



2016/378

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Salina Raurica, Tramverlängerung Linie 14: Genehmigung Generelles Projekt

Vom 22. November 2015

rsaurica

1. Zusammenfassung

Mit dem vom Landrat am 15. Januar 2009 ([LRV 2007-005A](#)) beschlossenen Spezialrichtplan "Salina Raurica" wurde die Voraussetzung für die gezielte Entwicklung des in der Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst liegenden, 60 Hektaren grossen Areals geschaffen.

Hier entsteht jetzt ein hochwertiges Wohn- und Gewerbegebiet. Das erste grosse realisierte Projekt ist der Neubau eines Produktionszentrums für die Nordwestschweiz durch COOP auf einer Fläche von gegen 10 Hektaren. Mit der dichten Nutzung der Areale im Entwicklungsgebiet Salina Raurica sind verkehrliche Massnahmen wie der Rückbau der Rheinstrasse / Neubau der Hauptverkehrsstrasse 3/7, ein Ausbau der Fussverbindungen und Radrouten und eine optimale Erschliessung mit dem ÖV verbunden. Es wird ein Modal-Split von 35% ÖV angestrebt. Mit der S-Bahn-Station Salina Raurica wurde ein erster Schritt in diese Richtung umgesetzt.

Für eine attraktive, leistungsfähige Erschliessung des gesamten Entwicklungsgebiets und die Umsetzung eines ÖV-Anteil von 35% am Gesamtverkehr ist die Verlängerung der Tramlinie 14 von der heutigen Endstation Pratteln bis zur Bushaltestelle Augst zentral.

Dieses Tram soll von der heutigen Haltestelle am Bahnhof Pratteln, wo eine Umgestaltung zu einem Stadtplatz vorgesehen ist, unter dem Bahnhof SBB (mit neuem Unterführungsbauwerk und optimierten Umsteigemöglichkeiten) und über den Gallenweg zum Grüssenareal geführt werden. Vor dem geplanten OBI-Baumarkt soll ein Quartierplatz entstehen, der durch eine Tramhaltestelle erschlossen wird. Die hier vorgesehene Tramwendeschleife ermöglicht das Wenden im 7.5-Min-Takt und das Weiterführen jedes zweiten Kurses im 15-Min-Takt.

In einem Bogen über eine neue Brücke werden das Tram wie auch der Fuss- und Veloverkehr in das nördlich der A2 liegende, noch weitgehend unüberbaute Entwicklungsgebiet Salina Raurica in der Rheinebene geführt. Die Tramstrecke führt von der neuen Brücke über die A2 vorbei am Coop-Neubau via teilweise neue Netzibodenstrasse zum zukünftigen Längipark und weiter auf der alten Rheinstrasse bis zur Endhaltestelle Augst an der Frenkendörferstrasse.

Die Endhaltestelle Augst soll als Umsteigedrehscheibe Tram / Bus gestaltet und zu einem Quartierzentrum aufgewertet werden. Durch den Tramanschluss wird das neue Siedlungsgebiet optimal erschlossen, zudem ist die Option einer späteren Weiterführung der Tramlinie bis Kaiseraugst gegeben.

Für die Verlängerung der Tramlinie 14 liegt ein bereinigtes Vorprojekt / Generelles Projekt vor, welches dem Landrat zur Genehmigung vorgelegt wird.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	4
3.1.	Einbindung in Planung	5
3.2.	Heutige Situation	6
3.3.	Künftige Situation und Ziele	6
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	9
4.	Das Projekt	12
4.1.	Betriebs- und Gestaltungskonzept	12
4.2.	Detailprojekt	13
4.3.	Fahrleitungsprojekt	18
4.4.	Werkleitungen und Entwässerung	18
4.5.	Kunstbauten	18
5.	Termine	20
6.	Kosten und Finanzierung	21
6.1.	Finanzrechtliche Prüfung	22
7.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	22
8.	Parlamentarische Vorstösse	23
9.	Antrag	27
10.	Beilagen	28

2. Rechtliche Grundlagen

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (SR 742.101, EBG)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 ([GS 33.0289, SGS 400](#))
- Strassengesetz vom 24. März 1986 ([GS 29.252, SGS 430](#))
- Landratsvorlage [2007-005A](#) vom 19. August 2008: Genehmigung des Spezialrichtplans Salina Raurica und der Projektierungs- und Verpflichtungskredite für die Schlüsselprojekte im Gebiet Salina-Raurica und Realisierung von ersten Projekten (inzwischen integriert in den kantonalen Richtplan), beschlossen mit [LRB-Nr. 982](#) vom 15. Januar 2009
- Landratsvorlage [2007-169](#) vom 26. Juni 2007: Erlass Kantonalen Richtplan (KRIP), beschlossen mit [LRB-Nr. 1080](#) vom 26. März 2009
- Landratsvorlage [2011-234](#) vom 23. August 2011: Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP); Anpassung Tramverlängerung Pratteln-Augst, beschlossen mit [LRB-Nr. 152](#) vom 17. November 2011
- Landratsvorlage [2014-439](#) vom 16. Dezember 2014: 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, beschlossen mit [LRB-Nr. 2684](#) vom 19. März 2015

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. 2001 initiierte der Kanton die koordinierte Planung des Gebietes, um die Nutzungskonflikte zwischen den Ausbauvorhaben in den Industrie- und Gewerbegebieten und den Forderungen des Luftreinhaltemassnahmenplans zu lösen.

Hier entsteht ein hochwertiges neues Siedlungsgebiet, Salina Raurica, mit gemischter Nutzung. Neben Arbeitsplätzen werden auch hochwertige Wohnungen geschaffen. Das Gebiet ist ein Fokus-Areal der Baselieter Wirtschaftsoffensive.

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

- S-Bahn-Station Salina-Raurica zur Anbindung an die Regio-S-Bahn (realisiert 2008)
- Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica mit Endhaltestelle in Augst
- Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7 auf eine neue Achse entlang der Autobahn A2 und Rückbau der jetzigen Rheinstrasse zu einem Rad- und Fussweg

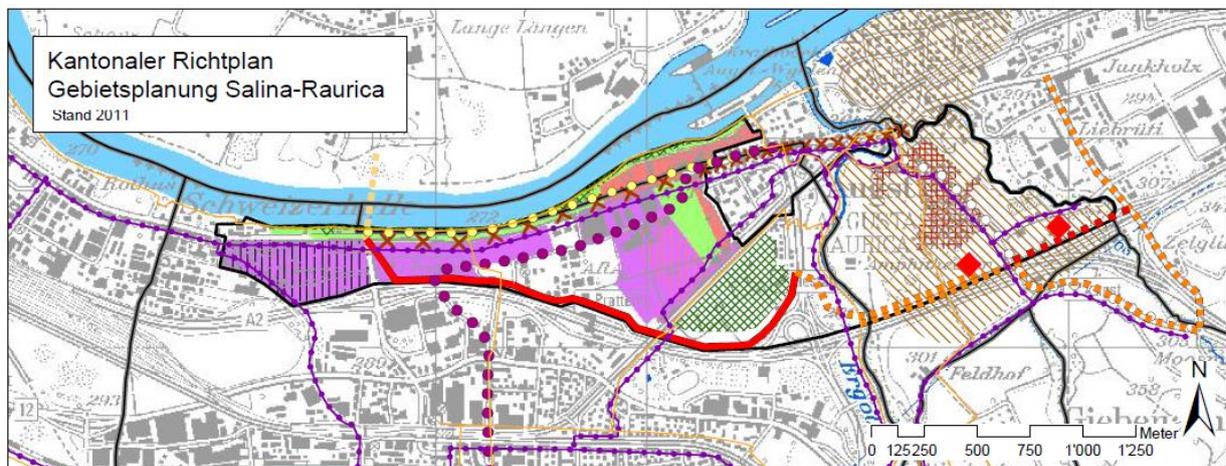
Wegen der bereits heute sehr hohen Verkehrsbelastung im Raum Pratteln/Schweizerhalle soll ein wesentlicher Teil des durch die Siedlungserweiterung neu generierten Verkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden.

Am 17. November 2011 hat der Landrat deshalb eine Richtplan-Anpassung ([LRV 2011-234](#)) verabschiedet, mit der die Verlängerung der Tramlinie 14 bis zur Endhaltestelle Augst (anstatt S-Bahn-Station Salina Raurica) festgelegt wurde (Trasseesicherung). Zudem wurde die Planungsanweisung an die kantonalen Fachstellen erteilt, für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, das zeitlich und kapazitätsmässig auf die Bautätigkeit abgestimmt und dazu geeignet ist, das Ziel eines 35%-ÖV-Anteils in Salina Raurica anzustreben.

3.1. Einbindung in Planung

Im KRIP ist zu Salina Raurica, Objektblatt Verkehr, folgendes Verkehrskonzept enthalten:

- S-Bahn-Station Salina Raurica zur Anbindung an die Regio-S-Bahn (bereits realisiert)
- Verlängerung der Tramlinie 14 (Trassee-Sicherung)
- Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 an die A2
- Verkehrsberuhigung Augst mit potentieller Umfahrung Augst
- Attraktive und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr



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)		Planungsperimeter
	Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse		antiker Stadtperimeter
	Verkehrsberuhigung Hauptstrasse		Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde
	Umfahrung Augst (Zwischenergebnis)		Rheinüberquerung (Trasseesicherung)
	Option Umfahrung Augst (Trasseesicherung)		kantonaler Wanderweg
	Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde (Zwischenergebnis)		kantonale Radroute
	Tram-Korridor Pratteln - Augst (Zwischenergebnis, Trasseesicherung)		Gemeindegrenzen

Es enthält unter anderem die folgenden Planungsgrundsätze bzw. -anweisungen:

„Zwischen Pratteln-Mitte und der Bushaltestelle Augst ist ein Tram-Korridor für eine Verlängerung der Linie 14 freizuhalten. Optional kann die Linie später bis Kaiseraugst verlängert werden.“

„Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, mit dem Ziel, einen hohen ÖV-Anteil von 35% anzustreben.“

Mit der Entwicklung in Salina Raurica werden auch die Entwicklungen von Nutzungen und Verkehrsnetzen im Umfeld (Gemeinden Pratteln und Augst, Ergolzthal, Aargauer Entwicklungsschwerpunkt Rheinfelden/Kaiseraugst usw.) berücksichtigt. In der Gemeinde Pratteln bestehen Schnittstellen zu mehreren Drittprojekten, die in die Planung einbezogen wurden:

- Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7
- Kreisel Grüssenhölzli und Grüssenhölzliweg
- Ausbau Bahnhof Pratteln
- Quartierplan Häring / Überbauung Vierfeld
- Quartierplan Bahnhofstrasse
- Quartierplan CERES
- Quartierplan Grüssenhölzli (OBI)
- Bauvorhaben COOP

3.2. Heutige Situation

Das Planungsgebiet wird im südlichen Teil vorwiegend von Gewerbebauten geprägt, während im nördlichen Teil, wo die Siedlungserweiterung Salina Raurica geplant ist, heute Industriebauten sowie unbebaute Flächen dominieren. Das Gebiet weist eine hohe Verkehrsbelastung durch die in West-Ost-Richtung verlaufende Nationalstrasse A2 mit 120'000 Fahrzeugen/Tag und die (zu verlegende) kantonale Hauptverkehrsstrasse 3/7 mit eher moderaten 11'000 Fahrzeuge/Tag (Durchschnitt 2010) auf, insbesondere aber auch durch interne Wechselwirkungen wie die Nord-Süd-Verbindungen über die Autobahnzufahrten. Im Osten liegen das Prattler Siedlungsgebiet Längi und die Gemeindegrenze zu Augst.

Eine Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz besteht beim Bahnhof SBB in Pratteln und bei der neuen S-Bahn Station Salina Raurica. Die heutige Endstation der Tramlinie 14 befindet sich in ca. 150m Entfernung zum SBB-Bahnhof Pratteln. Anschlüsse ans Busnetz Richtung Basel/Liestal bestehen im Gewerbegebiet Pratteln, Längi und Augst, das Quartier Grüssen wird mit dem Ortsbus erschlossen. Ein Grossteil der noch unüberbauten Flächen ist nicht oder nur schlecht erschlossen, befindet sich aber in erschliessungstechnisch bester Lage.

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.

Durch die Siedlungsentwicklung werden die Einwohnerzahl und die Zahl der Arbeitsplätze bis zum Jahr 2030 stark zunehmen. Dies führt zusammen mit der allgemeinen regionalen und überregionalen Verkehrsentwicklung zu einer markanten Verkehrszunahme.

Deshalb wird die bestehende Rheinstrasse einerseits zu einer Fuss- und Veloverkehrsachse aufgewertet; der Siedlungsraum wird dadurch vom Verkehr entlastet. Andererseits wird durch den Neubau der Hauptverkehrsstrasse 3/7 entlang der A2 der Strassenverkehr am südlichen Rand des Entwicklungsgebiets an die A2 verlegt und damit gebündelt. Im Wesentlichen soll das durch die Entwicklung des Gebietes Salina Raurica generierte neue Verkehrsvolumen durch den ÖV aufgenommen werden. Dies kann nur durch eine markante Steigerung des Angebots und durch die Steuerung der Verkehrsentwicklung und eine gezielte Förderung des öffentlichen Verkehrs gelingen. Der Erschliessung des Gebietes mit dem ÖV kommt daher eine zentrale Bedeutung zu. Hauptverkehrsträger im ÖV ist das Tram, mit optimalen Umsteigemöglichkeiten auf die S-Bahnen in Pratteln und die Buslinien an der Endhaltestelle in Augst.

Von einer optimalen ÖV-Erschliessung des Gebiets profitiert auch der motorisierte Individualverkehr: Wenn Verkehrsteilnehmer mit Wahlfreiheit (z. B. viele Pendler) ein attraktives ÖV-Angebot vorfinden und entsprechend nutzen, stehen auf der Strasse zusätzliche Kapazitäten für jene Fahrten zur Verfügung, die auf das Auto angewiesen sind (z. B. Gewerbetreibende mit Material, grössere Einkäufe).

3.3.1. Projekt Tramverlängerung

Im KRIP ist gemäss Beschluss vom 17. November 2011 festgesetzt, dass das Tram via Grüssen, Querung der Autobahn, Netzibodenstrasse und Längi bis zur Busstation Augst an der Frenkendörferstrasse verlängert werden soll.

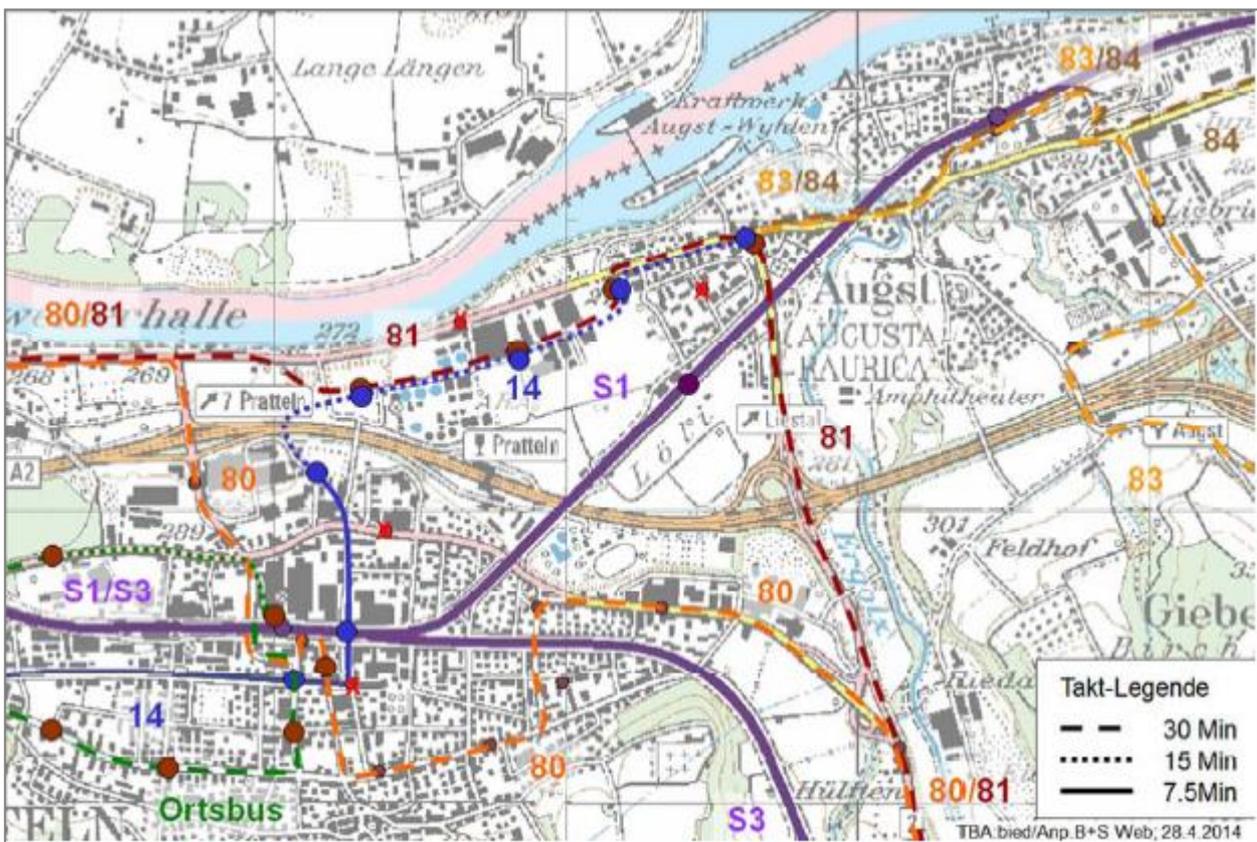
Folgende Ziele werden damit angestrebt:

- Effiziente ÖV- Erschliessung der bestehenden Nutzungen, etwa von COOP Lobos mit gegen 800 Mitarbeitenden
- Erstklassige Erschliessung künftiger Arbeitsplätze im Herzen des Entwicklungsgebietes Salina Raurica
- Optimale Anbindung der künftigen Wohngebiete im Entwicklungsgebiet Salina Raurica und am Rhein
- Entwicklung attraktiver städtischer Räume entlang des Tramkorridors mit Adressbildung für das Gebiet Salina Raurica
- Annäherung an das Modal-Split-Ziel von 35% ÖV
- Schaffung von effizienten Umsteigesituationen, verbesserte Verknüpfung der Verkehrsträger

Die folgende Abbildung gibt einen orientierenden Überblick (kein Beschlussinhalt) über die zukünftige Situation des ÖV. Der Tramkorridor Pratteln-Grüssen-Längi führt zentral durch Salina Raurica bis zur Frenkendörferstrasse bei Augst. Im 7.5-min-Takt verkehrt das Tram bis

Grüssen (ausgezogene Linie) und alle 15min weiter durch Salina Raurica bis Augst (gepunktete Linie). Eine Verdichtung auf einen 7.5-min-Takt bis Augst ist möglich. Im Bereich Netzboden-/Rheinstrasse wird parallel die Buslinie 81 geführt. Bei der Endhaltestelle ‚Augst‘ gibt es Umsteigemöglichkeiten auf drei Buslinien (81, 83, 84). Verbesserte Umsteigebeziehungen entstehen auch beim SBB-Bahnhof Pratteln. Die Möglichkeit einer späteren Verlängerung der Linie 14 bis Kaiseraugst ist gewährleistet.

Mit dieser Linienführung decken die Haltestellen ein grosses potentielles Einzugsgebiet ab, das Einkaufszentrum Grüssen wird zudem direkt ans Tram angebunden. So wird der bisherige stark genutzte Gewerberaum mit dem Entwicklungsgebiet Salina Raurica verknüpft und optimal erschlossen.



Trasseesicherung, in blau

Im Rahmen der Untersuchungen hat sich gezeigt, dass das Modal-Split-Ziel von 35% ÖV-Anteil gemäss Richtplan auch bei umfassenden Massnahmen bezüglich neuer ÖV-Infrastruktur, neuen ÖV-Angeboten und Mobilitäts-Management im heutigen rechtlichen Rahmen nicht zu erreichen sein wird. Dies schmälert jedoch die Notwendigkeit des vorliegenden Ausbauvorhabens in keiner Weise. Denn die verkehrliche Erreichbarkeit, die durch diese Tramverlängerung in zuverlässiger Art angeboten werden kann, ist ein zentraler Baustein zur Erreichung der gewünschten Siedlungsentwicklung im Gebiet Salina Raurica

3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

3.4.1. Projekt Tramverlängerung

Im ursprünglichen KRIP ([LRV 2007-169](#)) war die Linienführung der Tramlinie 14 ehemals folgendermassen vorgegeben: Bahnhof Pratteln – Gallenweg – Kraftwerkbrücke – Rheinstrasse – S-Bahn-Station Salina Raurica (Planungskredit für CHF 1'344'000.-- inkl. MwSt.).

In der Machbarkeitsstudie zur Tramverlängerung der Linie 14 wurden verschiedene Linienführungsvarianten untersucht, die in einigen Punkten vom KRIP abweichen.

Deshalb hat der Landrat mit Beschluss vom 17. November 2011 im KRIP die Linienführung wie folgt angepasst:

- Grüssen: Erschliessung des Gebiets Grüssen via Grüssenhölzliweg
- Brücke über A2: Überführung über die A2 westlich der bestehenden Kraftwerkbrücke
- Zentrale Lage: Verlauf der Tramlinie in der Rheinebene auf der Netzibodenstrasse
- Endhaltestelle: Endpunkt Tram als Umsteigepunkt Tram / Bus an der Frenkendörferstrasse bei Augst

Auf dieser Grundlage wurde das Vorprojekt für die Tramverlängerung erarbeitet. Darin wurden noch offene Fragen aus der Machbarkeitsstudie geklärt und die technische Funktionalität geprüft. Das Gestaltungskonzept wurde in der landschaftspflegerischen Begleitplanung separat dokumentiert. Zusätzlich wurden der UVB (Umweltverträglichkeitsbericht) und ein separates Dossier zur Unterführung SBB erstellt. Dabei wurde die Grundkonzeption der Machbarkeitsstudie, wie die Linienführung und die Gestaltung der Endhaltestelle, bestätigt.

Mit den kommunalen Planungen (Zonenplanungen und Strassennetzplanungen Pratteln und Augst) ist das Projekt wechselseitig abgestimmt.

Das Vorprojekt bildet die Grundlage für das Konzessionsgesuch beim Bund. Die vorhandenen Pendenzen können im Rahmen des Bauprojektes erledigt werden.

3.4.2. Projekt Mobilitäts- und Verkehrsmanagement

In einer Studie gemäss [LRB Nr. 982](#) vom 15. Januar 2009 wurden verschiedene Massnahmen zum Mobilitätsmanagement entwickelt. 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. Die gewonnenen Erkenntnisse wurden 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 Schwerpunkte der ersten, bereits umgesetzten Etappe des Mobilitäts- und Verkehrsmanagements bestanden in:

- Schaffung einer Auslegeordnung über die verkehrliche Entwicklung

- Definition von Massnahmen zur Optimierung der Mobilität im Entwicklungsgebiet 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

In der nächsten Etappe sind erste eigenständige Pilot-Massnahmen näher zu definieren und umzusetzen. Die entsprechenden Mittel sind am 9. März 2015 (LRV 2014-439) gesprochen worden.

3.4.3. Projekt Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7

- Auf der Grundlage des [LRB Nr. 982](#) vom 15. Januar 2009 ([LRV 2007-005A](#)) und [LRB-Nr. 2684](#) vom 19. März 2015 ([2014-439](#)) wurde für die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 (Neubau / Rückbau) ein Bauprojekt inkl. UVB erarbeitet. Die Planaufgabe hat im 4. Quartal 2015 stattgefunden. Zurzeit läuft die Einsprachenverständigung.

3.4.4. Fuss- und Veloverkehr

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

- In West-Ost-Richtung am Rhein entlang. Die heutige Route liegt 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.

Die bestehenden kantonalen Radrouten sind für die interne Groberschliessung des Entwicklungsgebiet Salina Raurica sowie der Verbindung zu den wichtigsten Zielorten nur bedingt 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 SBB-Bahnhof Pratteln ein wichtiges Ziel für den Velo- und Fussverkehr dar. Heute steht für die Querung der Autobahn die Kraftwerkstrassenbrücke zur Verfügung; die aber momentan im Gebiet Salina Raurica noch ungenügend an ein lokales Netz angebunden ist. 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. Mit diesen Massnahmen können die wichtigsten Defizite zur Anbindung des Gebietes Salina Raurica an Pratteln behoben werden.

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.

3.4.5. Verkehrsmodell

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 erwarteten 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. Zur Bestimmung der Verkehrsentwicklung bis zum Endzustand 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 / Bahnhofgebiet Pratteln.

Für Salina Raurica basieren Nutzungsmix und Überbauungsdichte auf den Zonenplanentwürfen der Gemeinden. Bezüglich des Verkehrs wurde eine vollständige Entwicklung der Massnahmen (neue Hauptverkehrsstrasse gebaut, restliche Erschliessung des Gebietes Salina Raurica erstellt, Tramlinie 14 durch das Gebiet Salina Raurica bis zur Endhaltestelle Augst in Betrieb) hinterlegt. Aufgrund der Zunahme von Einwohnern und Arbeitsplätzen nimmt die Auslastung des Strassennetzes und der neuen Hauptverkehrsstrasse zu. Die verbesserte ÖV-Erschliessung (insbesondere Tram) dämpft die Auslastung des Strassennetzes.

4. Das Projekt

4.1. Betriebs- und Gestaltungskonzept

Eigenes Trasse oder Mischverkehr

Der Entscheid betreffend Tram-Eigentrassee oder Mischverkehr ist von verschiedenen Faktoren abhängig. Entscheidend sind die Fahrplanstabilität, der vorhandene Platz, die Linienführung (gleicher oder anderer Verlauf wie MIV), die Länge des Eigentrassee-Bereichs, die Verträglichkeit mit dem Strassenraum und ob die daraus entstehenden Mehrkosten vertretbar sind.

Konflikte Velofahrer

Bezüglich der Führung der Velos soll die Längsführung ausserhalb des Tramlichtraumprofils erfolgen, in Ausnahmen kann davon abgewichen werden. Der minimale Kreuzungswinkel zwischen Velo / Tramschiene soll 30° betragen, was teilweise Kreisellösungen sinnvoll macht.

Fussgänger

Bei Fussgängerquerungen ist darauf zu achten, dass genügend Sichtweiten vorhanden sind. Zudem soll bei verteilten Querungsbedürfnissen mit kurzen Mittelinselabfolgen auf eine Verschwengung verzichtet und dafür beispielsweise ein Mehrzweckstreifen durchgezogen werden.

ÖV-Achsen innerorts

Innerörtliche ÖV-Achsen werden im Tempo 50-Regime geführt, ausser wenn die tatsächlich gefahrene Geschwindigkeit 30 km/h nicht überschreitet oder aus Sicherheitsgründen ein tieferes Tempo notwendig ist.

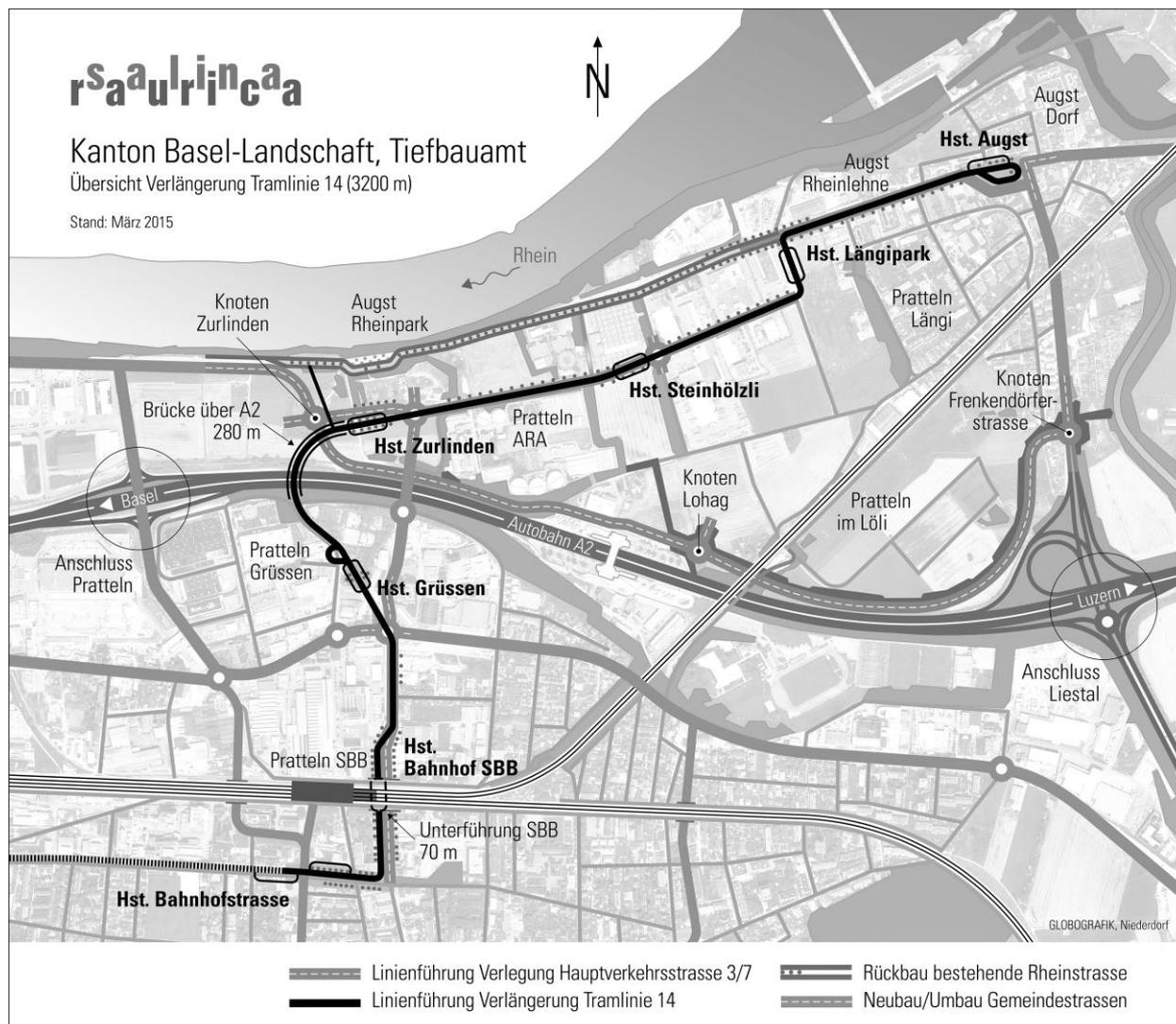
Um die Fahrplanstabilität zu gewährleisten, werden in der Regel Bedarfs-LSA eingesetzt. Die Haltestelle Längipark, die nur für den ÖV (Tram und Bus) durchlässig sein darf und sonst als verkehrliche Wasserscheide dienen muss, ist in der kommenden Phase detailliert zu beplanen.

Haltestellengestaltung

Das Grundkonzept der Gestaltung sieht vor, die Haltestellen wie auch die Strassenzüge städtisch auszubilden. Die Haltestellen sollen als Merkpunkte sichtbar in Erscheinung treten. Dies erfolgt mit der Ausgestaltung der Haltestellen selbst wie auch mit der Baumartenwahl. Die verschiedenen Abschnitte und Funktionen werden durch die Wahl unterschiedlicher Baumarten und eventuell Belagsausbildungen gekennzeichnet. Die Haltestellen müssen behindertengerecht ausgestaltet sein.

4.2. Detailprojekt

Im Folgenden werden die 11 Streckenabschnitte kurz beschrieben (von SW nach NO):



4.2.1. Stadtplatz

Der erste Abschnitt befindet sich im Bereich der heutigen Haltestelle Bahnhofstrasse in Pratteln. Er weist ein hohes städtebauliches Potenzial auf und wird durch die Gemeinde in einen Stadtplatz umgestaltet, der sich bis zur Schlosstrasse erstreckt. Dafür ist die Umstellung vom Schottergleis auf Strassenbahnbetrieb und dadurch die Integration des Trams in den Platz geplant. Die Haltestellenkanten sollen versetzt beidseits der Bahnhofstrasse zu liegen kommen.

Im Bereich der Schlosstrasse schwenkt das Tram nach Norden zur Unterführung SBB. Die heutige Endstation wird aufgehoben und die dortige Tramwendesleife zugunsten eines künftigen Stadtparks Vierfeld zurückgebaut. (Die Möglichkeit eines zukünftigen Trassees in Richtung Pratteln Buholz soll aber gesichert bleiben.) Die Querung der Bahnhofstrasse (Hauptverbindung Nord-Süd) und der Burggartenstrasse durch den MIV erfolgt LSA-gesteuert. Die Querung der Schlosstrasse wird für den MIV geschlossen, dies bildet die Voraussetzung für die Schaffung des neuen Platzes. Zwischen den Querungsachsen ist in Ost-West-Richtung

nur Zubringerdienst gestattet. Für das Velo gibt es eine gut markierte Verbindung südlich des Trams.

4.2.2. Unterführung SBB

Hier entsteht ein neues, erweitertes Unterführungsbauwerk unter dem Bahnhof mit einer neuen Tramhaltestelle Bahnhof SBB (siehe Beilage 1). Über die Rampe Süd gelangt das Tram im begrünten Eigentrassee zur Haltestelle, von der aus die SBB-Perrons über eine Rampe erreicht werden können. Der Fussgängerbereich / das Tramperron ist aus verbindungstechnischen Gründen westseitig des Trams (= Seite Bahnhof). Die Strasse verläuft ostseitig. Die Nordrampe führt das Tram in den Gallenweg, wo im Mischverkehr weitergefahren wird (am nördlichen Rampenende Regelung mit Bedarfs-LSA). Die Velos fahren im Mischverkehr mit dem MIV, ausser bergwärts in den Rampenbereichen, wo ein Velostreifen erstellt wird. Im Zuge der notwendigen Verbreiterung des Rampenbauwerks Gallenweg Süd/Schlossstrasse sind die Abbrüche eines Wohnhauses, eines Kiosks und eines Transformatorenhauses notwendig.

4.2.3. Gallenweg / Querung Hohenrainstrasse

Heute ist der Gallenweg eine unscheinbare Ortsverbindungsstrasse. Das Tram im Allgemeinen, die neue Umsteigestation unter dem Bahnhof Pratteln im Speziellen, bauliche Umnutzungen sowie die Öffnung der Kraftwerkstrasse in der nördlichen Fortsetzung schaffen hier aber eine neue Ausgangslage.

Für die Querung der Hohenrainstrasse wurden 2 Varianten erarbeitet:

Variante 1 - à Niveau

Das Tram fährt in Strassenlage im Mischverkehr mit dem MIV. In beide Richtungen gibt es einen Radstreifen. Die Fussgängerquerungen sind jeweils mit einer Mittelinsel als Querungshilfe zu sichern. Da mit den Tramgleisen aus fahrdynamischen aber auch aus gestalterischen Gründen nicht an jeder Insel ein Bogen gefahren werden kann, wird ein 1.5 m breiter Mehrzweckstreifen angebracht, welcher das Queren der Strasse erleichtert, was insofern von Vorteil ist, als dass in einer ersten Phase aus Platzgründen nur das westliche Trottoir realisierbar ist. Insgesamt beträgt die Strassenbreite (inkl. westlichem Gehweg) 12.00 m. Der westseitige Gehweg wird im Laufe der Umnutzungen durch einen ostseitigen Gehweg ergänzt. Eine Allee gibt diesem Abschnitt ein neues Erscheinungsbild. Der Knoten Hohenrainstrasse wird mit Kreisverkehr mit Bedarfs-LSA sowie Fussgängerstreifen geregelt. Die Leistungsfähigkeit der Hohenrainstrasse sowie die Fahrplanstabilität sind gewährleistet (siehe Beilagen 2 und 3).

Die Kosten für diesen Abschnitt mit der Var. 1 - à Niveau betragen: CHF 10.5 Mio. (+/- 20%).

Variante 2 - Tieflage

Das Tram fährt ab der Haltestelle in der Unterführung SBB in Tieflage, das heisst in einem Tunnel von 240 m Länge und erreicht nach Unterquerung des Kreisels Hohenrainstrasse und einer Rampe die Haltestelle Grüssen. Der Gallenweg gewinnt auf einer Rampe parallel zu den Tramgleisen genügend Höhe, ehe er auf den Tramtunnel verschwenkt und auf diesem in seiner heutigen Lage zum Kreisverkehr Hohenrainstrasse führt. Der Querschnitt lässt sich gegenüber der Variante à Niveau reduziert auf rund 9.50 m (inkl. westlichem Gehweg) ausführen, was für den prognostizierten Verkehr genügend sein wird (siehe Beilagen 4 und 5).

Die Kosten für diesen Abschnitt mit der Variante 2 - Tieflage betragen: CHF 26.5 Mio. (+/- 20%)

Variantenvergleich

Für die Entwicklungsplanung Salina Raurica wurde ein Verkehrsmodell erstellt, welches die zukünftige Siedlungsentwicklung in Salina Raurica und Grüssen abbildet. Aufgrund der starken Siedlungsentwicklung im Raum Grüssen/Bahnhof Pratteln Nord resultiert eine starke Zunahme der Verkehrsentwicklung insbesondere auf der Salinen- und der Hohenrainstrasse, da die Autobahn bereits stark ausgelastet ist und ein grosser Anteil des zusätzlichen Verkehrs von Süden (vor allem aus dem Ergolzthal) her kommt.

Das bedeutet, dass die Kapazität des Strassensystems Hohenrainstrasse/Salinenstrasse für die langfristige Entwicklung des Gebietes Grüssen/Bahnhof Pratteln Nord entscheidend ist. Kurzfristig bewahrt die Tieflage des Trams (= Entflechtung Tram / MIV) dem MIV auf dem Kreisel Gallenweg eine höhere Kapazitätsreserve wie mit der Variante à Niveau (Tram / MIV auf gleicher Ebene), d.h. auf den ersten Blick scheint dies die bessere Lösung zu sein. Wächst der MIV auf der Hohenrainstrasse jedoch weiter an (was zu erwarten ist), so müssen die MIV-Ströme entflechtet werden, indem unter dem Kreisel Gallenweg eine Unterführung (Unterpass, analog Unterführung Nauenstrasse beim Bahnhof SBB in Basel) erstellt wird. Diese Lösung ist aber bei einem Tram in Tieflage nicht bzw. nur viel aufwendiger möglich, da die Unterführung statt im Niveau -1 (Unterquerung Kreisel) im Niveau -3 (Unterquerung Kreisel, Tram in Tieflage und Abwasserkanal) erstellt werden müsste.

Da für das Gebiet Grüssen/Bahnhof Pratteln Nord in der nahen Zukunft eine hohe Dynamik zu erwarten ist, sollte ein Ausbau der Kapazitäten weiterhin möglich sein. Die Variante der Tramführung à Niveau ist aufwärtskompatibel, indem sie bei Erreichen der Kapazitätsgrenze (Verkehrszunahme auf der Hohenrainstrasse um 16% und Ausbau aller anderen kapazitätsbestimmenden Knoten auf der Hohenrainstrasse) mit einem zusätzlichen Unterpass (Unterführung) für PWs erweitert wird und damit für den MIV als auch für das Tram optimale Bedingungen schafft.

Zusätzlich ist die Lage à Niveau deutlich günstiger (Kostendifferenz: CHF 16.0 Mio.) und hat einen besseren städtebaulichen Effekt.

Aufgrund dieser Überlegungen ist aus fachlicher und strategischer Sicht eine Lage des Trams à-niveau zu favorisieren. Denn nur diese Variante bietet die flexiblen Voraussetzungen dafür, zu einem späteren Zeitpunkt einen Unterpass für den MIV zu erstellen. Gleichzeitig ist jedoch der zusätzliche Platzbedarf für eine allfällige Unterführung der Strasse in Ost-West-Richtung der Hohenrainstrasse zu sichern.

Daher empfiehlt die Bau- und Umweltschutzdirektion die Querung der Hohenrainstrasse mit einer Tramführung à Niveau. Das zur Genehmigung vorgelegte Generelle Projekt sieht deshalb eine Querung der Hohenrainstrasse **à Niveau** vor.

4.2.4. Grüssen

Nach dem Knoten Hohenrainstrasse fährt das Tram in der Variante à Niveau mit einem Gefälle von ca. 4% im begrüneten Eigentrassee in nordwestlicher Richtung durch das Glatt-Areal. In der Variante Tieflage fährt das Tram nach dem Knoten Hohenrainstrasse mit einer Steigung von ca. 6% über eine Rampe ebenfalls durch das Glatt-Areal. Bei beiden Varianten ist der Abbruch des Gebäudes Kraftwerkstrasse 3 (Glatt AG) notwendig, was wiederum die Auslagerung der

gesamten Glatt AG notwendig macht und im Gegenzug die Möglichkeit bringt, den Platz um die Haltestelle baulich/nutzungsmässig neu zu fassen.

Vor dem geplanten OBI kommt die neue Haltestelle Grüssen zu liegen. Die Führung des Trams durch das Grüssenareal ist im Wesentlichen durch Quartierentwicklungsziele bestimmt. Die Haltestelle Grüssen soll einen neuen zentralen Platz beleben und die Erschliessungsqualität gewährleisten. Das Tram ist integriert in die Platzsituation. Anschliessend an die Haltestelle folgt die Wendeschleife westwärts über den Grüssenhölzliweg. Durch die Wendeschleife wird die Weiterführung der Linie im 15-min-Takt nach Augst ermöglicht. Ab hier verläuft die Linie parallel zur Strasse bis zum Knoten Grüssenhölzliweg, wo dem Tram der Vortritt gewährt wird.

Entlang der Tramverbindung Hohenrainknoten – Haltestelle Grüssen liegt ein neuer Fuss-, Radweg. Ansonsten verkehrt das Velo im Mischverkehr.

4.2.5. Überführung über die A2

Die Linienführung Grüssen führt zu einer neuen Trambrückenquerung über die A2/A3. Eine statische Überprüfung hat gezeigt, dass die vorhandene Brücke Kraftwerkstrasse über die A2 nicht über die Tragkraft für eine neue Tramlinie verfügt und deshalb eine neue Brücke erforderlich ist. Aus der Konsequenz der Linienführung Grüssen ergibt sich, dass der Fuss- und Veloverkehr ebenfalls zusätzlich zur Achse Kraftwerkstrasse über die neue Brücke geführt werden soll. Die gewählte Lösung gibt dem Tram ein Eigentrassee und führt den Fuss- und Veloverkehr parallel auf der Westseite. Beides ist in einer Betonbrückenkonstruktion integriert. Auf der Nordseite stellt eine Abzweigungsbrücke die direkte, kreuzungsfreie Verbindung zur Fuss-/Radwegverbindung auf der rückgebauten Hauptverkehrsstrasse 3/7 her (siehe Beilage 6).

4.2.6. Zurlinden

In diesem Bereich besteht enger Koordinationsbedarf mit der Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und der Verbindung derselben mit der Netziboden- und Kraftwerkstrasse mittels zwei Kreiseln. Nach dem Ende der Autobahnbrücke muss das Tram in die Netzibodenstrasse eingeführt werden. Die Tramhaltestelle wird noch im begrünten Eigentrassee, ausserhalb des Fahrbahnbereichs, platziert. Parallel dazu liegt nördlich die Bushaltestelle der Linie 81 an der Verbindung zur Rheinstrasse. Beim anschliessenden Kreiseln wird das Tram mittels Bedarfs-LSA in die Netzibodenstrasse eingeführt. Der Radweg wird entsprechend dem Verlauf auf der Brücke nördlich an der Tramhaltestelle geführt und dort mit der Verbindungsstrasse vernetzt.

Für die Haltestellenbereiche der Rheinebene wurde ein einheitliches Baumkonzept entwickelt.

4.2.7. Netzibodenstrasse West

Dieser Abschnitt führt vom Knoten Kraftwerkstrasse auf der Netzibodenstrasse bis zur Haltestelle Steinhölzli. Die Strasse muss neu gebaut und gegen Westen hin verlängert werden. Nördlich befindet sich nur teilweise bebautes Gewerbegebiet, während sich im Süden das Areal der ARA befindet, somit besteht hier kaum Publikumsverkehr mit Querungsbedürfnissen. Das Tram verkehrt im Mischverkehr mit dem MIV, Zufahrten sind nicht vortrittsberechtigt. Beidseits der Strasse wird ein separater Radstreifen geführt. Der nördlich entlang der Strasse führende Gehweg ist durch einen Grünstreifen abgetrennt, auf der südlichen Seite ist ein normales

Trottoir geplant. Im Bereich der Haltestelle Steinhölzli ist eine Mittelinsel mit Fussgängerstreifen für die ÖV-Nutzer vorgesehen. Von den Velos wird die Haltestelle rückwärtig umfahren. Die Buslinie 81 verkehrt analog dem Tram. Die Haltestelle ist für Tram und Bus in Serie (Bus vor Tram) konzipiert. Die Fahrplanstabilität kann gewährleistet werden (Bedarfs-LSA).

4.2.8. Netzibodenstrasse Ost

Nach der Haltestelle Steinhölzli folgt der Knoten Lohagstrasse und die Weiterführung auf der Netzibodenstrasse Ost. Gegenwärtig ist hier Industrie-/Gewerbegebiet, zukünftig soll hier eine Mischnutzung Wohnen/Arbeiten entstehen. Auf der Netzibodenstrasse fährt das Tram weiterhin im Mischverkehr, wobei in beide Richtungen separate Radstreifen geführt werden. Ein Mehrzweckstreifen ermöglicht überall ein sicheres Abbiegen. Der nördliche Gehweg ist wiederum mit einer Baumreihe abgetrennt, ein südliches Trottoir kann optional später, im Zuge der Nutzungstransformationen, gebaut werden (siehe Beilage 7). Die Buslinie 81 wird auch hier parallel geführt. Alle Zufahrten, wie auch die neue Erschliessungsstrasse im Osten, deren genaue Lage noch nicht festgelegt ist, sind nicht vortrittsberechtigt.

4.2.9. Längipark

Das Tram biegt rechtwinklig nach Norden zur Haltestelle Längipark ab. Dieser Abschnitt dient ausschliesslich dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Tram und Bus werden in einem strassenartigen Eigentrassee geführt. Die Haltestelle rechtwinklig am Parzellenrand lässt genügend Freiraum für die Gestaltung des hier geplanten Längiparks. Die Verflechtung mit dem MIV erfolgt bei der Einmündung in die Rheinstrasse. Das Fussgängersystem sowie die Veloerschliessung sind noch in alle Richtungen offen und können im Verlauf der weiteren Planung des Längiparks angepasst werden.

4.2.10. Rheinstrasse

Nach der Einmündung in die Rheinstrasse wird das Tram hier wie in der Netzibodenstrasse im Mischverkehr geführt. Um der rückgebauten Rheinstrasse ihre neue Funktion als Sammelstrasse zu geben, wird das Tram in einem reduzierten Strassenquerschnitt von 6.50 m geführt. Deshalb ist hier kein separater Radstreifen vorgesehen, sondern die Velofahrer teilen das überbreite Trottoir mit den Fussgängern (siehe Beilage 8). Der südliche Gehweg wird mit Baumreihen gestaltet. Einmündende Strassen sind durch Trottoirüberfahrten nicht vortrittsberechtigt.

4.2.11. Endhaltestelle Augst

Die Endhaltestelle Augst soll neben einer gut funktionierenden Verkehrsdrehscheibe auch Funktionen eines Quartierszentrums übernehmen, und mittelfristig das Potential zur Ansiedlung von Läden, Bistros und ähnlichen Dienstleistungszentren auf privater Basis bieten.

In der Machbarkeitsstudie sind drei Lösungen angedacht worden, von denen die hier beschriebene als Bestvariante bestätigt wurde. Das Tram fährt aus der rückgebauten Rheinstrasse im Eigentrassee geradeaus in die Endhaltestelle Augst, während die Rheinstrasse verlegt wird und den Haltestellenbereich südlich umfährt. Die Buslinien halten an Inselperrons südlich der Tramhaltestelle. Die geplanten 5 Haltekanten sind erweiterbar auf 7. Die Tramwendschleife ist im Platzbereich integriert und verläuft im Uhrzeigersinn, so dass das

Tram im Mischverkehr mit der verlegten Rheinstrasse rückgeführt wird. Mit dieser Konzeption ist eine spätere Verlängerung der Tramlinie nach Kaiseraugst möglich.

Der Knoten Rheinstrasse/Frenkendörferstrasse wird leicht nach Süden verlegt. Das nördliche Quartier wird weiterhin über den Kanalweg erschlossen. Von Westen her kommende Velos werden beim Eintritt in den Platzbereich auf die Fahrbahn geführt; Velos aus Osten fahren nördlich der Tramhaltestelle direkt weiter bis zum Trottoir Rheinstrasse.

Für Fussgänger entstehen optimale Umsteigebeziehungen und Wegmöglichkeiten in alle Richtungen. Der Platz soll mit Baumreihen und einer lockeren Baumbepflanzung gestaltet werden, im Perronbereich gibt es Platz für Nebenanlagen (z.B. Kiosk) sowie für Velo-Abstellmöglichkeiten. Somit soll dieser grosszügige Platz nicht zuletzt auch Chancen für eine Entwicklung als neuer Begegnungsort bieten.

4.3. Fahrleitungsprojekt

Das vorliegende Fahrleitungskonzept wurde in Koordination mit dem Projekt entwickelt und nimmt Rücksicht auf gestalterische sowie technische Belange. Es kommt ein sogenanntes Einfach-Fahrleitungssystem (Pendelfahrleitung) zur Anwendung. Die Fahrdrahthöhe liegt in der Regel bei 5.50 m.

Als Tragwerk kommen sowohl Querspanner aus auch Auslegersysteme zum Einsatz. Vor allem in stark bebauter Gegend und bei Baumalleen wird die Fahrleitung an Querspannern aufgehängt. In den übrigen Fällen (z.B. bei der Überführung über die A2) wird mit Auslegersystemen operiert. Als Masten sollen Rundmasten verwendet werden. In der SBB-Unterführung wird die Fahrleitung an der Decke befestigt.

Die Strassenbeleuchtung wird je nach Situation entweder an Querspanner über der Fahrleitung oder direkt an den Fahrleitungsmasten befestigt.

Die Betriebsspannung beträgt nominal 600 V Gleichstrom. Die Einspeisung erfolgt durch die BLT/BVB via Kabelleitungen ab den Gleichrichterstationen Pratteln und (noch zu erstellen) Augst.

4.4. Werkleitungen und Entwässerung

In der aktuellen Projektphase wurden die vorhandenen Werkleitungen im Projektperimeter erhoben und auf Konflikte mit dem Tramprojekt überprüft. Allfällig trambedingt notwendige Umlegungen/Neubauten wurden soweit projektiert, dass zu den Kosten eine stufengerechte Aussage gemacht werden kann.

4.5. Kunstbauten

4.5.1. Unterführung SBB

Die Unterführung Gallenweg im Bereich des Bahnhofs Pratteln soll neu gestaltet und zu einem Knotenpunkt von Tram und SBB ausgebaut werden. Unter der Bahnanlage entsteht eine

grosszügige Umsteigezone mit direkten Anschlüssen zu den einzelnen Perrons. Die neue Unterführung wird etwa 20 m breit und ersetzt die bestehende mit dem Baujahr 1912.

Der Querschnitt wird in zwei Bereiche unterteilt, welche durch eine Stützenreihe getrennt werden. Einerseits westlich das Tramtrassee inkl. Haltestelle mit einer Breite von ca. 12 m und andererseits der Strassenbereich mit einer Breite von ca. 8 m. Die Länge der Überdeckung beträgt 68 m und unterquert die Bahnanlage sowie zwei angrenzende Strassen. Anschliessend führen Rampen mit einer Gesamtlänge von rund 220 m und einem Gefälle von 6 % wieder auf das Ortsniveau.

Aufgrund der komplexen Bahnanlage mit 8 Gleisen und 3 Weichen besteht die Herausforderung insbesondere in der Erstellung. Es ist geplant, die Unterführung im unmittelbaren Gleisbereich zweigeteilt (2 x 26 m) während jeweils einem verlängerten Wochenende einzuschieben. Der anspruchsvolle Ablauf einer Wochenendsperre wurde detailliert überprüft und entsprechend in den Unterlagen dargestellt.

4.5.2. Querung Hohenrainstrasse / Grüssen

Wie unter Kap. 4.2.3 erläutert, empfiehlt die Bau- und Umweltschutzdirektion die Querung der Hohenrainstrasse mit einer Tramführung à Niveau; das zur Genehmigung vorgelegte Generelle Projekt sieht die Variante à **Niveau** vor. Trotzdem werden hier die notwendigen Kunstbauten der 2 Varianten noch erläutert:

Variante à Niveau

Im Abschnitt Grüssen im Glatt-Areal verlaufen zunächst das Tramtrassee und parallel dazu der Geh- und Radweg 5 m über dem Terrain. Dies macht beidseits Stützmauern erforderlich. Detaillierte Studien zu Gestaltung und Statik zu diesen Stützmauern wurden noch nicht vorgenommen, da in diesem Projektbereich noch zu viele offene Fragen zu klären sind. Anzustreben ist eine Integration des Trassees in eine allfällige Neuordnung/Neuüberbauung des Areals, sodass nur als östlicher Abschluss des Tramtrassees eine Stützmauer nötig wird.

Variante Tieflage

Für die Variante Tieflage muss ca. 100 m nördlich der Unterführung SBB ein Tunnel von 240 m Länge errichtet werden. Wie unter 4.2.3 erläutert, gewinnt der Gallenweg auf einer Rampe parallel zu den Tramgleisen genügend Höhe, ehe er auf den Tramtunnel verschwenkt. Der Tramtunnel wiederum steigt nach Unterquerung des Kreisels Hohenrainstrasse auf einer Rampe mit 6% zur Haltestelle Grüssen.

Bezüglich Tunnelsicherheit sind bei einer Tunnellänge von 240 m keine grösseren Massnahmen wie Fluchttreppen und dergleichen notwendig. Die Variante erfordert jedoch umfangreiche Bauarbeiten. Für die Erstellung des Tramtunnels ist eine rund 7 m tiefe Baugrube zu erstellen, wobei die Platzverhältnisse dafür sehr knapp bemessen sind und die Baugrubenabschlüsse (Rühlwand) bis zu 1 m an die Gebäudefassaden heranreichen. Auf Basis der vorhandenen Grundlagen zum Abwasserkanal kann davon ausgegangen werden, dass der Tramtunnel knapp ohne Anpassungen am darunter liegenden Abwasserkanal erstellt werden kann. Kritisch ist diesbezüglich vor allem die Situation unmittelbar nach der Unterführung SBB, wo die Distanz zwischen Oberkante Kanal und Unterkante Tunnelkonstruktion lediglich 25 cm beträgt. Zwischen der Bodenplatte und der Kanaldecke ist eine elastische Trennschicht

vorzusehen, welche sich bei Setzungen verformt, so dass keine zusätzliche Auflast auf den Kanal entsteht. Die statische Vordimensionierung des Tunnels hat die Machbarkeit bestätigt.

Der Tunnelbau bedingt auch umfangreiche Provisorien bezüglich Grundstückerschliessungen und vor allem hinsichtlich der Werkleitungen.

4.5.3. Überführung A2

Die Brücke über die A2 ist Teil der neuen Tramverbindung, die das neue Entwicklungsgebiet Salina Raurica mit Basel verbindet. Zusätzlich zum Tram soll auch der Fuss- und Veloverkehr über die Brücke geführt werden.

Sie führt in einem Bogen mit einem Radius von 120 m über die Autobahn und überwindet den Höhenunterschied mit einem kontinuierlichen Längsgefälle von 4.5%. Die Autobahn besteht in diesem Abschnitt aus je 3 Fahrspuren pro Fahrtrichtung. Um die Möglichkeit eines Ausbaus der A2 weiter zu gewährleisten, ist in beiden Fahrtrichtungen ein Korridor für eine zusätzliche Fahrspur freizuhalten. Die dadurch entstehenden grossen Spannweiten erfordern eine Mittelabstützung. Dieses Vorgehen wurde vom ASTRA genehmigt.

Die Gesamtlänge der Brücke beträgt rund 220 m, die Breite mit zweispurigem Tramtrasse und Rad- Fussweg rund 13 m.

4.5.4. Rad- und Gehwegrampe zur Überführung A2

Die Rad- und Gehwegrampe schliesst zwischen Pfeiler 5 und 6 rechtwinklig an die Brücke über die A2 an und schafft so für den Fuss- und Veloverkehr einen Anschluss an das Naherholungsgebiet entlang des Rheinuferes. Dabei überquert sie die verlängerte Netzibodenstrasse, bei welcher ein Lichtraumprofil von 4.60 m Höhe freigehalten wird. Die Rad- und Gehwegrampe wird als Ergänzung zur Brücke über die A2 erstellt und soll darum gewisse Gestaltungselemente von dieser übernehmen.

Die Rampe hat eine Gesamtbreite von 5.0 m (4.0 m nutzbare Breite plus beidseits je 0.5 m breite Konsolköpfe). Die Länge beträgt 66 m in der Brückenachse.

5. Termine

Nach der Genehmigung des Generellen Projektes kann die BLT beim Bund das Infrastrukturkonzessionsgesuch einreichen. Dieses bildet die Grundlage für die Erarbeitung des Bauprojektes.

Voraussichtlich im 4. Quartal 2017 wird der Bundesrat entscheiden, ob er das Projekt in die Botschaft zum „Strategischen Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur 2030“ (STEP 2030) aufnimmt, welche er den eidgenössischen Räten unterbreiten wird. Ein Bundesbeschluss über diesen Ausbausschritt ist für 2019 geplant.

6. Kosten und Finanzierung

Die gesamten Realisierungskosten für die Tramverlängerung Linie 14 müssen im Rahmen des nächsten Projektierungsschritts genauer ermittelt werden. Sie belaufen sich gemäss heutigem Wissensstand (Basis Vorprojekt) auf rund CHF 170 Mio. inkl. MwSt. (Preisbasis 04/2014; \pm 20%). Darin eingerechnet sind auch die Infrastrukturanlagen und Installationen der Gemeinde Pratteln wie Fusswege, Gemeindestrassen, Bepflanzung und Beleuchtung sowie des Kantons Basel-Landschaft (Bushof an der Endhaltestelle Augst). Die Gesamtkosten für die Traminfrastruktur belaufen sich auf CHF 140 Mio. inkl. MwSt.

Seit 1. Januar 2016, dem in Kraft treten von FABI, sind die Finanzierung und der Ausbau der Bahninfrastruktur neu geregelt. Aus dem Bahninfrastrukturfonds BIF werden sowohl Betrieb und Unterhalt als auch der künftige Ausbau von Bahninfrastrukturen finanziert. Dies unter der Voraussetzung, dass a) die fragliche Bahn-/Tramlinie als Regionalverkehr anerkannt ist (und nicht als Ortsverkehr) und b) das Infrastrukturvorhaben Aufnahme in einen strategischen Ausbauschnitt (STEP) findet. Gemäss Bundesbeschluss über die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) werden Infrastrukturmassnahmen im Schweizerischen Eisenbahnnetz alle 4 bis 8 Jahre vom Parlament in strategischen Ausbauschnitten (STEP) beschlossen.

Die Tramverlängerung der Linie 14 wurde durch die Planungsregion Nordwestschweiz im STEP Ausbauschnitt 2030 eingegeben. Aufgrund der Eingaben aller Planungsregionen erarbeitet das Bundesamt für Verkehr derzeit den Ausbauschnitt 2030. Ein Bundesbeschluss über diesen Ausbauschnitt ist für 2019 geplant. Bei einem positiven Parlamentsbeschluss ist die Finanzierung ab 2020 möglich, sofern die Fondsliquidität ausreichend ist. Andernfalls wäre eine Vorfinanzierung durch den Kanton nötig, wenn die Realisierung nicht verzögert erfolgen soll.

Noch hängig ist allerdings der Entscheid des BAV, ob die gesamte Linie 14 als Regionalverkehrslinie anerkannt wird. Heute ist dies nur auf einem Teilabschnitt der Fall, auf anderen Abschnitten gilt die Linie als Ortsverkehr. Sofern die Linie nicht als Regionalverkehrslinie anerkannt wird, wird sie nicht durch den Bund aus Bahninfrastrukturfonds BIF finanziert, sondern muss durch den Kanton finanziert werden. Dieser Entscheid ist wie oben erwähnt bis 2019 zu erwarten.

Falls das Tram Salina Raurica durch den Kanton finanziert werden muss, kann es zur Mitfinanzierung im Agglomerationsprogramm 4. Generation (Eingabe 31.12.2020) mit Baubeginn ab 2023 beantragt werden; dabei kann mit einem Beitrag von max. ca. 35 % gerechnet werden.

Unabhängig von der Finanzierung ist es wichtig, dass ein genehmigtes Generelles Projekt vorliegt, um damit gegenüber dem Bund das grosse Interesse als auch den weit fortgeschrittenen Stand zu dokumentieren, um damit die Chance für eine Aufnahme in den STEP 2030 zu erhöhen. Falls die Finanzierung via BIF nicht zustande kommt, ist das generelle Projekt eine wichtige Voraussetzung, um eine Mitfinanzierung via Aggloprogramm erreichen zu können.

Für die Projektierung und Realisierung des Bushofs an der Endhaltestelle in Augst von ca. CHF 3.5 Mio. ist der Kanton verantwortlich. Wenn der Bund die Finanzierung für die Tramverlängerung gesprochen hat, wird auch dem Landrat eine entsprechende Kreditvorlage dazu unterbreitet werden.

6.1. 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.

7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

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

Wir begrüssen die Vorlage und möchten lediglich unsere Meinung bezüglich der Hoch- bzw. Tieflage im Gallenweg bis ins Gebiet Grüssen in der Landratsvorlage erwähnt haben. Wir sind aus folgenden Gründen überzeugt, dass eine Tieflage des Trams die zukünftigen Rahmenbedingungen, sei es Verkehr oder Städtebau, wesentlich besser erfüllt.

Die im Vorprojekt weiter entwickelte „a Niveau Lage“ auf Niveau der Hohenrainstrasse weist gegenüber der Tieflage folgende Nachteile auf, die sich mittel- bis langfristig negativ auf die Abstimmung von Siedlung und Verkehr auswirken werden. Es sind dies:

- Ein Mischverkehr im Bereich des Gallenweges und beim Kreisel bei der Hohenrainstrasse führt zu starkem Regulierungsaufwand mittels einer Lichtsignalanlage (LSA) und wirkt leistungsbegrenzend sowohl im Gallenweg sowie auch auf der Hohenrainstrasse. Durch den späteren 7.5 Minuten-Takt des Trams wird diese wichtige Basiserschliessung stark beeinflusst.
- Zur Verflüssigung des Verkehrs auf der Hohenrainstrasse sind vor kurzem die beiden Kreisel Grüssen und Gallenweg fertiggestellt worden. Der Kreisel Münchackerweg soll noch in diesem Jahr gebaut werden. Der Ausbau des Wannenkreisels ist ebenfalls abgeschlossen worden. Da erscheint es unlogisch und widersprüchlich, wenn nun diese Bauwerke durch eine mit Lichtsignalanlage geregelte Tramführung über die Hohenrainstrasse wiederum eingeschränkt werden und Rückstaus auf dieser Strasse zu erwarten sind.
- Die Führung des Trams auf einem Eigentrassee ist klar strukturiert und führt zu keinen Beeinträchtigungen des motorisierten Verkehrs (Individualverkehr und öffentlicher Verkehr, Bus). Es sind weniger Verkehrskonflikte zu erwarten, was sich auch positiv auf den Tramverkehr auswirkt.
- Die zukünftige Entwicklung beim Areal Bahnhof Nord mit dem ebenfalls für eine neue Nutzung frei werdende Coop Areal, wird zu einer höheren verkehrlichen Belastung des Gallenwegs führen. Mit der Tieflage und Entflechtung des Verkehrs (Tram, Motorfahrzeuge) können diese Entwicklungsareale konfliktfreier auf die Basiserschliessung Hohenrainstrasse abfliessen. Dies trifft auch für die direkten Zufahren von privaten Überbauungen auf den Gallenweg zu (z.B. Ceres Quartierplanung und Coop Entwicklungsareal am Bahnhof).
- Das Längsprofil der Tramführung in Tieflage entlang des Gallenweges bis ins Gebiet Grüssen wird als vorteilhafter angesehen. Anstelle von 3 Rampen müssen mit dem Tram nur 2 Rampen von ca. 6 resp. 4 % bewältigt werden („keine Berg- und Talfahrten“).
- Städtebaulich ist die unterirdische Variante aus Sicht der Gemeinde Pratteln die bessere Lösung, da sie weniger Regulierungsbedarf notwendig macht (LSA) und die Platzverhältnisse im Gallenweg besser sind. Die topografischen Verhältnisse von der

Schlossstrasse bis in das Gebiet Grüssen (rund 5 m Höhendifferenz) lassen diese Variante als logisch erscheinen. Ebenfalls wird der rund 240 m lange Tunnel die oberirdische Anlage der Verkehrswege und Anpassungen an die bestehenden und zukünftigen Bebauungen erleichtern.

- Das von kantonalen Fachstellen eingebrachte Argument, dass eine Entflechtung der Knoten in der Hohenrainstrasse mit einer unterirdischen Führung des Trams zukünftig nicht mehr möglich sei, wäre nur zutreffend, wenn auf einem grösseren Abschnitt der Kantonsstrasse ein Underpass erstellt würde (Tunnel bis ca. 700 m Länge). Es ist aber nicht davon auszugehen, dass die Hohenrainstrasse dereinst als zweite Transitverbindung ausgebaut wird um letztendlich die Rheinstrasse zu konkurrenzieren. Eine Entflechtung des Kreisverkehrs wäre allenfalls sinnvoll gewesen beim neu erstellten Kreisel Kunimatt. Eine unterirdische Führung der Hohenrainstrasse in einem Abschnitt der Kreisel Münchacker, Gallenweg und Grüssen bis und mit Kunimattkreisel ist auch in Zukunft kaum realistisch und auch nicht sinnvoll.

Der Gemeinderat Pratteln favorisiert aus den vorstehenden Gründen klar die Variante Tieflage im Bereich des Gallenweges bis zur Haltestelle Grüssen.

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

Im Grundsatz hat sich gegenüber unserer Eingabe zum Vorprojekt nichts geändert.

Erfreulich ist der Umstand, dass das Anliegen der Gemeinde Augst berücksichtigt werden konnte und die Erschliessung des Gallezenquartiers weiterhin über den Kanalweg und nicht über den Schiffländeweg erfolgen wird.

Des Weiteren wünschen wir die Umsetzung der Endhaltestelle unabhängig von der Realisierung des Trams, spätestens mit Verlegung und Rückbau der Rheinstrasse und dass aufgrund der noch nicht absehbaren Realisierung des Tramprojektes eine Erweiterung des bestehenden Busangebotes auf einen 15-Minutentakt vorzusehen sei.

8. Parlamentarische Vorstösse

Postulat [2016-196](#) von Marie-Therese Müller vom 16.06.2016: BDP will mehr innovative Tramverlängerungen im Baselbiet

Das Postulat [2016-196](#) wurde vom Landrat am 17. November 2016 mit nachfolgendem Wortlaut überwiesen:

Für die BDP werden zu wenige Tramverlängerungen in die Entwicklungsgebiete von Baselland vorangetrieben. Die BDP schlägt deshalb aktiv eine Neuaufgleisung der Verlängerung der Tramlinie 14 unter Einbezug der Tramlinie 3 vor. Dadurch könnte das Strassennetz vom ÖV entkoppelt und auch das Ortsbusnetz in Pratteln effizienter und effektiver gestaltet werden.

Im Jahr 2030 sollte das Entwicklungsgebiet Salina Raurica 2'300 neue Einwohner und 4'400 Arbeitsplätze beherbergen. 2014 und 2015 wurden davon 800 Stellen realisiert. Das neue Produktions- und Verteilzentrum von COOP wird ca. 400 Arbeitsplätze in das Entwicklungsgebiet bringen. Seither ist jedoch nicht mehr viel passiert. Auch die Erschliessung des Gebietes Salina Raurica mit der Tramlinie 14 geriet ins Stocken. Der Bund hatte 2013 erklärt, dass er die Subventionierung nicht trägt. Die Erschliessung von Salina Raurica durch den öffentlichen Verkehr wäre aber für die zukunftsorientierte Entwicklung ausserordentlich wichtig.

Neben Salina Raurica entwickelt sich ein benachbartes Industriegebiet fast unbemerkt stetig weiter. In der Schweizerhalle, die Ende 2015 über 2'400 Mitarbeitende beschäftigte, befinden sich wertschöpfende Unternehmen wie die Bayer, Novartis, die BASF, die CABB und die Schweizer Rheinsalinen. Bayer investierte mehrere Millionen Franken in einen neuen Produktionsbetrieb für ein Fungizid. Innerhalb der letzten 10 Jahre konnte Bayer rund 100 neue Stellen schaffen, seit Ende 2015 sind am Standort in Schweizerhalle über 250 Mitarbeitende tätig. Die erwähnte CABB investiert zurzeit mehrere Millionen Franken in eine neue Produktionsanlage. Diese Unternehmen, bzw. das ganze Entwicklungsgebiet Schweizerhalle, sind trotz dieser Entwicklung verkehrstechnisch ganz schlecht erschlossen. Dies auch weil es in der Vergangenheit konstant totgeredet wurde. Die einzigen ÖV-Verbindungen nach Pratteln/Augst bzw. Basel sind die Buslinien 80 und 81, welche in Stosszeiten regelmässig mit dem Individualverkehr im Stau stehen und massive Verspätungen aufweisen.

Die BDP ist deshalb der Meinung, dass eine Neuaufgleisung der Verlängerung der Tramlinie unter Betrachtung der gesamten regionalen Entwicklung durchgeführt werden muss. Die wirtschaftlichen Entwicklungsgebiete Schweizerhalle und Salina Raurica könnten von einer zusätzlichen Verlängerung der Tramlinie 3 bis nach Augst und einem Übergang in die Tramlinie 14 profitieren. Der ÖV könnte somit um die beiden Entwicklungsgebiete komplett auf die Schiene verlegt und von der Strasse abgekoppelt werden.

Die BDP bittet die Regierung zu prüfen und zu berichten:

- Wie die Verlängerung der Tramlinie 14 unter Anbindung des Schwimmbades Pratteln bis nach Augst (Strecke Salina Raurica Süd) realisiert werden kann.*
- Wie die Weiterführung der Tramlinie 14 ab Augst als Tramlinie 3 über Schweizerhalle, den Auhafen und das Waldhaus nach Birsfelden realisiert werden kann (Strecke Salina Raurica Nord).*
- Wie in Augst im Entwicklungsgebiet Salina Raurica ein Park & Ride realisiert werden kann.*
- Wie in Augst im Entwicklungsgebiet Salina Raurica ein ÖV-Busbahnhof für die Buslinien 80, 81 und 83 realisiert werden kann.*
- Wie in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Pratteln die Erschliessung des Gebietes Grüssen mittels ÖV durch den Ortsbus von Pratteln (Linie 82) effizienter und effektiver realisiert werden kann.*

ÖV-Konzeption im Raum Salina Raurica/Schweizerhalle

Die Projekte im Raum Salina Raurica basieren auf umfassenden Voruntersuchungen, welche schliesslich in eine Vorlage für einen Kantonalen Spezialrichtplan ([LRV 2007/005](#)) mündeten.

Auf Antrag der Bau- und Planungskommission hat der Landrat anstelle des ursprünglich in der Vorlage vorgesehen ÖV-Korridors die Einrichtung eines Tram-Korridors verlangt und dies mit der auch in zahlreichen weiteren Punkten überarbeiteten [LRV 2007/005A](#) schliesslich am 15. Januar 2009 beschlossen (LRB Nr. 982).

Im Rahmen der Arbeiten, die mit den gleichzeitig beschlossenen Krediten aufgenommen worden sind, zeigte sich, dass die ursprünglich geplante Linienführung entlang dem Rhein und zur S-Bahn-Haltestelle Salina Raurica nicht die zweckmässigste ist. Mit LRV [2011/234](#) hat der Regierungsrat entsprechend eine Anpassung des Spezialrichtplans beantragt, welche vom Landrat am 17. November 2011 (LRB Nr. 152) beschlossenen worden ist. Damit wurde die aus verkehrlicher Sicht optimale Trammerschliessung als Zwischenergebnis festgelegt.

Die Festlegung entspricht dem in der vorliegenden Vorlage dargestellten Linienvorlauf via Gewerbe-/Dienstleistungsgebiet Grüssen und einem Tramkorridor auf zentraler Achse via Salina Raurica zur Endhaltestelle Augst. Diese Linienführung sorgt für kurze Fusswegdistanzen und eine verkehrlich optimale Erschliessung.

Die von der BDP vorgeschlagene Linienführung via Schwimmbad erschliesst hingegen grosse Teile des Gebiets nur peripher und das Gebiet nördlich des Bahnhofs sowie das Gewerbegebiet Grüssen überhaupt nicht. Es gingen somit grosse verkehrliche Potentiale verloren und der angestrebte ÖV-Anteil könnte mit dieser Linienführung in keinem Fall erreicht werden. Die im Tramprojekt Salina Raurica gewählte Linienführung ist beizubehalten und die von der BDP vorgeschlagene Linienführung abzulehnen.

Die BDP schlägt ausserdem die Verlängerung der Tramlinie 3 ab heutiger Endhaltestelle Birsfelden-Hard nach Augst vor. Eine Linienführung via Rheinfelderstrasse (MuttENZ) und Rheinstrasse (Pratteln) würde das Entwicklungsbiet Salina Raurica nur ungenügend erschliessen, da die nordseitige Erschliessungswirkung grösstenteils im Rhein läge. Hingegen würde eine verlängerte Tramlinie 3 das Industrie- und Gewerbegebiet Schweizerhalle analog zu den heute dort verkehrenden Buslinien sehr zentral erschliessen. Das Gebiet Schweizerhalle weist heute ca. 2'500 Arbeitsplätze auf. Es wird durch 3 Buslinien erschlossen, wovon die Linien 80/81 sich tagsüber zu einem 15-Minutentakt ergänzen. Die Buslinie 60 verkehrt während der Hauptverkehrszeit am Morgen und ab Mittag bis ca. 18.30 Uhr. Sie bindet das Gebiet Schweizerhalle auf kurzem Weg an den Bahnhof MuttENZ an. An den insgesamt 4 Haltestellen im Bereich Schweizerhalle steigen heute rund 900 Personen pro Tag ein und aus, was einem ÖV-Anteil von 18% entspricht.

Die BDP argumentiert, dass die Busse heute im Stau stecken bleiben und deshalb wenig attraktiv sind, wohingegen das Tram auf seinem eigenen Trassee verkehren könnte und deshalb wesentlich pünktlich wäre. Es bestehen heute tatsächlich Verkehrsüberlastungen beim Strassenverkehr im Bereich Hardwald – Birsfelden und Basel-Breite, vor allem aufgrund von Ausweichverkehren bei Stau auf der A2. Auch ein Tram wäre davon betroffen, sofern keine entsprechenden Massnahmen zur Priorisierung des öffentlichen Verkehrs umgesetzt werden. Solche Massnahmen können verkehrsträgerübergreifend, also auch zugunsten von Bussen, umgesetzt werden.

Der Kanton Basel-Landschaft wird zur Erhöhung der Fahrplanstabilität der Buslinien 80 und 81 ein Massnahmenpaket im Agglomerationsprogramm, 3. Generation, anmelden.

Aus verkehrlicher Sicht, insbesondere was die potentielle Nachfrage anbetrifft, ist eine Tramlinie als Erschliessung für die Achse Birsfelden – Schweizerhalle – Augst somit nicht gerechtfertigt. Selbst wenn ein Nachfragewachstum bis 2030 analog Tram Salina Raurica von ca. 20% angenommen wird, ergibt sich mit gut 3'000 Fahrgästen pro Tag im Querschnitt Schweizerhalle – Salina kein tramkonformes Nachfragepotential.

Bei Umsetzung der im Kantonalen Richtplan festgesetzten Linienführungsvariante für die verlängerte Tramlinie 14 wird das Gebiet Grüssen im 7.5 Minuten-Takt durch das Tram erschlossen. Die Führung des Trams durch das Grüssenareal ist dabei im Wesentlichen durch Quartierentwicklungsziele bestimmt. Die Haltestelle Grüssen soll einen neuen zentralen Platz beleben und neben den bereits vorhandenen Fachmärkten auch die geplanten Ansiedelungen optimal erschliessen. Bei der von der BDP vorgeschlagenen Linienführungsvariante wäre weiterhin eine Erschliessung mittels Bus erforderlich. Die genaue Linienführung des Busses wäre in Abhängigkeit von der Quartierentwicklung neu zu definieren.

Planungsprozesse Salina Raurica

Der Regierungsrat beabsichtigt im Einvernehmen mit den Gemeinden Augst und Pratteln, die Gebietsentwicklung Salina Raurica zügig voranzutreiben. Die planerischen Voraussetzungen dafür sind vielschichtig und aufeinander abgestimmt. Würde nun die Tram-Konzeption von Grund auf geändert, so hätte dies nicht nur zur Folge, dass die bisher in dieses Projekt investierten Mittel (Kredit gemäss LRB Nr. 982 vom 15. Januar 2009) weitgehend vergebens eingesetzt worden wären. Vielmehr würden auch den weiteren Planungen im Raum Salina Raurica eine wichtige Grundlage entzogen. Das vom Landrat beschlossene Strassenprojekt (LRB Nr. 2684 vom 19. März 2015), welches in der Zwischenzeit öffentlich aufgelegt worden ist, berücksichtigt die Linienführung des Trams gemäss Kantonaalem Richtplan und vorliegendem generellem Projekt. Es könnte bei einer veränderten Lage des Trams nicht so realisiert werden und wäre zu überarbeiten. Zonenpläne und Strassennetzpläne der beiden Gemeinden Augst und Pratteln sehen das Tramprojekt in der Lage gemäss Kantonaalem Richtplan und vorliegendem Generellem Projekt ebenfalls vor. Sie richten beispielsweise die Fusswegnetze auf die Haltestellen aus und sehen angemessene bauliche Dichten entlang der Tramachse vor. Per 19. September 2016 sind die Strassennetzplanung Pratteln genehmigt, die öffentliche Auflage der Zonenplanung Pratteln abgeschlossen und die Zonenplanung sowie die Strassennetzplanung Augst im Genehmigungsverfahren. All diese Planungen wären mit einer veränderten Tramkonzeption, insbesondere einer komplett neuen Linienführung, grundsätzlich zu hinterfragen und würden so um Jahre zurückgeworfen.

Die Aussage im Postulat, dass der Bund mitgeteilt habe, das Tram nicht zu subventionieren ist falsch. Tatsächlich ist das Tramprojekt im Rahmen der 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel beim Bund zur Mitfinanzierung eingereicht worden. Der Bund hat das Projekt nicht grundsätzlich abgelehnt, sondern die erste Etappe (beantragt für A-Liste) in die so genannte B-Liste verschoben. Kurz darauf trat jedoch mit dem FABI-Gesetz und dem darin vorgesehenen Bahninfrastrukturfonds (BIF) ein neuer Finanzierungsmechanismus für den Regionalverkehr in Kraft.

Die Planungsregion Nordwestschweiz hat das nach Augst verlängerte Tram-Angebot als Teil ihres Angebotskonzepts für den STEP Ausbauschnitt 2030 beim Bund eingereicht. Die Prüfung der Angebotskonzepte durch das Bundesamt für Verkehr läuft derzeit. Würde nun für den Raum Schweizerhalle/Salina Raurica ein neues Tramkonzept im Sinne des Postulats festgelegt (was entsprechende Beschlüsse der Planungsregion voraussetzen würde), so würde die Eingabe der Region in diesem Aspekt hinfällig und die Position der Region damit massgeblich geschwächt.

Weitere Massnahmen-Vorschläge des Postulats

Als weiteren Ansatz spricht das Postulat einen „ÖV-Busbahnhof“ in Augst an. Die Einschätzung, dass Augst als ÖV-Umsteigeknoten gestärkt werden soll, wird vom Regierungsrat geteilt. Ein solcher Umsteigeknoten ist in Augst mit dem vorliegenden Generellen Projekt vorgesehen. Es ist ein Konzept entwickelt worden, welches optimale Umsteigebeziehungen zwischen den Buslinien und auch zum Tram ermöglicht. Des Weiteren sind Veloabstellplätze für die Kombination von Velo und ÖV sowie attraktive Fussgängerzugänge vorgesehen. Das Projekt ermöglicht eine optimale städtebauliche Einbindung und die Schaffung eines auch gestalterisch attraktiven Knotenpunkts.

Ein Park & Ride ist ein weiterer Gegenstand des Postulats. Hierbei ist zunächst darauf hinzuweisen, dass für Park & Ride-Anlagen vor allem schnelle, umsteigefreie Verbindungen in die Kernstadt als Haupt-Pendlerzielort von Bedeutung sind. Folglich würde im Raum Salina Raurica weniger die Verknüpfung mit dem Tram sondern primär die Verknüpfung mit der S-Bahn im Vordergrund stehen. Ein Standort in Augst, wie im Postulat vorgeschlagen scheidet damit aus.

Darüber hinaus müssen für ein Park & Ride müssen unter anderem zwei Voraussetzungen erfüllt sein: es muss eine entsprechende Nachfrage bestehen und die Erreichbarkeit muss gegeben sein. Zur Untersuchung des Nachfragepotentials von Park&Ride-Anlagen in der gesamten Agglomeration wird derzeit unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft eine Studie erarbeitet. Resultate sind in der ersten Jahreshälfte 2017 zu erwarten. Nicht förderlich für die Attraktivität der S-Bahn-Haltestelle Salina Raurica als P&R-Anknüpfungspunkt ist jedenfalls die Tatsache, dass hier lediglich eine S-Bahn im 30-Minuten-Takt verkehrt. Zur zweiten Voraussetzung: Die Erreichbarkeit von Salina Raurica ist im Grundsatz gegeben. Allerdings ist festzuhalten, dass die umliegenden übergeordneten Verkehrsachsen, insbesondere die Nationalstrasse, ihre Auslastungsgrenze in den Spitzenstunden mittlerweile regelmässig erreichen und damit die Erreichbarkeit einschränken.

9. Antrag

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

Liestal, 22. November 2016

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:
Thomas Weber

der Landschreiber:
Peter Vetter

Beilagen

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

10. Beilagen

Beilage 1: Querprofil Unterführung SBB

Beilage 2: Querprofil Gallenweg, Variante 1 - à Niveau

Beilage 3: Situation und Längenprofil Gallenweg, Variante 1 - à Niveau

Beilage 4: Querprofil Gallenweg, Variante 2 – Tieflage

Beilage 5: Situation und Längenprofil Gallenweg, Variante 2 – Tieflage

Beilage 6: Querprofil Brücke über die A2

Beilage 7: Querprofil Netzboden Ost

Beilage 8: Querprofil Rheinstrasse

Beilage 9: Generelles Projekt Tramverlängerung Linie 14

Landratsbeschluss

über die Genehmigung des Generellen Projektes für die Tramverlängerung Linie 14 Pratteln-Augst

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Das Generelle Projekt der Tramverlängerung Linie 14 in den Gemeinden Pratteln und Augst wird beschlossen.
 2. Das Postulat [2016-196](#) von Marie-Therese Müller, BDP will mehr innovative Tramverlängerungen im Baselbiet, wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: