Die Grundwasserfassungen „im Löli“ werden durch den Neubau der Strasse nicht beeinträchtigt. Im Bereich der Grundwasserschutzzone S2 wird die Strasse durchgehend mit Leitmauern eingefasst (Grundwasserschutzwanne). Das Strassenabwasser wird gefasst und mittels Sammelleitung mit integrierter Lecküberwachung aus der Schutzzone in die Behandlungsanlage (Versickerungsbecken) geführt.

5.5. Ersatzmassnahmen

Die heute bestehenden Salzbohrtürme liegen im Perimeter der künftig verlegten HVS 3/7. Aus diesem Grund werden sie an den Südrand des Gebiets Löli verschoben. Die Neuplatzierung erfolgte in enger Abstimmung mit dem Natur- und Landschaftsschutz wie auch der Denkmalpflege.

Der Standort der Familiengärten im Bereich der Frenkendörferstrasse kann infolge des Strassenneubaus ebenfalls nicht erhalten werden. Zurzeit laufen Abklärungen für Ersatzstandorte. Im Fokus stehen hierbei Nachfolgeregelungen in bestehenden Gartenanlagen (wie z.B. beim benachbarten Gartenverein Widen).

5.6. Rodungen

Für die Erstellung des neuen Knoten Frenkendörferstrasse ist eine Rodung einer Waldfläche im Umfang von ca. 600 m² erforderlich. Nach Abschluss der Strassenbauarbeiten wird die Waldfläche vor Ort wieder aufgeforstet.

6. Landerwerb

Für das Bauvorhaben sind rund 71'300 m² Areal zu erwerben. Die für den Bau der Strasse zu erwerbenden Areale sind heute zum grossen Teil im Besitz des Finanzvermögens des Kantons Basel-Landschaft. Weitere Besitzer sind die Gemeinde Pratteln, das ASTRA und Private.

Durch den Rückbau der heutigen Rheinstrasse zu einer Langsamverkehrsachse werden Flächen frei, die ins Finanzvermögen des Kantons überführt oder anderweitig verkauft werden können.

7. Termine

7.1. Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

Es ist folgender Ablauf vorgesehen:

Baubeginn Hauptarbeiten	2020
Inbetriebnahme neue Hauptverkehrsstrasse	2024
Beginn Rückbau bestehende Rheinstrasse	ab 2024

Sobald ein rechtskräftiges Projekt vorliegt und die Festsetzung der Grundwasserschutzzone S2 im Gebiet Löli erfolgt ist, wird geprüft, ob der Baubeginn vorgezogen werden kann, z.B. ins Jahr 2019.

7.2. Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Es ist folgender Ablauf vorgesehen:

Vertiefung Pilotmassnahmen	1. Halbjahr 2017
Vorbereitung und Umsetzung Pilotmassnahmen	ab 2. Halbjahr 2017
Massnahmenblätter übrige Massnahmen	bis Ende 2017
Vorbereitung und Umsetzung übrige Massnahmen	ab 2018
Koordination Mobilität	kontinuierlich

8. Kosten und Finanzierung

8.1. Investitionskosten

Die Kosten für das Gesamtprojekt ‚Neubau einer Hauptverkehrsstrasse und Rückbau der Rheinstrasse‘ betragen total CHF 71 Mio. inkl. MwSt. (+/- 10%, Preisbasis April 2015). Zusätzlich zu den reinen Baukosten von CHF 44.53 Mio. sind in diesen Kosten der Landerwerb mit CHF 15.24 Mio. die Honorarkosten von CHF 8.64 Mio. und für Unvorhergesehenes von CHF 2.59 Mio. enthalten.

	ohne MwSt.		mit MwSt.	
Bau Trasse neue Kantonsstrasse	CHF	21'200'000.-	CHF	22'897'000.-
Bau Knoten neue Kantonsstrasse	CHF	9'540'000.-	CHF	10'303'000.-
Bau Kunstbauten neue Kantonsstrasse	CHF	5'150'000.-	CHF	5'562'000.-
Rückbau und Umgestaltung bestehende Rheinstrasse	CHF	3'220'000.-	CHF	3'478'000.-
Provisorien vor Tramrealisierung	CHF	2'120'000.-	CHF	2'290'000.-
Honorare	CHF	8'000'000.-	CHF	8'640'000.-
Unvorhergesehenes	CHF	2'400'000.-	CHF	2'590'000.-
Zwischentotal	CHF	51'630'000.-	CHF	55'760'000.-
Mehrwertsteuer (8%)	CHF	4'130'000.-	CHF	
Landerwerb	CHF	15'240'000.-	CHF	15'240'000.-
Gesamtkosten	CHF	71'000'000	CHF	71'000'000.-

Der Kostenvoranschlag ist mit einer Ungenauigkeit von +/-10% bestimmt worden. Die Verlegung der HVS ist das Vorreiterprojekt für die Entwicklung von Salina Raurica. Dadurch bestehen höhere Projektrisiken als bei ähnlichen Strassenbauprojekten. Aus diesem Grund wird die Position **Unvorhergesehenes** mit ca. 6% explizit ausgewiesen. Es besteht die Möglichkeit von Mehrkosten infolge der noch nicht abgeschlossenen Zonen- und Strassennetzplanung für das Gebiet Salina Raurica der Gemeinden Pratteln und Augst. Wenn die vorgesehenen Erschliessungsstrassen der Gemeinden nicht zeitnah gebaut werden können, braucht es für die Erschliessung der bestehenden Liegenschaften mit MIV und ÖV auch Provisorien an der Kantonsstrasse. Weiter bestehen noch Unsicherheiten betreffend den Schnittstellen zu SBB und ASTRA (Nationalstrasse). Insbesondere der Einsatz der teuren Hilfsbrücke für den Bau der SBB Unterführung ist mit grosser Unsicherheit behaftet. Zudem

bestehen noch Unsicherheiten bezüglich allfällig nicht erkannter archäologischer Vorkommnisse.

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. und im März 2015 mit dem [LRB Nr. 2684](#) vom 19. März 2015 ([LRV 2014/439](#)) ein Nachtragskredit für die Projektierung von CHF 900'000 inkl. MwSt. bewilligt. Dieser basiert auf den im Vorprojekt geschätzten Baukosten von CHF 40 Mio. (+/-20%) inkl. MwSt. 8% ohne Landerwerb. Im Rahmen des Bauprojektes sind die Baukosten ohne Landerwerb und ohne Honorare für den Neubau der Hauptverkehrsstrasse und den Rückbau der bestehenden Rheinstrasse erneut ermittelt worden. Neben der angefallenen Teuerung haben folgende Planungsänderungen zu einer Erhöhung der Baukosten geführt:

- Um den Zwischenzustand bis zur Realisierung der Tramverlängerung der Linie 14 zu gewährleisten, braucht es Provisorien (Kosten ca. CHF 2.3 Mio.):
 - Spange Längipark (ÖV Provisorium): Es braucht die Verbindung, damit der Bus von der bestehenden Rheinstrasse auf die Netzbodenstrasse geführt werden kann.
 - Anpassung des Knotens bestehende Rheinstrasse / Frenkendörferstrasse infolge der veränderten Verkehrsbelastung, der neuen Führung der Versorgungsroute und der Neuordnung der Bushaltestellen.
 - Provisorische Anpassung beim Übergang der neuen Langsamverkehrsachse auf die bestehende Rheinstrasse betreffend der Fussgänger- und Veloführung (Belagsanpassungen Trottoir, Markierungen, etc.)
- Im Bereich der Raststätte Pratteln muss eine rund 130 m lange Leitmauer mit Blendschutz gebaut werden.
- Aufgrund von Sicherheitsüberlegungen müssen im westlichen Ast des Knoten (Kreisel) Frenkendörferstrasse eine rund 80 m lange Trenninsel und ein zusätzliches Signalportal gebaut werden.
- Damit am geplanten Kreisel Frenkendörferstrasse der Bypass in Richtung Autobahnanschluss Liestal nicht „zugestaut wird“, muss der Bypass in Richtung Süden um rund 120 m auf 230 m verlängert werden.
- Im Abschnitt Unterführung Kraftwerkstrasse bis zur Autobahnraststätte und auf der Westseite der Unterführung SBB/Giebenacherstrasse müssen auf einer Länge von ca. 650 m zusätzlich Leitschranken angeordnet werden.

Diese schon angefallenen Honorarkosten von CHF 3'900'000 inkl. MwSt. (CHF 3 Mio. mit [LRB Nr. 982](#) vom 15. Januar 2009 ([LRV 2007/005A](#)) und CHF 900'000.- mit [LRB Nr. 2684](#) vom 19. März 2015 ([LRV 2014/439](#))) können von den gesamten Honorarkosten abgezogen werden. Somit müssen über den zu beantragenden Realisierungskredit folgende Kosten finanziert werden:

Baukosten	CHF	41'230'000.-
Honorare	CHF	4'390'000.-
Unvorhergesehenes	CHF	2'400'000.-
<hr/>		
Zwischentotal		48'020'000.-
Mehrwertsteuer (8%)	CHF	3'840'000.-
<hr/>		
Kreditantrag	CHF	51'860'000.-

Mit der vorliegenden Landratsvorlage soll der Realisierungskredit in der Höhe von **CHF 51'860'000.00 inkl. MwSt.** beantragt werden (Preisbasis 04/2015).

Zusätzlich zur Kreditsumme werden nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis April 2015 bewilligt. Massgebend dafür ist der Baupreisindex Tiefbau Nordwestschweiz.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.150	701236	50100010

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2017 bis 2026 enthalten.

Der Kredit gliedert sich in folgende Jahrestanchen:

- 2017: CHF 500'000.00
- 2018: CHF 500'000.00
- 2019: CHF 1'500'000.00
- 2020: CHF 1'000'000.00
- 2021: CHF 15'000'000.00
- 2022: CHF 18'000'000.00
- 2023: CHF 15'000'000.00
- 2024: CHF 360'000.00

8.2. Landerwerbskosten

Die im Bauprojekt ermittelten Landerwerbskosten belaufen sich auf rund CHF 15.24 Mio. Im Vergleich zum Vorprojekt müssen wesentlich mehr Flächen erworben werden, wie zum Beispiel Flächen für die notwendigen Ersatzmassnahmen. Die Landerwerbskosten basieren auf der heute gültigen Zonenplanung in Pratteln. Allfällige Erlöse aus dem Verkauf freiwerdender Strassenparzellen infolge der Verlegung der Kantonsstrasse sind nicht eingerechnet. Die Kosten der einzelnen Parzellen basieren auf Erfahrungswerten des Hochbauamts, Abteilung Immobilienverkehr, des Kantons Basel-Landschaft und setzen sich folgendermassen zusammen:

Kanton BL, Finanzvermögen	CHF	7'160'000.-
Kanton BL, Verwaltungsvermögen	CHF	1'000'000.-
Gemeinde Pratteln	CHF	5'020'000.-
Private	CHF	2'060'000.-
Total	CHF	15'240'000.-

Mit [LRB Nr. 982](#) vom 15. Januar 2009 ([LRV 2007/005A](#)) wurde bereits ein Verpflichtungskredit von CHF 10.5 Mio. für den Landerwerb beschlossen. Diese Zahlen beruhen auf einer groben Schätzung der benötigten Flächen. Die Landerwerbskosten aus dem Kostenvoranschlag sind somit um CHF 4'740'000.- höher als der schon beschlossene Kredit.

Die Landerwerbskosten sind hauptsächlich aus folgenden Gründen gestiegen:

- Längere Linienführung der neuen Strasse, damit für die neue Coop Bebauungsparzelle genügend zusammenhängende Fläche zur Verfügung steht
- Damit am geplanten Kreisel Frenkendörferstrasse der Bypass in Richtung Autobahnanschluss Liestal nicht „zugestaut wird“, muss der Bypass in Richtung Süden um rund 120 m auf 230 m verlängert werden.
- Zusätzliche Flächen für Ersatzmassnahmen zur Erlangung der Umweltverträglichkeit (Kleintierdurchlässe, Vernetzungskorridore usw.)
- Provisorien, insbesondere die Spange Längipark (ÖV Provisorium), um den Zwischenzustand bis zur Realisierung der Tramverlängerung der Linie 14 zu gewährleisten

Da der bestehende Kredit für den Erwerb des für den Bau nötigen Landes nicht ausreicht, muss für den Landerwerb ein Nachtragskredit beantragt werden.

Im Zuge der Bauarbeiten werden zusätzlich verschiedene Parzellen nur vorübergehend in Anspruch genommen.

Für die Realisierung des Projektes wird ein Nachtrag von **CHF 4'740'000.-** zum bestehenden Landerwerbskredit beantragt.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.150	700086	50100010

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2017 bis 2026 enthalten.

Die gesamten Landerwerbskosten gliedern sich in folgende Jahrestanchen:

- 2016: CHF 200'000.00
- 2017: CHF 200'000.00
- 2018: CHF 0.00
- 2019: CHF 0.00
- 2020: CHF 0.00
- 2021: CHF 4'000'000.00
- 2022: CHF 5'000'000.00
- 2023: CHF 4'000'000.00
- 2024: CHF 1'840'000.00

8.3. Kosten Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

Die vorliegende Vorlage betrachtet den Zeitraum bis sich die Verkehrsverhältnisse auf Grund des neuen Strassennetzes eingespield haben sollten. Hierfür wird das Jahr 2025, etwa drei bis vier Jahre nach einem möglichen Abschluss des Strassenprojekts angenommen. Die wichtigsten Massnahmen des Mobilitätsmanagements dürften bis zu diesem Zeitpunkt ebenfalls etabliert sein. Hingegen ist anzunehmen, dass die weitere Entwicklung, unter anderem mit der Verlängerung der Tramlinie 14, auch dann noch Koordinationsaufwand generieren wird. Entsprechende Mittel sollen jedoch erst beantragt werden, wenn die erforderlichen Tätigkeiten und damit die erforderlichen Beträge konkreter definiert werden können.

Für die Koordination werden auf Basis der Erfahrungen aus den vergangenen Jahren und unter Berücksichtigung der anstehenden Prozessschritte jährliche Tranchen von CHF 50'000 geschätzt. Über 9 Jahre (2017-2025) ergibt dies Kosten in Höhe von CHF 450'000.

Für die Umsetzung, das Controlling und die Weiterentwicklung von Mobilitäts- und Verkehrsmanagementmassnahmen sind ebenfalls CHF 450'000 vorgesehen. Ein

Schwerpunkt der Arbeiten ist dabei parallel zum Bau der Rheinstrasse und einer möglichen Siedlungsentwicklung in den Jahren ab 2018 vorgesehen.

Die für die Umsetzung vorgesehenen Gelder ermöglichen einzelne kantonale Basismassnahmen bzw. das Zusammenwirken mit weiteren Trägern (Gemeinden, Unternehmen usw.). Wesentliche Massnahmen werden auch komplett in den Zuständigkeitsbereich Dritter fallen. Umfassendere Massnahmen, die durch den Kanton zu tragen wären, wären dem Landrat mit detaillierter Beschreibung als separater Kreditantrag zu unterbreiten.

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 900'000** inkl. MwSt. beantragt. Zusätzlich zur Kreditsumme sollen die allfälligen Preisänderungen (Teuerung) gemäss den Preisänderungsfaktoren KBOB (Nominallohnindex Wirtschaftszweige 70-74) gegenüber der Preisbasis April 2015 bewilligt werden.

Kontierung		
IM Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.150	701228	50100010

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2017 bis 2026 enthalten.

Der Kredit gliedert sich in folgende Jahrestanchen:

- 2018: CHF 200'000.00
- 2019: CHF 200'000.00
- 2020: CHF 100'000.00
- 2021: CHF 100'000.00
- 2022: CHF 100'000.00
- 2023: CHF 100'000.00
- 2024: CHF 50'000.00
- 2025: CHF 50'000.00

8.4. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Agglomerationsprogramm

Gemäss der Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation vom 1. Juli 2015 ist die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse in den A-Massnahmen mit einem Baubeginn von 2015 – 2018 enthalten. Das Projekt kann mit einer Bundesbeteiligung von 35% an den anrechenbaren Kosten, maximal mit einem Beitrag von CHF 16.34 Mio. (exkl. MwSt. und exkl. Teuerung, Preisstand Oktober 2005) rechnen.

Die Bundesbeiträge können aber erst nach Vorliegen eines rechtskräftigen Projektes und des genehmigten Baukredits beantragt und ab dem Baustart effektiv geltend gemacht werden.

Kostenbeteiligung der Gemeinde Pratteln an den Knoten Zurlinden und Lohag

Auf Basis des Strassengesetzes beteiligt sich die Gemeinde Pratteln an den Baukosten der Knoten Zurlinden und Lohag mit 1/3. Die effektiven Kosten werden anhand der Bauabrechnung ermittelt.

	Kanton	Gemeinde
Knoten Zurlinden:		
Baukosten:	CHF 1'840'000	
<i>Kostenteiler:</i>	2/3 (2 Arme)	1/3 (1 Arm)
Kostenanteil	CHF 1'227'000	CHF 613'000
Knoten Lohag:		
Baukosten:	CHF 2'250'000	
<i>Kostenteiler:</i>	2/3 (2 Arme)	1/3 (1 Arm)
Kostenanteil	CHF 1'500'000	CHF 750'000
Total Beteiligung Gemeinde (inkl. MwSt.)		CHF 1'363'000

(Kostenbeteiligung der Gemeinde Pratteln vorbehältlich der Budgetgenehmigung durch den Einwohnerrat)

Kostenbeteiligung ASTRA am Knoten Frenkendörferstrasse

Der Knoten Frenkendörferstrasse liegt im Perimeter des ASTRA. Aus diesem Grund wird eine Beteiligung des ASTRA an den Realisierungskosten angestrebt. In einer gemeinsamen Definition zwischen dem ASTRA und dem Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft wurde festgelegt, dass das ASTRA die Ohnehin-Kosten für den Erhalt/Wiederinstandstellung der Anlage tragen wird. Das ASTRA hat eine Beteiligung von max. CHF 2.0 Mio. in Aussicht gestellt.

8.5. Folgekosten

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		8/2024	2025	2026	2027	2028
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	71'000'000				
3	Betriebskosten	1	1	1	1	1
	Unterhaltskosten	50'000	150'000	150'000	150'000	150'000
	Abschreibungen	464'667	1'394'000	1'394'000	1'394'000	1'394'000
	Zinskosten	384'583	1'153'750	1'153'750	1'153'750	1'153'750
	Folgekosten	899'251	2'697'751	2'697'751	2'697'751	2'697'751
4	Folgertrag	0	0	0	0	0
3 - 4	Folgekosten netto	899'250	2'697'751	2'697'751	2'697'751	2'697'751

Die Berechnung der Folgekosten ist exkl. den Landerwerbskosten.

Die Folgekosten werden im Finanzplan ab 2024 berücksichtigt.

8.6. Finanzrechtliche Prüfung

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

9. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Von der Gemeinde **Pratteln** ging folgende Stellungnahme ein:

Wir haben zur Vorlage eine Ergänzung anzubringen bezüglich der Beiträge der Gemeinde an die Kreiselbauten. Auf Seite 30 ist festgehalten, dass sich die Gemeinde an den Knoten Zurlinden und Lohag mit 1/3 an den Baukosten beteiligt. Dies entspricht dem Beschluss des Gemeinderates, jedoch vorbehältlich der Budgetgenehmigung durch den Einwohnerrat. Dieser Vorbehalt ist unseres Erachtens in Klammerbemerkung dem Text anzufügen. Die auf der Seite 27 aufgeführten Landerwerbskosten können wir heute, ohne die noch ausstehende Landerwerbsverhandlung, nur ungeprüft zur Kenntnis nehmen.

Ansonsten haben wir keine weiteren Bemerkungen vorzubringen.

Von der Gemeinde **Augst** ging folgende Stellungnahme ein:

Das vorliegende Projekt bildet eines der hauptsächlichsten und wesentlichsten Infrastrukturvorhaben im Rahmen der Umsetzungsarbeiten von Salina Raurica. Erst mit der Verlegung der Kantonsstrasse und dem Rückbau der bestehenden Rheinstrasse in eine Langsamverkehrsachse kann der Grundgedanke des Spezialrichtplanes mit „Wohnen am Rhein“ sinnvoll umgesetzt werden. Das am Rheinufer gelegene Siedlungsgebiet unterliegt heute einer zu grossen Lärmbelastung und könnte lediglich mit entsprechenden Schutzvorkehrungen entwickelt werden, was mit einer starken Qualitätseinbusse verbunden wäre. Dank dieser Massnahme wird eine verbesserte Erschliessung des gesamten Entwicklungsgebietes gewährleistet.

Die geplante, attraktive Langsamverkehrsachse entlang des Rheins leistet zusammen mit der Förderung und dem vorgesehenen Ausbau des öffentlichen Verkehrs (Verlängerung Tramlinie 14, Verbesserung Busangebot mit Takterhöhungen, verbesserte Umsteigemöglichkeiten beim neuen Busterminal) einen wesentlichen Beitrag zur Erreichung des angestrebten Modal Splits im Gebiet Salina Raurica.

Die neue Lage der Kantonsstrasse bietet zudem eine ideale Voraussetzung für die Weiterführung ab dem neuen Kreisel Frenkendörferstrasse, welcher entsprechend auszubauen ist, entlang der Autobahn in Richtung Kanton Aargau. Erst damit kann eine spürbare Entlastung der Ortsdurchfahrt erzielt werden, was zu einer verbesserten Wohnqualität im Dorfkern führen wird.

Aufgrund der aufgeführten Vorzüge begrüsst und befürwortet die Gemeinde Augst das Vorhaben vollumfänglich. Folgenden Voraussetzungen ist eine gebührende Beachtung zu schenken:

- Infolge des zunehmenden Verkehrsaufkommens entlang der Frenkendörferstrasse gilt es im Rahmen der Umsetzungsarbeiten flankierende Massnahmen für die Querung des Langsamverkehrs (Schulweg, kantonale Radroute) vorzusehen.
- Für die Fussgängerquerung der Ortsdurchfahrt muss durch den Wegfall des bisherigen, LSA gesteuerten Fussgängerstreifens am Knoten Rheinstrasse / Frenkendörferstrasse ein gleichwertiger Ersatz gefunden und realisiert werden.
- Der Rückbau der Rheinstrasse im Gebiet Gallisacher hat in enger Abstimmung mit der Neuerschliessung zu erfolgen.

10. Parlamentarische Vorstösse

Postulat [2015/153](#) von Christof Hiltmann, FDP- Fraktion, betreffend ‚Keine Umgehung des Planungs- und Realisierungsstopps für die Sanierung und Umgestaltung der Hauptstrasse Augst‘

Am 16. April 2015 reichte Christof Hiltmann, FDP- Fraktion, das [Postulat 2015/153](#) betreffend ‚Keine Umgehung des Planungs- und Realisierungsstopps für die Sanierung und Umgestaltung der Hauptstrasse Augst‘ ein. Das Postulat wurde vom Landrat am 19. November 2015 überwiesen. Das Postulat lautet wie folgt:

In dem am 21. März 2013 an die Regierung überwiesenen [Postulat 2012/253](#) wird ein sofortiger Planungs- und Realisierungsstopp für die Sanierung und Umgestaltung der Hauptstrasse Augst gefordert. Dies in erster Linie, da die den Planungen zugrunde liegenden Daten veraltet sind. Zudem wurde die Regierung dazu eingeladen, für die Region Augst ein übergreifendes Verkehrskonzept zu erarbeiten, welches auf den heutigen Daten-Grundlagen basiert.

Der Landrat beschloss in der Sitzung vom 19. März 2015, einen zusätzlichen Projektierungskredit für die Verlegung der Rheinstrasse in Salina Raurica weg vom Rheinufer näher an die Autobahn hin. Mitprojektiert wurde dabei die Absenkung der Frenkendörferstrasse. Dies, obwohl das eingangs genannte Postulat ausdrücklich einen sofortigen Planungs- und Realisierungsstopp für die Umgestaltung der Hauptstrasse in Augst verlangt und bis anhin kein Bericht zum Postulat und somit kein übergreifendes Verkehrskonzept für die Region Augst vorliegt.

Der Regierungsrat wird aufgefordert, sicherzustellen, dass kein Baukredit zur Verlegung der Rheinstrasse Salina Raurica beschlossen wird, bis für die Region Augst ein übergreifendes Verkehrskonzept erarbeitet ist und der Landrat über den Bericht zum [Postulat 2012/253](#) befunden hat. Zudem wird vom Regierungsrat erwartet, dass der Planungs- und Realisierungsstopp für die Sanierung und Umgestaltung der Hauptstrasse in Augst gemäss [Postulat 2012/253](#) eingehalten wird.

Der Bericht zum [Postulat 2012/253](#) wurde vom Regierungsrat am 9. Juli 2013 dem Landrat überwiesen ([LRV 2013/266](#)). Die Bau- und Planungskommission hat gemäss Bericht vom 21. Oktober 2013 mit 11:0 Stimmen dem Landrat empfohlen, das Postulat als erfüllt abzuschreiben. Am 31. Oktober 2013 hat der Landrat über den Bericht zum [Postulat 2012/253](#)

befunden und das Postulat abgeschrieben – notabene eineinhalb Jahre bevor das Postulat [Postulat 2015/153](#) eingereicht wurde.

Im Bericht zur [LRV 2013/266](#) wurde dargelegt, dass im Rahmen der Untersuchung für eine neue Strassenführung im Raum Salina Raurica eine umfangreiche Verkehrsstudie erarbeitet wurde; der Schlussbericht der Verkehrsstudie datiert vom 11. März 2008. Im Rahmen dieser Verkehrsstudie wurde auch eine Weiterführung der im Raum Salina Raurica verlegten Rheinstrasse Richtung Osten bis nach Kaiseraugst / Rheinfeldern untersucht. Dabei wurde ein breiter Variantenfächer untersucht. Im Raum Kaiseraugst konnte keine abschliessende Lösung definiert werden, weil hierfür letztendlich eine gemeinsame Planung mit dem Kanton Aargau notwendig gewesen wäre. Aus Sicht Baselland steht eine Variante mit einer Weiterführung als südliche Umfahrung im Vordergrund. Sie soll an der Frenkendörferstrasse anknüpfen.

Ein übergreifendes, konsolidiertes Verkehrskonzept mit einer neuen Kantonsstrassenführung für die Region Augst-Kaiseraugst existiert noch nicht. Dieses kann auch nicht durch den Kanton-Baselland alleine erarbeitet werden, sondern muss in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Kaiseraugst sowie dem Kanton Aargau erarbeitet werden. Der Vorlage für den entsprechenden Verpflichtungskredit ist in Vorbereitung und soll in der ersten Jahreshälfte 2016 dem Landrat überwiesen werden. Mit der Verkehrsstudie aus dem Jahr 2008 wurde aber aufgezeigt, dass die vorgesehene Linienführung einer verlegten Rheinstrasse und insbesondere der Anknüpfungspunkt an der Frenkendörferstrasse mit einer allfälligen zukünftigen Umfahrung Augst kompatibel sind.

Im Jahr 2015 wurde der Belag der Ortsdurchfahrt Augst erneuert; weitere Projektierungs- und Bautätigkeiten sind momentan keine vorgesehen. Ein allfälliger Baukredit für eine Umgestaltung müsste ja sowieso vom Landrat genehmigt werden.

11. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen wird dem Landrat beantragt, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal 15. November 2016

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Thomas Weber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

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

12. Anhang

Übersichtsplan, Gesamtprojekt (Neubau/Rückbau)

Querschnitte rückgebaute Rheinstrasse

Querschnitte neue Hauptverkehrsstrasse

Landratsbeschluss

Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse: Verpflichtungskredit für die Realisierung und das Mobilitätsmanagement, Nachtragskredit für den Landerwerb

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für das Projekt betreffend Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 51'860'000 inkl. Mehrwertsteuer (von zurzeit 8.0%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber April 2015 werden bewilligt.
2. Der für das Projekt betreffend Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse erforderliche Nachtragskredit zum Landerwerb von CHF 4'740'000 wird bewilligt.
3. Der für das Projekt betreffend Mobilitäts- und Verkehrsmanagement Salina Raurica (Umsetzung, Controlling und Weiterentwicklung sowie Koordination) erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 900'000 inkl. Mehrwertsteuer (von zurzeit 8.0%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber April 2014 werden bewilligt.
4. Von der Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 35% an den anrechenbaren Kosten für Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse, maximal CHF 16.34 Mio. Preisbasis Oktober 2005, zuzüglich der Mehrwertsteuer und der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
5. Von der Beteiligung der Gemeinde Pratteln am Bau der Knoten Zurlinden und Lohag in der Höhe von CHF 1'363'000 inkl. Mehrwertsteuer wird Kenntnis genommen.
6. Von der Beteiligung des Bundesamtes für Strassen ASTRA am Bau des Knoten Frenkendörferstrasse in der Höhe von max. CHF 2'000'000 inkl. Mehrwertsteuer wird Kenntnis genommen.
7. Das Postulat [Postulat 2015/153](#) von Christof Hiltmann betreffend ‚Keine Umgehung des Planungs- und Realisierungsstopps für die Sanierung und Umgestaltung der Hauptstrasse Augst‘ wird abgeschrieben.
8. Ziffer 1 bis 3 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: