

Rheinstrasse 29
Postfach
CH - 4410 Liestal
Telefon 061 925 59 33 / 925 55 83
Telefax 061 925 69 82
raumplanung@bl.ch



Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Amt für Raumplanung

Erläuterungsbericht

rsaurlinea

Arbeiten • Wohnen • Wissen • Erleben am Rhein

INHALTSVERZEICHNIS

1.	Zusammenfassung	4
1.1.	Spezialrichtplan zur Genehmigung durch den Landrat	4
1.2.	Bedarf und Begründung	4
1.3.	Gewähltes Vorgehen	5
2.	Ausgangslage	7
2.1.	Warum ein kantonales Projekt Salina-Raurica?	7
2.2.	Widerstände und Konkurrenzen	9
2.3.	Alternativen zur Entwicklungsplanung Salina-Raurica	9
2.4.	Fazit: Das Notwendige möglich machen	10
3.	Grundlagen und Finanzierung der Planung	11
3.1.	Zielsetzung	11
3.2.	Ausgangslage Augst	12
3.3.	Ausgangslage Pratteln	12
3.4.	Salina-Raurica als INTERREG III-Projekt	13
3.5.	Finanzierung der Planungsarbeiten	13
3.5.1.	<i>Fonds für Wirtschaftsförderung Kanton Basel-Landschaft</i>	13
3.5.2.	<i>Modellvorhaben des Bundes</i>	13
3.5.3.	<i>INTERREG III</i>	13
3.5.4.	<i>Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft</i>	13
4.	Vorgehen	15
4.1.	Kommunale Leitbilder	15
4.2.	Aufbau Ad-hoc-Organisation	15
4.3.	Internationale Ausschreibung eines Wettbewerbs	16
4.4.	Akzeptanz durch Partizipation	16
4.5.	Erarbeiten des Entwicklungsplans	16
4.6.	Mitwirkung der Grundeigentümer	17
5.	Übersicht Ergebnisse	19
5.1.	Zielerreichung und Schlüsselprojekte	19
5.2.	Machbarkeit	22
5.2.1.	<i>Verkehrliche Machbarkeit</i>	22
5.2.2.	<i>Technische Machbarkeit</i>	23
5.2.3.	<i>Wirtschaftliche Machbarkeit</i>	24
5.2.4.	<i>Finanzielle Machbarkeit und Mehrwert</i>	26
5.2.5.	<i>Politische Machbarkeit</i>	29
6.	Teilergebnisse	30
6.1.	Siedlung	30
6.1.1.	<i>Arbeitsgebiete</i>	30
6.1.2.	<i>Wohngebiete</i>	31
6.1.3.	<i>Römerstadt Augusta Raurica</i>	31
6.2.	Landschaft	33
6.2.1.	<i>Aufwertung der Rheinebene mit Parks</i>	33
6.2.2.	<i>Grün- und Freiraumkonzept Rheinebene</i>	35
6.2.3.	<i>Vorranggebiet Natur: Das Amphibienlaichgebiet Zurlindengrube</i>	36
6.2.4.	<i>Vernetzung der Lebensräume für Tiere und Pflanzen</i>	30

6.3.	Verkehr	37
6.3.1.	<i>Ausgangslage</i>	3□
6.3.2.	<i>Massnahmen öffentlicher Verkehr</i>	3□
6.3.3.	<i>Massnahmen Individualverkehr</i>	42
7.	Umweltqualität	46
7.1.	Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung der drei Entwürfe	46
7.2.	Massnahmen zur Verbesserung der Umweltqualität	47
□2.1.	<i>Bauökologie und Energie</i>	4□
□2.2.	<i>Lufthygiene</i>	4□
□2.3.	<i>Altlasten</i>	4□
□2.4.	<i>Störfälle</i>	4□
□2.5.	<i>Lärmschutz</i>	4□
8.	Umsetzung und Organisation	5□
8.1.	Gebietsmanagement	50
8.2.	Gebietsmarketing	51
8.3.	Organisation	51
8.4.	Landumlegung	52
9.	Vorgehensschritte und Termine	54
9.1.	Vorgehen	54
9.2.	Termine	55

1. Zusammenfassung

Das Notwendige möglich machen!

1.1. Spezialrichtplan zur Genehmigung durch den Landrat

Mit der Landratsvorlage wird die Genehmigung des Spezialrichtplans Salina-Raurica (SRP) beantragt. Dahinter steht die Gesamtplanung in der Rheinebene zwischen Augst und Pratteln unter dem Titel Salina-Raurica, die in einen so genannten "Entwicklungsplan" mündete. Der Spezialrichtplan bildet nur einen kleinen Teil der Gesamtplanung ab. Zum Verständnis des gesamten Vorhabens ist es notwendig die Detailplanung Salina-Raurica und ihre Konsequenzen darzulegen; die Ausführungen zum Projekt befinden sich in diesem Erläuterungsbericht.

Mit dem Spezialrichtplan wird die Umsetzung mit den planerischen Instrumenten des Kantons in die Wege geleitet und die Planung mit den Gemeinden behördenverbindlich koordiniert. Einzelne Schlüsselprojekte werden mit den Verpflichtungskreditvorlagen gesichert. Die Vorlage besteht aus drei Teilen:

- Spezialrichtplan (Text mit Festsetzungen und Karte) als Landratsvorlage (SRP)
- Landratsvorlage Projektierungs- und Verpflichtungskredite für die Schlüsselprojekte im Gebiet Salina-Raurica und Realisierung von ersten Projekten
- Erläuterungsbericht für beide oben genannten Landratsvorlagen

Salina-Raurica ist eine Gesamtplanung zur Raum- und Wirtschaftsentwicklung an einem für den Kanton Basel-Landschaft zentralen und wichtigen Standort. Die erfolgreiche Umsetzung macht verschiedene Massnahmen notwendig. Für diese "Schlüsselprojekte" werden mit dieser Vorlage Verpflichtungskredite im Umfang von 21'296'500 CHF beantragt.

Namentlich sind es die folgenden Schlüsselprojekte:

- Entwicklung des neuen Bahnhofgebietes Pratteln Salina-Raurica
- Verlegung der Rheinstrasse und Aufwertung des Rheinuferes
- Lösung für das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung (siehe auch separate LRV)
- Aufwertung des gesamten Arbeitsgebietes mit Grün- und Parkanlagen
- Sicherung von Umwelt-, Gestaltungs- und Realisierungsqualität
- und zu einem späterem Zeitpunkt die Überarbeitung des kantonalen Nutzungsplans Augusta Raurica als Ergebnis der Koordination zwischen Salina-Raurica, der Römerstadt Augusta Raurica und der Gemeinde Augst.

Die Ausführungsprojekte selber werden in den kommenden Jahren dem Landrat zur Genehmigung vorgelegt. Die Inhalte des Spezialrichtplans werden nach der Genehmigung durch den Landrat in den Kantonalen Richtplan überführt.

1.2. Bedarf und Begründung

Die Trinationale Agglomeration Basel hat sich zu einer "Metropole" und einem innovativen Wirtschaftsstandort von internationaler Bedeutung entwickelt. Laut verschiedener Studien hält dieser Trend an. Der Kanton Basel-Landschaft hat zur langfristigen Erhaltung und Entwicklung der Standortqualität für die Wirtschaft – neben einzelbetrieblichen Massnahmen im

Rahmen der Wirtschaftsförderung – mit raumplanerischen Massnahmen Flächen zu entwickeln. Sie sind Unternehmungen, die den kantonalen Zielvorstellungen entsprechen, anzubieten. Dies gilt insbesondere für grosse Flächen an strategisch wichtigen und gut erschlossenen Standorten. Für die grenzüberschreitende "Metropolitanregion Basel" sind das Flächen insbesondere für die Logistik, den chemisch-pharmazeutischen Bereich und für Dienstleistungen. Diese Flächen müssen baureif sein, um im Konkurrenzkampf mit anderen Standorten zu bestehen.

1.3. Gewähltes Vorgehen

Im Sommer 2001 haben drei Regierungsräte des Kantons der Öffentlichkeit den Start eines grossen städtebaulichen Entwicklungsvorhabens bekannt gegeben: die Gesamtplanung Salina-Raurica (ehemals Erlebnisraum Augst - Pratteln). Es handelt sich dabei um die grösste Siedlungs- und Infrastrukturerweiterung des Kantons. Die Freifläche von rund 90 ha zwischen Schweizerhalle, der Nationalstrasse und Augst soll in einem Zeitrahmen von ca. 20 Jahren als neuer Standort für wertschöpfungsstarke Arbeitsplätze und attraktives Wohnen entwickelt und überbaut werden. Die gesamte Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst ist bereits industrielles oder gewerbliches Bauland - allerdings nur zum Teil erschlossen und baureif. Trotz guter Lage kam bislang keine Entwicklung in Gang.

Mit einem internationalen Planungswettbewerb und mit einem breit angelegten Mitwirkungsverfahren wurden Ideen für die Wirtschafts-, Verkehr- und Raumentwicklung erarbeitet und ihre Machbarkeit intensiv getestet. Mit dem vorliegenden Spezialrichtplan konnte der Auftrag des Regierungsrates, eine mögliche und machbare Nutzung für das Gebiet Salina-Raurica aufzuzeigen, erfüllt werden. Das methodische Vorgehen mit einem kooperativen Planungsprozess und mit dem Einsetzen einer Ad-hoc-Organisation hat sich angesichts der anspruchsvollen Aufgabenstellung und der Vielzahl der Interessen bewährt.

Die Untersuchung ergab, dass der Schwerpunkt auf Arbeitsplätze zu legen ist; Wohnen ist nur an ausgewählten Standorten angrenzend an bereits bestehende Wohngebiete in Betracht zu ziehen. Die Aufwertung der Freiräume bzw. die Vorstrukturierung des Gesamtkonzepts durch die Anlage urbaner Parks erwies sich als notwendig. Die neue S-Bahnhaltestelle Pratteln Salina-Raurica mit einem attraktiven Umfeld ist das zentrale Impulsprojekt der Entwicklung. Die Verlegung der Rheinstrasse vom Rhein weg Richtung Süden und das Anlegen von Grünflächen und Parkanlagen dienen der Aufwertung des Standorts. Damit wird die Erschliessung der gesamten Rheinebene verbessert und es lassen sich hochwertige Nutzungen mit Blick auf den Rhein platzieren - ein hervorragender Standortvorteil.

Die beiden wichtigen Ver- und Entsorgungsanlagen, die Kläranlage und die Wasserversorgung Hard sind im Spezialrichtplan integriert und bleiben bestehen.

Das Vorgehen zur Zurlindengrube wird in einer separaten Vorlage behandelt, in welcher dem Landrat die Verlegung des Amphibienlaichgebiets beantragt wird.

Für die Entwicklung der Gemeinde Augst konnte ein Lösungsansatz entwickelt werden. Er sieht die Siedlungsentwicklung der Gemeinde entlang des Rheinufer vor und der weitgehende Verzicht auf die konfliktreiche und aufwändige Siedlungsentwicklung im Oberdorf. Dort soll die Römerstadt Augusta Raurica sich in Form eines Freilichtmuseums und eines Naherholungsgebiets entwickeln. Am 31.5.2005 hat der Regierungsrat den Auftrag erteilt dieses Konzept mit der kantonalen Nutzungsplanung umzusetzen (Anpassung des kantonalen Nutzungsplans vom 13.7.2000), unter Einbezug und Beachtung der Interessen der Gemeinden Augst und der betroffenen Grundeigentümer.

Ein hochattraktiver öffentlicher Verkehr ÖV ist eine wichtige Voraussetzung für die Realisierung von Salina-Raurica. Bei Vollausbau von Salina-Raurica werden auch für den motori-

sierten Individualverkehr MIV Ausbaumassnahmen notwendig, insbesondere der Ausbau der Autobahnauffahrt Pratteln, die in jedem Fall in den nächsten Jahren ausgebaut werden muss.

Um den vorgeschlagenen, in seinem Wesen flexiblen Spezialrichtplan umzusetzen, ist ein aktives, von allen Beteiligten getragenes Gebietsmanagement erforderlich. Das Einleiten einer Baulandumlegung für die ganze Rheinebene oder für Teile davon - unter Berücksichtigung der langen Verfahrensdauer - wird unumgänglich sein.

Mit der Umsetzung der Planung Salina-Raurica kann umfangreiches Bauland - mit erheblichen Anteilen im Eigentum des Kantons und der Gemeinden - baureif entwickelt werden. Dieses Vorgehen löst direkte und indirekte Mehrwerte aus, die an den Kanton zurückfliessen werden; in erster Linie durch Landverkäufe und erhöhtes Steuereinkommen. Der gezielte Ausbau der Römerstadt Augusta Raurica wird sich volkswirtschaftlich ebenso positiv auswirken.

Hinweis:

Die in der Dokumentation verwendeten Abbildungen spiegeln den Planungsprozess wider und entsprechen nicht immer den exakten Abgrenzungen. Für die rechtliche Festsetzung ist Anhang 4 des Spezialrichtplans verbindlich.

2. Ausgangslage

2.1. Warum ein kantonales Projekt Salina-Raurica?

Die Region Basel ist ein attraktiver Wirtschaftsraum von internationaler Bedeutung. Hervorragend sind die Bereiche Chemie, Pharma und Life Science. Mit der Schweizerhalle liegt ein wichtiger, intensiv genutzter Wirtschaftsstandort im Kanton Basel-Landschaft.

Basel ist auch das "Goldene Tor" zur Schweiz und ein gesuchter Standort für Logistikunternehmen. In der Trinationalen Agglomeration Basel mit rund 600'000 Einwohnerinnen und Einwohnern besteht zudem eine gute Nachfrage nach Flächen für Wohnen, Einkaufen und Freizeit.

Aufgabe des Kantons Basel-Landschaft ist es, kantonale Standorte mit hoher Standortgunst bis zur Baureife zu entwickeln und insbesondere Unternehmen mit grossem Flächenbedarf und grosser Wertschöpfung baureif anzubieten.

Die Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst mit ihren rund 90ha noch wenig überbauten Industrie- und Gewerbezonon stellt für den Kanton Basel-Landschaft die einzige grossflächige und zusammenhängende Entwicklungsreserve für die Zukunft dar. In Kenntnis dieser Ausgangslage hat der Landrat diese Fläche im Regionalplan Siedlung (Landratsbeschluss vom 25.1.2001) als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung aufgenommen mit dem Ziel der ausschliesslichen Industrie- und Gewerbenutzung und der Aufgabe den Konflikt mit dem Naturschutz zu lösen. Mit der Planung Salina-Raurica kann die gezielte Entwicklung dieses Gebiets an Angriff genommen werden.



Ungenutzte Entwicklungspotenziale in der Rheinebene

Aktuelle Konflikte führten zur Aufnahme der Planungsarbeiten durch den Kanton:

Aufgrund der guten Erreichbarkeit von der Kernstadt Basel aus, existieren im Raum Pratteln eine grosse Zahl publikumsintensiver Einrichtungen wie Fachmärkte etc. Die zur Verfügung stehenden Verkehrskapazitäten wurden bis heute schon stark belegt, so dass es auf dem

Autobahnabschnitt zwischen der Verzweigung der A2 / A3 und Basel zu täglichen Überlastungserscheinungen kommt. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im Rheintal können hier ohne Ausbau der Verkehrsinfrastruktur keine verkehrsintensiven Einzelprojekte mehr zugelassen werden, die unkoordiniert von anderen Projekten die verbleibenden Kapazitäten belegen würden. Eine grossflächige Raumentwicklung kann nur noch durch eine Gesamtplanung mit einer zielorientierten Obergrenze für den MIV und einem umfassenden Mobilitätsmanagement in der Umsetzung vorgenommen werden.

Die Zurlindengrube in Pratteln mit einer Gesamtfläche von 18.5ha ist in der Verordnung über den Schutz der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (Amphibienlaichgebiete-Verordnung; AlgV, 2001) unter Anhang 4 in der Liste der noch nicht definitiv bereinigten Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung als Objekt "BL 98 Zurlindengrube" aufgeführt. Bis zur Entscheidung über die Aufnahme in den Anhang 1 oder 2 richtet sich der Schutz nach Artikel 29 Absatz 1 Buchstabe a der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz und nach Artikel 10 der AlgV. Das bedeutet, dass eine bauliche Nutzung heute praktisch ausgeschlossen ist, obwohl die Zurlindengrube in der Industriezone liegt.

Die Rheinebene liegt im Hoheitsgebiet von zwei Gemeinden mit kompliziertem Verlauf der Grenzen und macht eine Koordination der Planung notwendig. Das abseits vom Siedlungszentrum Pratteln gelegene, aber zu Pratteln gehörende Quartier Längi grenzt unmittelbar an das Siedlungsgebiet der Gemeinde Augst, während das Rheinufer bis zur Salinenstrasse zur Gemeinde Augst gehört. Es besteht das Risiko einer unkoordinierten, singulären Überbauung, wie heute zum Teil schon vorhanden, verbunden mit geringer Wertschöpfung. Diese Ausgangslage - zusammen mit der Grenzlage zum Kanton Aargau und zu Deutschland - erfordert eine enge Zusammenarbeit über die Grenzen und ein Mitwirken der kantonalen Fachstellen.

Als Chance aus kantonalen Sicht sind die Synergien mit dem Gebiet der Römerstadt Augusta Raurica als bekanntes und viel besuchtes Ausstellungsgelände zu beurteilen. Das Verbinden des kulturellen Erbes der Römer mit einem Wirtschaftsstandort und einem neuen Lebensraum zusammen mit einem neuen Haltepunkt des öffentlichen Verkehrs bietet eine grosse Chance für die Entwicklung und für die Verbesserung des Images der Gemeinden sowie die Schaffung von Arbeitsplätzen durch den Ausbau der Römerstadt Augusta Raurica. Das Freilichtmuseum kann gleichzeitig die Funktion eines umfangreichen Naherholungsgebiets übernehmen und somit gesundheitsfördernde Aspekte auf die Region beisteuern. Auch der gesellschaftliche Trend geht in Richtung Wissens- und Freizeitgesellschaft.

Mit den Flächen in der Rheinebene besteht auch die Möglichkeit der Zuwendung des Kantons Basel-Landschaft zum Rhein; ein Potential, das bis anhin noch wenig genutzt ist. Der Rhein, der eigentlich ein riesiges Attraktivitätsplus sein könnte, wird leider auf der Landschaft kaum richtig wahrgenommen. Statt den Rhein zu betonen, wird er auf dem Baselbieter Abschnitt verschämt hinter unzähligen Industrieanlagen, Durchgangsstrassen und zuletzt auch noch hinter einem Sichtschutz von Bäumen versteckt.

Und – nicht zuletzt – ist der Kanton Basel-Landschaft mit seinen 27.3ha Rohbauland (ohne Fläche Kantonsstrasse) in der Rheinebene ein bedeutender Landeigentümer. Ziel ist es, die in der Bauzone liegende Fläche einer wirtschaftlich interessanteren Nutzung zuzuführen und Einnahmen zu generieren.

2.2. Widerstände und Konkurrenzen

Angeichts der guten Erreichbarkeit und der Standortqualitäten der Rheinebene stellt sich die Frage, warum in den letzten 15 Jahren hier kaum Projekte realisiert wurden und ein Grossteil des Baulands heute noch unerschlossen ist bzw. die Baureife fehlt. Als mögliche Hemmnisse werden genannt:

- Vielzahl von Grundeigentümern, geringe Kooperation untereinander
- Lage in zwei Gemeinden, geringe Kooperation für interkommunale Gesamtplanung
- "Verbot" von publikumsintensiven Anlagen durch Entwicklungskonzept der Gemeinde Pratteln
- geringe Freiraum- und Umweltqualität (Lärm, Geruch durch ARA, Zerschneidung durch Verkehrsstrassen)
- Zurlindengrube als schützenswertes Amphibienlaichgebiet

Während der Jahre der "Blockade" in der Rheinebene ist im Raum Basel die Konkurrenz gewachsen. In der Trinationalen Agglomeration Basel existiert heute eine Vielzahl von (Gross-)Projekten zur Entwicklung des Wirtschaftsraumes. Sie stehen - trotz guter grenzüberschreitender Zusammenarbeit - in Konkurrenz zueinander und müssen vor dem Hintergrund der bereits bestehenden Überkapazität an Gewerbe-, Industrie- und Dienstleistungsflächen beurteilt werden. Die Koordinationsaufgabe der Standortentwicklungen in der Region Basel wird durch die TAB bzw. zukünftig durch den Euro-District wahrgenommen.

Übersicht über die wichtigsten Entwicklungsstandorte in der Region Basel:

Areal	Standort	Fläche in ha	BGF m2	AP	EW
DB-Areal Erlenmatt	Basel	20	212'000	1'969	740
Südpark	Basel	ca. 1	50'000	243	354
Pro Volta	Basel		76'600	566	308
Dreispietz	Basel / M'stein	50	736'000	12'000	2'000
Novartis	Basel	20	400'000	10'000	-
Gare	St. Louis (FR)	8	190'000	1'197	708
Dreiländereck	Weil (DE)	14	84'000	1'050	-
Techcenter	Reinach	3.5	48'000	960	-
i-Parc	Allschwil	0.9	27'000	629	-
Stettenfeld	Riehen	1.9	114'000	285	1'403
ABB	Münchenstein	5.9			-
Aurica	Kaiseraugst	9	500'000	1'500	-
Salina-Raurica	Augst / Pratteln	6□	5□7'□□□	8'□□□	1'6□□

2.3. Alternativen zur Entwicklungsplanung Salina-Raurica

Die privaten Grundeigentümer von Baulandparzellen in der Rheinebene sind seit Jahren mit den Gemeinden im Gespräch über eine mögliche Nutzung. Die Gemeinde Pratteln hat den Handlungsbedarf erkannt und 1998 mit der Erstellung des Entwicklungskonzeptes Pratteln-Nord begonnen. Die Ansiedlung von kundenintensiven Fachmärkten wurde bei dieser Planung ausgeschlossen. Die Zwischenergebnisse des Entwicklungskonzeptes Pratteln-Nord der Gemeinde Pratteln (die Arbeiten an diesem Konzept wurden während den Arbeiten an der Gesamtplanung Salina-Raurica eingestellt) kamen für das Gebiet von Pratteln zu ähnlichen Nutzungsvorstellungen wie die Gesamtplanung Salina-Raurica.

Falls die Umsetzung von Salina-Raurica scheitern sollte, würde die Verhandlungssituation zwischen Grundeigentümern und Gemeinden um Jahre zurückfallen. Mit Solitär Lösungen auf Parzellen einzelner Eigentümer ist auf dem Areal in einer Grösse der Rheinebene keine Qualität zu schaffen, die auch langfristig Bestand hätte. Einzelne isolierte Bauvorhaben sind aus raumplanerischer Sicht in den bestehenden Industrie- und Gewerbebezonen zwar möglich, aber nicht erwünscht und es ist fraglich, ob sie den politischen Entscheidungen Stand halten würden. Die Voraussetzungen für eine erneute Gesamtplanung sind nach einem Scheitern von Salina-Raurica als sehr ungünstig zu beurteilen.

Für die gesamte Grundeigentümerschaft - Private wie auch die "öffentliche Hand" - bedeutet die Verlängerung der heutigen Situation einen erheblichen finanziellen Verlust.

2.4. Fazit: Das Notwendige möglich machen

Zusammengefasst sprechen wichtige Argumente für eine Gesamtplanung und eine schnellstmögliche Realisierung des Vorhabens:

- Die Wirtschaft verlangt nach vorbereiteten Standorten, an denen auch kurzfristig die Ansiedlung von Betrieben möglich ist. In der Rheinebene besteht die einmalige Gelegenheit im Kanton Basel-Landschaft ein grosses, zusammenhängendes Baugebiet etappiert auf den Markt zu bringen mit dem Ziel, Betriebe der verschiedensten Branchen und Grössenordnungen zu platzieren.
- Voraussetzung für ein attraktives Standortangebot ist heute eine hervorragende Qualität des Bebauungskonzepts, der Umgebungsgestaltung und der Verkehrsanbindung. Die Umsetzung der Gesamtplanung "aus einem Guss" bietet Gewähr für eine hohe Qualität.
- Heute ist eine Konzentration der Kräfte notwendig. Der Kanton Basel-Landschaft kann mit dieser Gesamtplanung die Konzentration der Entwicklung auf einen Standort lenken und damit die disperse Entwicklung von ländlichen Teilgebieten mit geringer Qualität unterbinden.
- Mit der Gesamtplanung hat der Kanton die Chance, die Steuerung der Entwicklung vorzunehmen und sie nicht dem Markt überlassen. Aus der bisherigen Situation mit grossflächigem Bauland, verschiedenen Grundeigentümern, zwei Gemeinden und diversen Interessenskonflikten ist eine schwierige Ausgangslage entstanden, die ohne übergeordnete Koordination in keiner Weise für eine qualitätsvolle Planung garantieren konnte.
- Aufgrund der grossen Flächenreserven und der hervorragenden Anbindung an das überörtliche Verkehrsnetz weist das Industriegebiet Nord von Pratteln die besten Standortqualitäten des Kantons auf. Der Druck, diese Flächen dem güter-, kunden- und flächenintensiven Gewerbe- oder Einzelhandelsmarkt zu überlassen, ist gross; allein die Verkehrssituation verlangt nach einer gemeinsamen regionalen Lösung.

3. Grundlagen und Finanzierung der Planung

3.1. Zielsetzung

Erste Überlegungen zur Entwicklung der Rheinebene wurden in einer Klausur der Bau- und Umweltschutzdirektion im Sommer 2001 unter dem Titel "Erlebnisraum Augst-Pratteln" entwickelt. Ausgangslage bildete eine Übersicht über die laufenden Projekte und Planungen sowie eine Lagebeurteilung. Daraus ergab sich auch die Notwendigkeit, dem Projekt und dem Standort – in Übereinstimmung mit den Zielvorstellungen – einen klaren und einprägsamen Namen zu geben: Salina-Raurica. Damit verbindet sich der Name mit der Schweizerhalle und den für die Entwicklung des Kantons Basel-Landschaft bedeutenden Salzfunden (**Salina**) mit dem Kulturgut der Römerstadt **Augusta Raurica**.

Der Regierungsrat hat der Gesamtplanung die nachstehenden Leitideen zu Grunde gelegt (RRB Nr. 960 vom 12. Juni 2001):

Unsere Ziele

- Wir fördern die hohe Standortgunst für Wirtschaft und Gesellschaft und ermöglichen so die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze für Industrie und Dienstleistung.
- Wir setzen uns ein für naturnahe und attraktive Erholungsräume.
- Wir entwickeln und gestalten unsere Region gemeinsam mit den in- und ausländischen Nachbarn.

Unser Handeln

- Die Verwaltung fördert ihre Kompetenz und handelt vernetzt. Zielsetzung sind schnelle, unkomplizierte Wege.

Unser Respekt

- Wir verpflichten uns den Prinzipien der Nachhaltigkeit.

Unsere Vision

- Wir gestalten bis ins Jahr 2020 in Augusta Raurica beispielhaft einen weit über die Schweiz hinaus bekannten Erlebnisraum und verbinden so unser kulturelles Erbe mit der Zukunft.

Für die öffentliche Ausschreibung zum Planungswettbewerb (2002-2003) wurden die Ziele folgendermassen präzisiert:

- In der Rheinebene soll ein neuer **Siedlungs- und Entwicklungsschwerpunkt** in der Basler Agglomeration geschaffen werden.
- Die Schaffung neuer **Arbeitsplätze** wird auf wertschöpfungsstarke und innovative Unternehmen ausgerichtet; eine Diversifizierung der Unternehmen ist besonders für die Gemeinde Pratteln erwünscht.
- Die heutige Nutzung der Rheinebene widerspricht den Vorstellungen von Qualität, **nachhaltiger Bodennutzung** und einer Gesamtordnung; der laufenden Entwicklung ist ein planerisches Vorgehen entgegenzusetzen.
- Aufgrund der überlasteten Knoten ist die **Verkehrssituation** in Spitzenstunden unbefriedigend; mit dem Neubau des Museums Augusta Raurica und einem neuen Siedlungsschwerpunkt in der Rheinebene ist ein Ausbau und eine Neuregelung der Verkehrskapazitäten im MIV und im ÖV notwendig. Eine erhöhte Nutzungsdichte muss jedoch verkehrverträglich ausgebaut werden.

- Die **landschaftlichen Potenziale**, insbesondere das Rheinufer und die Bereiche des Naturschutzes, müssen in eine Neuordnung eingebunden werden, damit sie zum **Erlebniswert** des Gesamttraumes beitragen können.
- Der **gewerblich - industrielle Charakter** der Standorte Pratteln, Augst und Schweizerhalle soll im Laufe der Jahre **aufgewertet** werden, indem die landschaftlichen und kulturellen Vorzüge der Region in den Vordergrund gestellt werden. Die Gesamtplanung der Römerstadt Augusta Raurica wird als Teil des Projekts Salina - Raurica aufgefasst und schafft einen neuen Schwerpunkt der **Wissensvermittlung** im Raum Basel.
- Die Gesamtentwicklung des Gebietes soll zu einer überregionalen Ausstrahlung verhelfen, die auch für den **Tourismus** Impulse liefert.

3.2. Ausgangslage Augst

Die Gemeinde Augst ist mit ihren knapp 1'000 Einwohnern eine kleinere Gemeinde im Kanton Basel-Landschaft. Es bestehen ein Zonenreglement und ein Zonenplan von 1992 (RRB Nr. 3559 vom 17.11.1992). Die Gemeinde braucht in Zukunft erweiterte Wohnzonen für die entgangene Reserven im Römerstadtgebiet und einen wirtschaftlichen Spielraum, der ihr ermöglicht, die Attraktivität als Wohn- und Arbeitsort zu verbessern. Zwingend ist auch ein Lösungsansatz für die gemeinsame Entwicklung der Gemeinde mit der Römerstadt Augusta Raurica.

Eckdaten:	Bevölkerung	(2003)	931
	Ausländer absolut		172
	Arbeitsstätten	(2001)	66
	Beschäftigte	(2001)	484
	Wohnungsbestand	(2003) Total	445
		davon Einfamilienhäuser	114
		Nettowohnungsproduktion	-
		(2003)	
	Fläche total	Hektaren	164
	Siedlungsfläche	Hektaren	58
	Wald	Hektaren	17
	Landwirtschaft	Hektaren	57

3.3. Ausgangslage Pratteln

Mit ihren gut 15'000 Einwohnern stellt Pratteln eine der grösseren Agglomerationsgemeinden der Region Basel dar. Zonenreglement und Zonenplan sind von 1987 (geändert mit RRB Nr. 2834 vom 5.9.1996 und RRB Nr 2961 vom 24.11.1987). Die Gemeinde hat in den letzten Jahren eine erhebliche Arbeitsplatzentwicklung erfahren, obwohl die Bevölkerungszahl stagnierte. Aufgrund der einseitigen kundenintensiven Geschäftsstruktur in Pratteln-Nord haben die Verkehrskapazitäten ihre Grenzen erreicht. Die Gemeinde stellte grundsätzliche Überlegungen an, wie eine weitere städtebauliche und ökonomische Entwicklung aussehen könnte. Die Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst liegt vorwiegend im Gemeindebann von Pratteln. Zielsetzung der Gemeinde ist eine Diversifizierung der Arbeitsplätze. Nach wie vor besteht jedoch ein erheblicher Nachfragedruck auf Pratteln in Bezug auf gewerbliche Betriebe, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen.

Eckdaten:	Bevölkerung	(2003)	15'027
	Ausländer absolut		5'615
	Arbeitsstätten	(2001)	662
	Beschäftigte	(2001)	9'443
	Wohnungsbestand	(2003) Total	6'977

	davon Einfamilienhäuser	1'464
	Nettowohnungsproduktion (2003)	35
Fläche total	Hektaren	1'070
Siedlungsfläche	Hektaren	450
Wald	Hektaren	110
Landwirtschaft	Hektaren	307

3.4. Salina-Raurica als INTERREG III-Projekt

Im Rahmen des INTERREG II-Projektes zur nachhaltigen Entwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel TAB wurde das Projektgebiet Salina-Raurica als Entwicklungspol P8 festgesetzt (Schlussbericht vom Oktober 2001). In der von 2002 bis 2006 laufenden Phase INTERREG III ist das Gebiet zur weiteren Bearbeitung innerhalb TAB-Ost vorgesehen und wird entsprechend finanziell gefördert.

Die Projektorganisation TAB-Ost, die FKG (fachliche Koordinationsgruppe) sowie der Vorstand der TAB wurden laufend über die Bearbeitung von Salina-Raurica informiert und unterstützten die Tätigkeiten in diesem Projekt. Die Ad-hoc-Organisation wurde grenzüberschreitend aufgebaut, um auch die Anliegen der grenznahen Nachbarn rechtzeitig einzubinden.

3.5. Finanzierung der Planungsarbeiten

3.5.1. Fonds für Wirtschaftsförderung Kanton Basel-Landschaft

Nachdem die drei Regierungsräte der BUD, VSD und BKSD im Sommer 2001 den Start der Gesamtplanung Salina-Raurica bekannt gegeben hatten, wurde beim Fonds für Wirtschaftsförderung eine Unterstützung in der Höhe von 1'800'000 CHF beantragt zur Durchführung eines Wettbewerbs. Im November 2001 wurden 600'000 CHF bewilligt – gestützt auf § 10 des Wirtschaftsförderungsdekrets vom 28.1.1980 (flankierende Massnahmen).

3.5.2. Modellvorhaben des Bundes

Zusätzlich zu dieser Unterstützung wurde beim Bund, Bundesamt für Raumentwicklung (ARE), ein finanzieller Beitrag in Rahmen der Agglomerationspolitik beantragt. Das Amt für Raumplanung erhielt aus dieser Förderung für die Jahre 2003 und 2004 insgesamt 70'000 CHF.

3.5.3. INTERREG III

Innerhalb des Interreg III-Projektes für eine nachhaltige Entwicklung der Trinationalen Agglomeration Basel TAB (2003-2006) mit einem Gesamtbudget 2 Mio. € standen 50'000 € (75'000 CHF) für die Gesamtplanung Salina-Raurica zur Verfügung.

3.5.4. Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft

Insgesamt standen damit für die Projektbearbeitung 745'000 CHF zur Verfügung. Die personellen Ressourcen für die Projektleitung wurden vom Amt für Raumplanung im Rahmen des ordentlichen Budgets gestellt (ca. 50% Stelle). Die Stelle Projektkoordination des Amtes für

Raumplanung wurde – durch Veränderung des Stellenprofils - mit der Leitung des Projektes beauftragt. Die beim Amt für Raumplanung eingesetzten personellen Ressourcen beliefen sich damit bis Ende 2005 auf ca. 4'496 Stunden.

Mitarbeitende / Stunden	2002	2003	2004	2005
Susanne Fischer	ca. 1'300	1'300	721	605
Hans-Georg Bächtold	ca. 150	148	128	144

4. Vorgehen

4.1. Kommunale Leitbilder

Das Entwicklungsvorhaben Salina-Raurica macht aufgrund seiner regionalen und darüber hinausgehenden Bedeutung eine kantonale Planung erforderlich. Die beiden betroffenen Gemeinden Augst und Pratteln besitzen unterschiedliche Ausgangslagen und bringen unterschiedliche Potenziale und Nutzungsansprüche in das Projekt ein.

Mit Hilfe eines in beiden Gemeinden zwischen Mai und August 2002 durchgeführten Leitbildprozesses konnten wichtige Anliegen der Gemeinden gegenüber dem Entwicklungsvorhaben herausgearbeitet werden. Mit diesem Arbeitsprozess wurden die Bewohnerinnen und Bewohner aus Augst und Pratteln für die anstehende Planung sensibilisiert und zur Mitwirkung aktiviert.

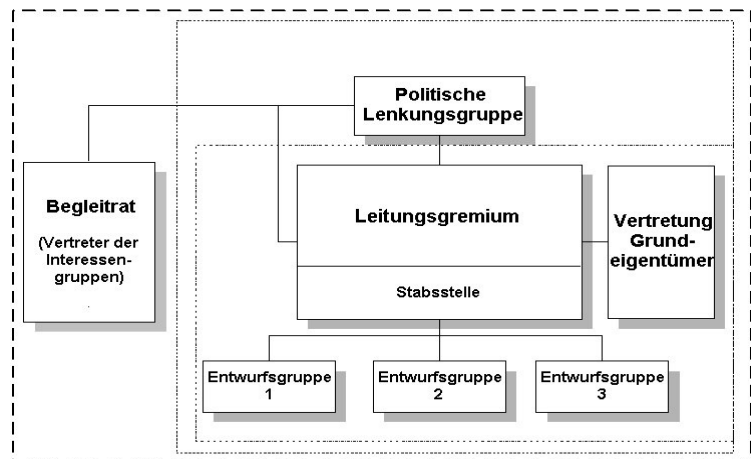
Ziel war es, eine gewisse Chancengleichheit beider Gemeinden bezüglich ihres jeweiligen Bewusstseins über erwünschte und unerwünschte Entwicklungen in der Rheinebene herzustellen, das partizipative Vorgehen in der Planung sicherzustellen und Informationen über die Planungsabsicht der Gesamtplanung Salina-Raurica zu verankern.

Beide Gemeinden legten grossen Wert auf die Verbesserung der Situation für Freiraum / Ökologie / Erholung, Arbeiten / Wohnen und Verkehr. Für die Gemeinde Augst war besonders die Entlastung des Verkehrs wichtig sowie der Erhalt der Freizeit- und Sporteinrichtungen. Prattelns Leitbild enthält vor allem auch Ziele für eine wertschöpfende Arbeitsplatz- und eine nachhaltige Landschaftsentwicklung.

4.2. Aufbau Ad-hoc-Organisation

Zur Vorbereitung, Durchführung und inhaltlichen Begleitung des Gutachterverfahrens wurde eine Ad-hoc-Organisation gebildet (RRB Nr. 1193 vom 16.7.2002, RRB Nr. 1717 vom 22.10.2002). Mit der Ad-hoc-Organisation wurden die verschiedenen Interessen, Kompetenzen und Verantwortungen in der Gesamtplanung Salina-Raurica abgedeckt und die relevanten Personen rechtzeitig in die Projektentwicklung eingebunden. Es wurden vier Gremien eingesetzt, die die Vorschläge der drei Teams und in der 2. Phase die Arbeiten des Siegerteams beurteilten:

- Politische Lenkungsgruppe (Regierungsrätin, Regierungsräte und Gemeindepräsidenten)
- Leitungsgremium (interne Experten der Verwaltung und externe Experten)
- Vertretung Grundeigentümerschaft
- Begleitrat (Vertretung verschiedener Interessensgruppen)



Die Ad-hoc-Organisation fasst alle Interessvertretungen zusammen.

4.3. Internationale Ausschreibung eines Wettbewerbs

Im Sommer 2002 wurde die Aufgabenstellung Salina-Raurica international ausgeschrieben. Nach einem mehrstufigen Auswahlverfahren konnten im Oktober 2002 drei hochqualifizierte Teams mit dem ersten Teil der Aufgabe betraut werden. Nach Abschluss der ersten Phase entschied sich die Projektleitung im Mai 2003 für das Team a.e.v.i. (Bürogemeinschaft Angélil Graham Pfenninger Scholl, Ernst Basler Partner, Vetsch Nipkow, Immopro AG), das den nun vorliegenden Entwicklungsplan fertig stellte (RRB Nr. 379 vom 9.9.2002, RRB Nr. 202 vom 23.5.2003). In diesem Team waren die Fachkompetenzen Architektur, Planung, Verkehr, Landschaftsplanung, Immobilien und Wirtschaft vertreten.

4.4. Akzeptanz durch Partizipation

Erfahrungen bei der Planung von raumwirksamen Grossprojekten zeigen deutlich, dass ohne Einbezug weiter Teile der Gesellschaft, insbesondere Betroffener, keine akzeptierten Lösungen gefunden werden. Die Möglichkeiten zur Mitwirkung sind teilweise gesetzlich festgelegt. Sie reichen aber meistens nicht aus, um vorhandene Interessen zu erfassen und zu berücksichtigen. Die Arbeit der Ad-hoc-Organisation war in ein kooperatives Planungsverfahren eingebunden, das sich durch eine sukzessive Weiterentwicklung der Entwürfe mit allen Projektbeteiligten auszeichnete. In zwei- bis dreimonatlich stattfindenden Workshops wurde der Stand der Arbeiten vorgestellt, diskutiert und anschliessend überarbeitet. Der kooperative Planungsprozess hat sich bei einer Planung in der Grösse von Salina-Raurica als notwendig herausgestellt und bewährt, da mit dem vorliegenden Entwicklungsplan Akzeptanz und weitgehender Konsens unter den Mitgliedern der Ad-hoc-Organisation erreicht werden konnte.

4.5. Erarbeiten des Entwicklungsplans

Die Aufgabenstellung des Wettbewerbs lautete, einen Entwicklungsplan für das Gesamtgebiet zu erarbeiten. Dieser Plan sollte die möglichen Nutzungen, Nutzungsmix und Dichten, wichtige Standorte sowie die Verkehrserschliessungen festlegen. Gestaltungsfragen für Architektur und Freiraum stand hier noch nicht im Vordergrund. Dieser Entwicklungsplan wurde anschliessend von den kantonalen Behörden in einen kantonalen behördenverbindlichen Spezialrichtplan umgearbeitet und soll nun genehmigt werden. Anschliessend sollen die Inhalte mit den kommunalen Instrumenten (kommunaler Richtplan, kommunale Nutzungsplanung, Quartierpläne) durch die Gemeinden umgesetzt werden. Im November 2003 beendete

das Team a.e.v.i. mit Abgabe des Entwicklungsplans und des Schlussberichts seinen Auftrag (Schlussbericht a.e.v.i.).

4.6. Mitwirkung der Grundeigentümer

Im Rahmen der Ad-hoc-Organisation haben regelmässige Workshops mit der Grundeigentümerversammlung stattgefunden, in denen die Grundeigentümer ihre eigenen Ideen zur Planung Salina-Raurica einbrachten. Da dieses Gremium auf einer freiwilligen Zusammenarbeit beruhte, handelte es sich um eine Delegation von den insgesamt 78 von der Planungszone Betroffenen. Im Gremium Grundeigentümer waren 16 der zumeist grossen Eigentümerschaften ständig vertreten.

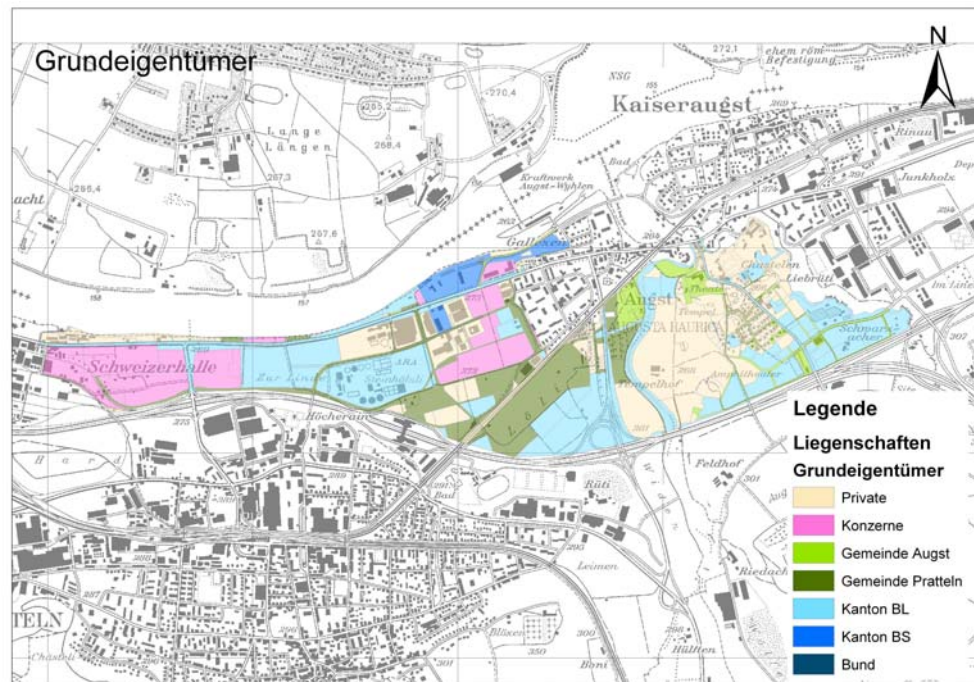
Auch nach Abschluss des Entwicklungsplans wurden die regelmässigen Sitzungen mit der Grundeigentümerversammlung weitergeführt, um bereits an einem möglichen Gebietsmanagement zu arbeiten. Mit Protokoll vom 23.8.2004 erklärte sich das Gremium einverstanden, die Planung Salina-Raurica zu unterstützen und umzusetzen, da es eigene Forderungen darin erfüllt sah.

Forderungskatalog der Grundeigentümerversammlung:

1. Keine finanzielle Entwertung der Liegenschaft/Immobilie gegenüber dem heutigen Wert; "diskontiert" auf 2007
2. Grundeigentümer mit bereits bebautem Land dürfen nicht nochmals belastet werden
3. Standortwechsel möglich, wenn mindestens kostenneutral
4. Keine neuen Verkehrs-Infrastrukturen in der heutigen Wohnzone und in der Landwirtschaftszone für Augusta Raurica (Parkplätze, Strassen)
5. Erstellen eines Lärmkatasters für das Planungsgebiet, der die Belange der Wohnzone im Ostteil und die individuelle Entwicklung im Mittelteil/Westteil gemäss Regionalplan Siedlung berücksichtigt
6. Keine zusätzlichen betrieblichen Auflagen für die bereits ansässigen Industrie- und Gewerbebetriebe; auch nicht mittel- und langfristig
7. Wenn der Richtplan aus dem Planungsprojekt Salina-Raurica von den politischen Instanzen nicht genehmigt wird, ist die Planungszone sofort aufzuheben
8. Ausgeschiedene Werkgeleise-Parzelle im Eigentum der Gemeinde Pratteln muss an den neuen Bedarf an Verkehrsfläche im Planungsgebiet angerechnet werden
9. Ausgeschiedene Biotopfläche drastisch reduzieren und sinnvoll verteilen. Die Vernetzungskorridore entlang bestehender Trassen, oder darauf legen. Das Gebiet "Löli" ist in die Zahlen der Flächenbilanz mit einzubeziehen. Bemerkung: Zu grosse Biotop- und Grünflächen erhöhen die Kosten und gefährden das ganze Projekt!
10. a. Die Grundeigentümer mit bestehenden Bauten im Industriequartier "Nord" und "Hardwasser" verlangen, dass auf die Verlegung der Rheinstrasse verzichtet wird
11. b. Verlegung Rheinstrasse kritisch hinterfragen

Im Anschluss an das Gutachterverfahren wurde Anfangs 2004 ein Geometerbüro mit einem Landumlegungsentwurf beauftragt, um ein mögliches Vorgehen für ein Gebietsmanagement zu erarbeiten. Der Landumlegungsentwurf bilanziert die Baulandverteilung in der Gesamtplanung Salina-Raurica und fand an der Sitzung der Grundeigentümerversammlung vom 3.2.2004 Zustimmung unter den anwesenden Grundeigentümern.

Die Diskussion ergab allerdings eindeutig, dass die Grundeigentümerschaft bereit ist, die für die Aufwertung durch Infrastrukturen und Parkanlagen notwendigen Flächen einzuwerfen, nicht aber für das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung. Das Einwerfen der notwendigen rund 10ha wurde eindeutig als Aufgabe des Kantons beurteilt. Von den Eigentümern bereits überbauter Grundstücke wurde gefordert, bei Ihnen auf einen weiteren Flächenabzug zu verzichten.

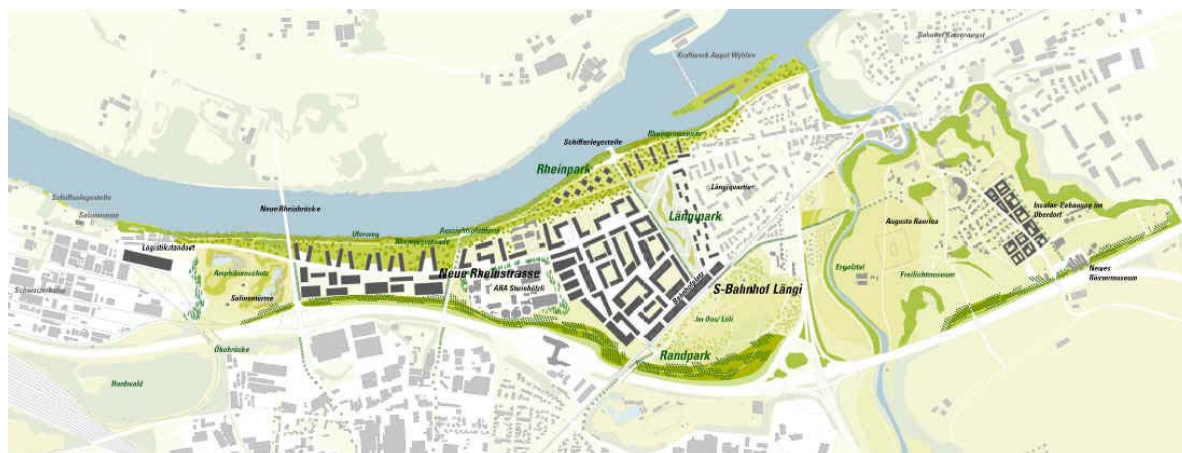


Die öffentliche Hand und wenige Grosskonzerne verfügen über den Hauptanteil des Bodenbesitzes in der Rheinebene.

5. Übersicht Ergebnisse

5.1. Zielerreichung und Schlüsselprojekte

Ziel des Vorhabens Salina-Raurica war es, einen neuen Standort im Kanton Basel-Landschaft, der mittelfristig für Wohnen und Arbeiten baureif zur Verfügung steht, zu schaffen. Die Untersuchung ergab, dass der Schwerpunkt auf die Entwicklung von Arbeitsplätzen zu legen ist; Wohnen ist nur an ausgewählten Standorten angrenzend an bereits bestehende Wohngebiete in Betracht zu ziehen (Pratteln-Längi und Augst-Gallisacker).



Der Entwicklungsplan als Ergebnis des Planungsprozesses.

Die grossflächigen Arbeitsgebiete schaffen Platz für gewerbliche Unternehmungen und Dienstleister. Im Zentrum um den Längi-Park sollen auch Geschäfte für den täglichen Bedarf zugelassen werden. Im Anschluss an die Schweizerhalle sind Flächen für arbeitsexensive Betriebe reserviert. Folgende Nutzungsmischung ist vorgesehen:

- Verkauf 1%: Nähe S-Bahnhof, Längi-Park und Wohngebiete
- Logistik 18%: unmittelbar neben Schweizerhalle
- Wohnen 20-30%: am Rhein Augst-Gallezen, Pratteln-Längi
- Dienstleistungen 30-40%: Nähe S-Bahnhof, entlang Rheinstrasse
- Gewerbe 28%: entlang Autobahn A2, Umfeld ARA

Die Aufwertung der Freiräume bzw. die Vorstrukturierung des Gesamtkonzepts durch die Anlage urbaner Parks erwies sich als notwendig. Kristallisationspunkt des Entwicklungsplans ist die neue S-Bahnhaltestelle mit einem attraktiven Umfeld (Längi-Park). Weitere Impulsprojekte des Entwicklungsgebiets sind die Anlage von Grünflächen und Parkanlagen zur Aufwertung des Umfeldes und die Verlegung der Rheinstrasse vom Rhein weg Richtung Süden. Damit wird die Erschliessung der gesamten Rheinebene verbessert und es lassen sich hochwertige Nutzungen mit Blick über den Rhein innerhalb eines Parks (Rhein-Park) platzieren.

Als Lösung für den Konflikt "Zurlindengrube" mit der Bauzone ist eine Verlegung des Amphibienlaichgebietes von nationaler Bedeutung vorgesehen. Der Vorschlag von a.e.v.i. sah ursprünglich vor, die Grube neben die Schweizerhalle zu verlegen.

Der Lärmschutz entlang der Autobahn wird mit einem aufgeschütteten, bepflanzten Wall sichergestellt. Er soll der Nutzung als Freizeitanlage dienen (Rand-Park). Das neu besiedelte Gebiet wird mit Lärmschutzbauten gegen den Bahnlärm geschützt.

Die beiden wichtigen Ver- und Entsorgungsanlagen, die Kläranlage und die Wasserversorgung Hard, sind im Entwicklungsplan integriert und bleiben bestehen.

Die Brücke über den Rhein – Verlängerung der Salinenstrasse über den Rhein nach Grenzach-Wyhlen – ist Bestandteil des Kantonalen Richtplans und wurde im Spezialrichtplan übernommen. Im Falle einer weiteren Entwicklung der Agglomeration auf der Achse Basel-Rheinfelden wird es aus heutiger Sicht als sinnvoll erachtet, an diesem Standort eine Verbindung mit den Nachbargemeinden zu erstellen. Die Funktion des Überganges (Fussgänger- und Velobrücke, Strassenverbindung) ist offen; es liegt heute kein konkretes Projekt vor.

Die Dimension der Bauzone und die Nutzungsintensität stehen in direktem Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung. Bei Vollausbau von Salina-Raurica werden auch für den motorisierten Individualverkehr MIV Ausbaumassnahmen notwendig, insbesondere der Ausbau der Autobahnauffahrt Pratteln, die in jedem Fall in den nächsten Jahren ausgebaut werden müsste. Die Verkehrsbelastungen im Rheintal bleiben von Salina-Raurica unabhängig eine kantonale Aufgabe. Der Kanton Basel-Landschaft muss mit geeigneten Massnahmen dafür sorgen, dass die zunehmend knapperen Verkehrskapazitäten nicht zu einschneidenden Beschränkungen der Entwicklung und der Qualität des Wirtschafts- und Lebensraumes führen.

Ein hochattraktiver ÖV ist die Voraussetzung für die Bautätigkeiten in Salina-Raurica. Wesentlicher Impuls ist die neue S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica, die bereits vom Landrat 2005 beschlossen wurde. Mit dem Freihalten des ÖV-Trassees von Pratteln-Mitte zur S-Bahn-Haltestelle kann eine optimale Anbindung zunächst mit Bussen, später eventuell mit einer Tramverlängerung gewährleistet werden.

Der in seinem Wesen flexible Entwicklungsplan ermöglicht eine Etappierung vom Zentrum um die neue S-Bahn-Haltestelle nach Westen und eine stufenweise, unabhängige Realisierung. Flächenmässig kann man die heutigen Nutzungen bzw. Zonen mit den zukünftigen Nutzungen folgendermassen gegenüberstellen (ca. in ha, gemäss Geometer Theiler, Pratteln):

	heute	Spezialrichtplan Salina-Raurica
Bauland (ha)	72.6	60.0
davon, Wohnen (ha)	0	15.6
davon, Arbeitsgebiete (ha)	72.6	44.4
Grünflächen (ha)	9.7	23
Verkehrsflächen (ha)	11.9	11.0

Die hier nur zusammenfassend wiedergegebene Planung Salina-Raurica besteht aus einigen wesentlichen Kernstücken, ohne die die gesamte Planung nicht realisierbar ist und die vorgesehen Aufwertung nicht erreicht werden kann.

Als Schlüsselprojekte werden folgende Vorhaben benannt:

Entwicklung des neuen Bahnhofgebietes Pratteln Salina-Raurica	
Verlegung der Rheinstrasse und Aufwertung des Rheinuferes	
Lösung für das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung	
Aufwertung des gesamten Arbeitsgebietes mit Grün- und Parkanlagen	
Sicherung von Umwelt-, Gestaltungs- und Realisierungsqualität	
und zu einem späterem Zeitpunkt die Überarbeitung des kantonalen Nutzungsplans Augusta Raurica als Ergebnis der Koordination zwischen Salina-Raurica, der Römerstadt Augusta Raurica und der Gemeinde Augst.	

5.2. Machbarkeit

5.2.1. Verkehrliche Machbarkeit

In einem bereits stark verkehrsbelasteten Raum wie Salina-Raurica ist die Abwicklung der zu erwartenden Verkehrsbelastung ein ausschlaggebendes Kriterium. Für den Wettbewerbsgewinner a.e.v.i. sprachen insbesondere Überlegungen zur verkehrlichen Entwicklung und zu den Kapazitäten. Die beiden Verkehrsexperten Peter Scheidegger und Dr. Matthias Rapp kamen zu den Schlussfolgerungen:

"Neue Nutzungen im Bereich der Planungszone verursachen in jedem Fall Mehrverkehr auf dem umliegenden Strassennetz. Der Entwicklungsplan Salina-Raurica trägt dazu bei,

- im positiven Sinne die Problembereiche im Angebot der Verkehrsinfrastruktur zu erkennen und rechtzeitig entsprechende Massnahmen zu evaluieren
- die Verkehrserzeugung mittels geeigneter Nutzungsplanung und Schaffung optimaler Voraussetzungen für Langsamverkehr und ÖV zu lenken, so dass Überlastungen des Strassennetzes möglichst gering gehalten werden
- die verfügbaren Ressourcen auf eine "gerechte" Art und Weise auf das Planungsgebiet zu verteilen (nicht nach dem Prinzip "first come - first served")
- die Qualität der Erschliessung und damit auch die Attraktivität des Standortes im Planungsgebiet wie auch in den angrenzenden Gebieten zu gewährleisten.

Um die Gefahr einer unerwünschten Entwicklung zu verringern, sind wie vorgesehen in einer ersten Phase die Gebiete nahe der S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica zu entwickeln. Die Konzipierung des Moduls "Businesspark am Rhein" ist dagegen zu überdenken. Einerseits ist die vorgeschlagene Nutzungsart mit sehr hoher Verkehrserzeugung zu überprüfen und andererseits sollte die ÖV-Erschliessung optimiert werden.

Überlastungsprobleme auf der Autobahn und dem übrigen Strassennetz entstehen nicht ausschliesslich aufgrund der Nutzungen im Planungsgebiet Salina-Raurica, sondern auch infolge der wirtschaftlichen Entwicklung in der übrigen Region und der z.T. ungünstigen Verkehrsteilung (Modal-Split). Dem Kanton als federführende Planungsinstanz wird empfohlen, eine umfassende Mobilitätsstrategie für die kommenden 20 - 40 Jahre für die gesamte Region und für alle Verkehrsmittel zu entwickeln. Diese wäre in die vom Bund verlangte Agglomerationsverkehrs-Strategie einzubinden.

Die in Teilgebieten sehr gute Verkehrserschliessung des Standortes Salina-Raurica spricht für eine Priorisierung von dessen Entwicklung innerhalb der Kantonsplanung. Der sorgfältige Einbezug der Verkehrsaspekte in die Planung im Sinne eines Mobilitätsmanagements soll die Entwicklung von Salina-Raurica nicht grundsätzlich in Frage stellen, sondern im Gegenteil die Realisierung der Planung begünstigen."

Die Empfehlungen der Verkehrsexperten konnten in die Planung Salina-Raurica einfließen. Bei der Erarbeitung der Nutzungsformen und -dichten im Entwicklungsplan Salina-Raurica wurde ein Mengengerüst aus Arbeitsplätzen, Bewohnern und Verkehrsaufkommen erstellt. Dieses Mengengerüst balanciert eine wirtschaftliche Bodennutzung mit der zukünftigen Verkehrserzeugung aus (Schlussbericht a.e.v.i.). Bei Realisierung aller geplanten Nutzungen ergeben sich zusätzlich 28'000 Fahrten pro Tag im Durchschnitt.

Zur Bewältigung dieser zukünftigen Verkehrsbelastung werden folgende Massnahmen in die Planung integriert: neue S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica (bereits durch den Landrat im Rahmen der Landratsvorlage Ausbau der Regio S-Bahn Basel 2005 am 3.2.2005 beschlossen), Einführung eines 15 Min.-Takts für die S-Bahn, gute Qualität der Fusswegeverbindung, eigenes ÖV-Trasse für Bus oder Tram sowie ein umfangreiches Mobilitätsmanagement. Mit dem Greifen dieser aufgeführten Massnahmen wird ein Modal-Split für 75% MIV und 25% ÖV prognostiziert, der für die Agglomeration sehr gut, a-

ber dennoch realistisch ist. Ein noch höherer ÖV-Anteil ist vermutlich nicht zu erreichen.

Trotz dieser Massnahmen ist davon auszugehen, dass die Verkehrskapazitäten im MIV in Zukunft ausgeschöpft werden. Aufgrund der Untersuchung "Pratteln, Autobahnanschluss A2 / 3" von Glaser, Saxer, Keller muss damit gerechnet werden, dass der Knoten Salinenstrasse sowie die Autobahnanschlüsse Pratteln und Liestal überlastet sein werden. Die Anschlüsse müssen in jedem Fall ausgebaut werden. Die Eröffnung der Autobahnspange Rheinfelden West Richtung Deutschland (A3 / A98) anfangs 2006 brachte bereits eine Entlastung. Man kann von einer Reduktion der Fahrten auf der A2 im Raum Pratteln in der Grössenordnung von 10% sprechen, die für den nach Basel fliessenden Verkehr auf dem Hochleistungsnetz eine Entlastung bringt. Diese Entlastung wurde bereits berücksichtigt.

Ohne neuen motorisierten Verkehr ist die Entwicklung Salina-Raurica nicht möglich. Aufgrund der vorliegenden Untersuchungen und Erkenntnisse ergibt sich das Dilemma, dass mit oder ohne Entwicklungsplan Salina-Raurica – weil die Rheinebene bereits heute rechtskräftig der Bauzone zugewiesen ist und weitgehend überbaut werden kann - der Verkehr zunimmt, und die Kapazitäten auf den Verkehrssystemen der Region in absehbarer Zeit erreicht werden. Die Möglichkeit der Begrenzung der Entwicklung aufgrund dieser Ausgangslage ist nicht erwünscht und nicht umsetzbar. Die prognostizierten 28'000 Fahrten am Tag können bei Ausbauten der Autobahnanschlüsse bewältigt werden, jedoch mit einer abnehmenden Verkehrsqualität.

5.2.2. *Technische Machbarkeit*

Die Machbarkeit eines Vorhabens basiert auf dem optimalen Zusammenwirken der finanziellen Ressourcen mit der technischen Abwicklung und dem Erfolg auf dem Markt. Das Projekt ist jedoch so konzipiert, dass Anpassungen in allen Phasen der Realisierung möglich sind. Im Wesentlichen hängen diese von einer etappierten Umsetzung des Projekts ab.

Die Entwicklung des Gebiets erfolgt in räumlich in sich abgestimmten, unterschiedlichen und weitgehend unabhängigen Interessensgebieten: Salina-Raurica West und Salina-Raurica Mitte. Die Entwicklung von Salina-Raurica Ost würde den Massnahmen der Römerstadt Augusta Raurica entsprechen. Die Entwicklung muss im Zentrum Salina-Raurica Mitte um den neuen S-Bahnhof beginnen und läuft von dort nach Westen. In dieser Abfolge sind auch kürzere Bauetappen und längere Pausen vorstellbar, da die Bereiche in sich einen funktionalen Zusammenhang darstellen. Falls sich eine Verzögerung einstellen sollte, verlieren die Teilprojekte nicht an Qualität. Die Aufteilung der Entwicklung in Teiletappen schafft die Möglichkeit die Planungsverfahren zu vereinfachen und die Kosten der Erschliessung und Freiraumaufwertung zu ermitteln.

Darüber hinaus gibt es Infrastrukturaufgaben, die über das gesamte Gebiet koordiniert werden müssen, z. B. die Verlegung der Rheinstrasse und Teile der Grün- und Freiflächen. Diese Aufgaben stellen ein Risiko dar, da sie mit grösseren Investitionen verbunden sind, sind aber gleichzeitig Schlüsselprojekte, ohne die Salina-Raurica nicht realisiert werden kann.



Die Realisierungsetappen von Salina-Raurica zwischen heute und 2025.

5.2.3. Wirtschaftliche Machbarkeit

Eine zentrale Frage ist – trotz der heute bereits bestehenden Bauzonen in der Rheinebene – die Frage nach der wirtschaftlichen Machbarkeit der Gesamtplanung Salina-Raurica. Vermag der Markt die geplanten Flächen im Bereich Industrie, Gewerbe, Dienstleistungen und Wohnen über den Zeitraum von 20 Jahren aufzunehmen und wenn ja, mit welchen Konsequenzen?

Die Firma Immopro war Mitglied des Zürcher Planungsteams a.e.v.i., das den Entwicklungsplan Salina-Raurica erarbeitete. Das Vorhaben wurde auf seine Wirtschaftlichkeit und Marktauglichkeit hin überprüft mit folgender Beurteilung (Schlussbericht a.e.v.i. S. 35 ff):

Als wichtigstes Entwicklungspotential von Salina-Raurica wird der Umfang des Projekts bewertet. Es gelangen relativ gleichzeitig grosse, gut erschlossene Einheiten auf den Markt. Die Lage in der Agglomeration bietet einerseits den Vorteil der guten Erschliessung (A2, Kantonsstrassen, S-Bahn-Station, Buslinien) und den im Vergleich zur Kernstadt wesentlich günstigeren Marktpreisen; andererseits muss die Distanz von 10 km zur City Basel überwunden werden und es besteht eine erhebliche Konkurrenz zu anderen Entwicklungsprojekten in der Region.

Derzeit besteht ein Überangebot an Büroflächen an zum Teil attraktiven, gut erschlossenen Lagen in der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB). Die zurzeit in Planung befindlichen (Gross-) Projekte werden diese Situation noch verschärfen. Es besteht ebenfalls ein gutes Angebot an Gewerbe- und Produktionsflächen. Gering dagegen ist das Angebot an Mischnutzungen und grösseren Wohneinheiten. Zusammenfassend kann gesagt werden, dass der wirtschaftliche Spielraum aus diesen Gründen relativ eng ist, aber mit der Planung Salina-Raurica ein Mehrwert erzielt werden kann.

Folgender Branchenmix soll angestrebt werden:

- *Wohnen. Spezifisches Angebot an exklusiven Lagen sowie mittleres Segment.*
- *Dienstleistungen. Angebot an zentralen Lagen (S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica) oder an prominenten Lagen (Businesspark). Vor allem Backoffice-Unternehmen.*
- *Gewerbe- und Produktion. Standortvorteile durch Zusammenschluss in Gewerbeparks, Standorte an A2-Anschluss Pratteln. Lokale und Regionale Betriebe.*
- *Forschung- und Entwicklung. Standortvorteile der Region nutzen. Businesspark oder Standorte direkt an A2-Anschluss Pratteln.*
- *Logistik. Ausschliesslich im Modul M□ ansiedeln. Lokale und regionale Betriebe.*

Damit sich Salina-Raurica auf dem Markt trotzdem positionieren kann, sind folgende Grundsätze wichtig:

- *Es braucht eine langfristige Entwicklungsstrategie, die sich auf die Angebotsentwicklung im Raum Basel einstellen kann.*
- *Salina-Raurica muss die eigenen spezifischen Standortqualitäten ins Spiel bringen und damit Nischen besetzen.*
- *Das Gebietsmanagement muss sich um die Realisierung in angemessener Qualität bemühen.*

Auf Initiative des Grundeigentümergeremiums wurde im Sinne einer "Second Opinion" das Büro Wüest & Partner aus Zürich beauftragt, die Marktchancen des Projekts zu untersuchen. Diese Firma verfügt über eine hervorragende Gesamtschau über den Immobilienmarkt in der Schweiz und im angrenzenden Ausland. Ziel des Auftrages war es, die Chancen und Risiken der Gesamtplanung Salina-Raurica zu beurteilen. In ihrer Gesamtwürdigung (Management Summery vom 14.9.2004, S. 10) ist zu lesen:

Chancen

Die einzigartigen Qualitäten gegenüber der Konkurrenz (v.a. landschaftliche Umgebung und Erreichbarkeit), die Grösse des Areals und die Möglichkeit "auf der grünen Wiese" und ausserhalb des "Agglo-Staus" zu planen, sind, im Kontext des Mangels an qualitativ hoch stehenden Wohnungen und des "Biovalley" die wichtigsten Assets von "Salina-Raurica".

Risiken

Der Planungsrückstand gegenüber qualitativ z.T. höher stehenden Konkurrenzprojekten, die relativ dezentrale Lage im öffentlichen Raum und das schwierige Image des Standortes sind, im Kontext eines Überangebots an Geschäftsflächen die grössten Risiken des Projektes "Salina-Raurica".

Empfehlungen

Die Nutzungskonzeption sollte überarbeitet werden und das Projekt rasch vorangetrieben werden, um den Konkurrenzvorsprung anderer Grossprojekte im Raum Basel aufzuholen. Mit einer gezielten Etappierung lässt sich Salina-Raurica realisieren.

Ein Teil der erwähnten Risiken lässt sich durch gezielte Massnahmen lindern; die Vorteile können und sollen intensiviert werden. Insbesondere sind folgende Massnahmen für die Umsetzungsphase zu empfehlen:

- *Erhöhung des Wohnanteils*
- *Differenzierung des Zielpublikums ("Wohnen für alle")*
- *Animation der Erdgeschossnutzungen mit einem urbanen Mix (z.B. Läden, Kultur, Restaurants, Cafés etc.)*
- *Richtige Etappierung (lebendiger Mix in jeder Etappe einhalten, mengenmässig marktgerechtes Flächen- und Wohnungsangebot)*
- *Verkehrskonzept überdenken (Staus verhindern)*
- *Starkes Marketing (rasche Image-Korrektur)*

Die Frage der wirtschaftlichen Machbarkeit der Gesamtplanung Salina-Raurica lässt sich nicht abschliessend beantworten, da sie unter anderem von der generellen Wirtschafts- und Bevölkerungsentwicklung abhängig ist. Ein Teil des Flächenangebots kann mit Sicherheit durch die Nachfrage gedeckt werden - wobei beim Wohnangebot ein kleines Risiko besteht - für einen anderen Teil des Flächenangebots (Dienstleistungen) besteht ein gewisses Risiko nicht oder nicht angemessen durch die Nachfrage gedeckt zu werden. Wie bei allen Grossprojekten ist hier das Risiko erhöht.

5.2.4. *Finanzielle Machbarkeit und Mehrwert*

Es gehört zu den anerkannten Staatsaufgaben, für die Wirtschafts- und die Siedlungsentwicklung günstige Voraussetzungen zu schaffen. Mit der Planung Salina-Raurica stehen im Kanton Basel-Landschaft für die zukünftige Entwicklung 60ha Bauzone an einem strategisch bedeutenden Standort zur Verfügung. Mit dieser Planung wird die Erschliessung der Flächen vollzogen, die heute nicht oder nur teilweise erschlossen und bebaubar sind. Bei einer Planung im Umfang von Salina-Raurica stellt sich die Frage nach der finanziellen Machbarkeit: Stehen die Planungskosten, die Vorinvestitionen in einem angemessenen Verhältnis zu dem zu erzielenden Mehrwert?

Im Rahmen des Entwicklungsplans Salina-Raurica wurde ein Rechnungsmodell für Flächenhaushalt und Wirtschaftlichkeit erstellt. Dieses Mengengerüst gibt Auskunft zu Nettobauland, Dichte und Geschossfläche, approximative Baukosten, Landwert, Anlagekosten, vermietbare Fläche, Mietpreis und Ertragswert. Diese Faktoren sind für die 11 ursprünglichen Module des Gesamtgebiets einzeln ablesbar (Schlussbericht a.e.v.i. Anhang All). Das Mengengerüst schafft bezüglich Wirtschaftlichkeit Transparenz und Flexibilität. Spätere Anpassungen im Verlauf der Realisierung lassen sich hier einfach vornehmen.

Diese Ergebnisse müssen durch Erfahrungswerte ergänzt werden. Da eine höhere Ausnutzungsziffer angestrebt wird, steigen die Nutzungsdichte und damit der Verkaufswert. Es ist

mit einer lokalen Wertsteigerung der Grundstücke von 30-40% zu rechnen. Der Mehrwert über den Landpreis lässt sich folgendermassen ermitteln: Durch Erschliessung, Aufwertung, Imageverbesserung, Nachbarschaftsvorteile, gemeinsames Marketing etc. wird der Landpreis erfahrungsgemäss im Westteil von Salina-Raurica (Nähe Schweizerhalle) von heute 300.- CHF/m² auf ca. 500.- CHF/m² steigen. Im Ostteil von Salina-Raurica (Nähe S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica) wird der Landpreis von heute 450.- CHF/m² auf ca. 750.- CHF/m² steigen. Der Mehrwert beträgt damit pro m² 200.- CHF bzw. 300 CHF. Von den heutigen 81ha Bauzone sind 20ha durch die Anlage der ARA und der Hardwasser AG belegt; diese werden aus der Rechnung ausgenommen. Ebenfalls müssen die üblichen Abtretungen in der Höhe von 15% an Grün-, Frei- und Erschliessungsflächen im Rahmen der Landumlegung abgezogen werden. Die verbleibenden 51.85ha werden hälftig auf die West- und Ostteile aufgeteilt. Somit ergibt sich eine Wertsteigerung der Grundstücke im Westteil um 51.85 MCHF und im Ostteil von 77.775 MCHF; insgesamt 129.625 MCHF für alle Grundeigentümer.

Tabelle 1: Mehrwert für Gesamtgebiet

	Westteil	Ostteil	Gesamt
Fläche	25.925 ha	25.925 ha	81 ha Bauland - 20 ha OeWA = 61 ha - 9.15 ha (15% Abtretungen) = 51.85 ha
neuer Landpreis	300 CHF/m ² >> 500 CHF/m ²	450 CHF/m ² >> 750 CHF/m ²	
Mehrwert	200 CHF/m ²	300 CHF/m ²	
Mehrwert für Gebiet	51.85 MCHF	77.775 MCHF	129.625 MCHF

Tabelle 2: Mehrwert für kantonalen Grundbesitz

	Westteil	Ostteil	Gesamt
Fläche	7.2 ha	4.2 ha	27 ha Bauland - 11 ha OeWA - 2.6 ha Wald = 13.4 ha - 2 ha (15% Abtretungen) = 11.4 ha
neuer Landpreis	300 CHF/m ² >> 500 CHF/m ²	450 CHF/m ² >> 750 CHF/m ²	
Mehrwert	200 CHF/m ²	300 CHF/m ²	
Mehrwert für Gebiet	14.4 MCHF	12.6 MCHF	27 MCHF

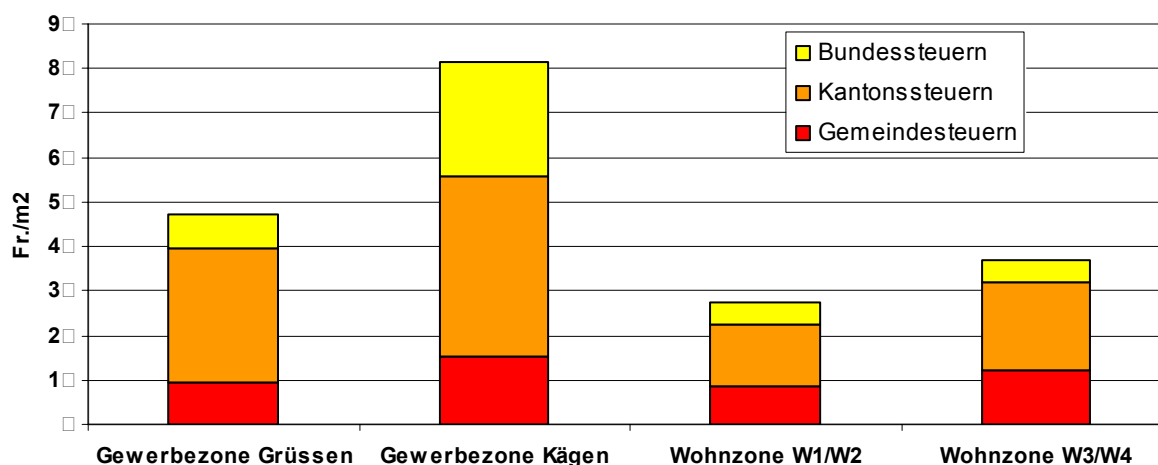
Für den Kanton als Grundbesitzer bedeutet dies eine Wertsteigerung seiner 11.4 ha Land (27ha abzüglich der OeWA-Zone, Wald und 15% Abtretungen) von 27 MCHF. Aus dem Verkauf des kantonalen Eigentums können mindestens 67.5 MCHF erzielt werden.

Auf der Wertverlustseite stehen die Abtretungen an die öffentlichen Flächen. Mit den vorgesehenen Aufwertungsmassnahmen wie die Verlegung der Rheinstrasse und der Anlage von Grünflächen ergeben sich für die Grundeigentümer Flächenverluste im Umfang von 12-15%, diese aber werden durch die Baureife, die Qualität des Standortes und eine höhere Nutzungsdichte wettgemacht.

Es ergeben sich Mehrwerte, indirekte und direkte. Bei den indirekten Mehrwerten sind aus Sicht von Kanton und Gemeinden insbesondere die zu erwartenden Steuereinnahmen der zuziehenden Unternehmen und der wachsenden Bevölkerung von Bedeutung. Sie lassen

sich heute für den langen Entwicklungszeitraum für die Gesamtplanung Salina Raurica nicht beziffern. Aufgrund von aktuellen Auswertungen für den Kanton Basel-Landschaft lassen sich aber Aussagen machen für die zu erwartenden Steuererträge aus den genutzten Bauzonen (Abbildung Steuererträge pro m² Bauzone).

Steuererträge pro m² Bauzone



Anmerkungen

1. Massgebendes Jahr für die Gewerbebezonen Grüssen (Pratteln) und Kägen (Reinach) ist das Jahr 2001: (Quelle: Steuerverwaltung BL), Einkommens- und Vermögenssteuer natürlicher und juristischer Personen;
2. Massgebendes Jahr für die Wohnzonen ist das Jahr 1997: (Quelle: PSP; Kosten und Nutzen siedlungsplanerischer Massnahmen, Basel 1999), Einkommens und Vermögenssteuern natürlicher Personen.

Es ist erwiesen, dass an gut erschlossenen und gut gestalteten Standorten tendenziell Unternehmen mit höherer Wertschöpfung ansiedeln und ebenso an Standorten mit hoher Wohnqualität ein Wachstum der begüterten Bevölkerung festzustellen ist – diese Aussage trifft für Salina-Raurica mit seinen aufgewerteten Standorten zu.

Der zu erzielende direkte Mehrwert resultiert aus den entstehenden Kosten und dem erwartenden Mehrwert des Lands. Mit Verkauf des kantonalen Landeigentums lassen sich mindestens 67.5 MCHF erzielen und damit die Kosten decken. Allein der Mehrwert des kantonalen Lands beträgt 27 MCHF. Dem gegenüber entstehen Kosten für die Massnahmen Salina-Raurica. Die Planungsarbeiten kosteten – neben den eingesetzten personellen Ressourcen – bisher 0.745 MCHF. Die Projektierungskosten und die Erstellungskosten für alle Projekte belaufen sich auf 64.176 MCHF (inkl. Sanierungskosten der Rheinstrasse, Landkauf). Gemäss Berechnungen ergeben sich Investitionsmöglichkeiten im Umfang von rund 900 MCHF.

	Mehrwert Kanton	Kosten Kanton
<i>(bereits geleistete Kosten)</i>		<i>(0.745 MCHF Wettbewerb Salina-Raurica)</i>
	27 MCHF	64.176 MCHF Projektierung und Realisierung
abzügl. Ohnehinkosten Rheinstrasse und kostenneutraler Landkauf		-16.4 MCHF
		-1.5 MCHF
Gesamt	27 MCHF	37.276 MCHF

Zudem ist zu beachten und als Mehrwert zu verstehen:

1. Mit der Planung und Realisierung von Salina-Raurica gelangen Flächen an guter Lage auf den Markt, die über Jahre blockiert waren. Mit den vorliegenden Lösungsansätzen lässt sich – allerdings mit erheblichem Aufwand – endlich die Entwicklung in der Rheinebene wieder in Gang bringen und u.a. 10ha Industriezone im Grundbesitz des Kantons Basel-Landschaft durch Verlegung der Zurlindengrube als Bauzone nutzen. Im Fall einer verzögerten Landumlegung, kann das Bauland erst zu einem späteren Zeitpunkt veräussert werden, was für Grundbesitzer mit einem finanziellen Verlust verbunden ist.
2. Für die Gemeinde Augst und die Römerstadt ergeben sich aus der Genehmigung dieser Vorlage neue Zukunftsperspektiven und geklärte Entwicklungsmöglichkeiten. Einerseits kann mit der möglichen Bevölkerungsentwicklung die Eigenständigkeit der Gemeinde Augst gesichert werden. Die dargelegten Massnahmen führen zu einer erheblichen Attraktivitätssteigerung mit entsprechenden Multiplikatorwirkungen auf die lokale Wirtschaft.
3. Mit der angelaufenen Projektierung von rund 70 Wohnungen am Rheinufer im Gebiet Gallezen, Augst hat die Planung Salina-Raurica einen wichtigen Impuls gesetzt. Anfragen aus Wirtschaftskreisen belegen auch das gestiegene Interesse an diesem Raum. Der Quartierplan Gallezen ist bereits in Bearbeitung.

Selbstverständlich bestehen für die Schätzung des Mehrwerts Methoden, wie Zweckmässigkeitsprüfung, Nutzwertanalyse oder Kosten-Nutzenanalyse. Diese Ansätze sind – wie auch die Umweltverträglichkeitsprüfung – projektorientiert. Für Planungen mit ihren vielen Unbekannten sind der Endzustand und der Endnutzen auf der Zeitachse schwierig zu bestimmen.

5.2.5. *Politische Machbarkeit*

Die Ausarbeitung der Planung Salina-Raurica wurde von einer grossen Ad-hoc-Organisation mitgetragen. Die strategische Projektleitung wurde von der Politischen Lenkungsgruppe wahrgenommen, die sich aus drei Regierungsräten und zwei Gemeindepräsidenten zusammensetzte. Die kantonale Regierung war also in der Mehrheit vertreten - die beiden Gemeinden wurden direkt repräsentiert. Damit konnte sichergestellt werden, dass politische Überlegungen in die Planung Eingang fanden und andersherum planerische Argumente politisch mitgetragen wurden. Die vorliegende Planung fand unter den politischen Vertretern der Gemeinden und des Kantons Konsens.

Die Ergebnisse, die Empfehlungen des fachlichen Leitungsgremiums und die Diskussionen und Beurteilungen des Grundeigentümergeremiums und des Begleirates führten zur Zustimmung der politischen Lenkungsgruppe zum Entwicklungsplan am 21.11.2003 und zum Auftrag an das Amt für Raumplanung, die vorliegenden Grundlagen zu einem kantonalen Spezialrichtplan umzuarbeiten und den Antrag zur Genehmigung an den Landrat zu stellen.

6. Teilergebnisse

Die detaillierten Ergebnisse der Planung Salina-Raurica sind aus Gründen der Nachvollziehbarkeit analog zum kantonalen Spezialrichtplan aufgebaut.

6.1. Siedlung

6.1.1. Arbeitsgebiete

Die Untersuchungen im Rahmen von Salina-Raurica haben ergeben, dass zukünftig eine Differenzierung der Arbeitsgebiete zugunsten von Gewerbe und Dienstleistungen notwendig ist; eine Nachfrage nach industrieller Nutzung ist an diesem Standort und in diesem Umfang nicht mehr zeitgemäss. Eine Aufgabe der Planung Salina-Raurica war es wertschöpfungsstärkere Arbeitsplätze wie Dienstleistungen ansiedeln zu können.

Gemäss den Zielen einer Gesamtplanung müssen die zu Verfügung stehenden Verkehrskapazitäten sinnvoll verteilt werden. Eine Ansiedlung von publikumsintensiven Anlagen ist aufgrund der Ausgangslage im Raum Pratteln nicht mehr möglich. Im Entwicklungskonzept Pratteln-Mitte hat sich die Gemeinde eindeutig gegen eine weitere Platzierung von grossflächigen Fachmärkten entschieden und praktiziert diese Haltung heute mit der Konzentration auf den Standort Grüssen.

Im Rahmen des Spezialrichtplans Salina-Raurica werden daher grossflächig Gewerbe-Dienstleistungsgebiete ohne publikumsintensive Einrichtungen festgesetzt. Diese Zuordnung ermöglicht den Gemeinden für ihre Nutzungsplanung ausreichende Flexibilität. In geringem Umfang sollen zentrale Funktionen wie Geschäfte auch mit Wohnen kombiniert werden; diese sind ausschliesslich am Längi-Park und an der neuen S-Bahn-Station vorgesehen.



Die Nutzungen der Arbeitsplatzgebiete werden nach ihrer Erreichbarkeit zugeordnet.

Als Sonderfall wird ein Areal für arbeitsplatzextensives Gewebe ausgeschieden. Diese sind insbesondere für Logistikbetriebe, Lagerräume oder Werkhöfe vorgesehen. In der Region Basel ist die Logistikbranche traditionell stark vertreten. Auch in Zukunft sind Standorte für diese Branche gefragt – insbesondere infolge Verdrängung von Umschlagsplätzen aus der Stadt Basel (Dreisplatz, Erlenmatte) oder durch Aufbau von neuen Umschlags- und Vertriebsaktivitäten (z.B. internationale Ladenketten etc.). Ein ausserordentlich geeigneter Standort

liegt im Einzugsbereich der von der Schweizerhalle ausgehenden Risiken, unmittelbar neben dem Autobahnanschluss Pratteln. Publikumsintensive Anlagen oder Dienstleistungen mit vielen Arbeitsplätzen sind an diesem Standort auszuschliessen. Die Beurteilung des Sicherheitsinspektorats (SIT) der Bau- und Umweltschutzdirektion lässt Logistikunternehmen zu. Damit stehen rund 10ha für die Ansiedlung von Logistikunternehmen zur Verfügung.

Mit der Mutation Nr. 25 (Hardmatt / Niderfeld) zum Strassennetzplan hat die Gemeinde Pratteln die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen. Die Erschliessung erfolgt via Rheinstrasse mit einem Linksabbieger in das Areal. Eine Entwicklung des Areals ist machbar unter der Berücksichtigung eines adequaten Ersatzstandortes für die historischen Salinentürme.

Spezialrichtplan Festsetzung:

Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete:	Pratteln - Dürrenhübel
Gewerbe-Dienstleistungsgebiete:	Pratteln - Ättigraben
	Pratteln - Zurlinden
	Pratteln - Netzboden
Wohn- und Geschäftsgebiete:	Pratteln - Heissgeländ / Längi
LRV Verpflichtungskredite:	kein Kreditbeschluss

6.1.2. Wohngebiete

Aufgrund der Standortgunst und der Ergebnisse der Untersuchungen im Rahmen von Salina-Raurica wurden Wohngebiete im Umfang von 20-30% der Baugebiete vorgesehen, da die Nachfrage nach Wohnraum für die Zukunft stabilere Prognosedaten besitzt als Arbeitsgebiete. Mit Salina-Raurica soll ein neues "Quartier" entstehen, das über einen ausgewogenen Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung verfügt, um eine belebte Atmosphäre zu schaffen. Das Image der Wohnlage in Pratteln wird qualitativ durch Architektur, Grünflächen, neuer S-Bahn-Halt und durch die Nähe und Aktivitäten der Römerstadt Augusta Raurica aufgewertet. Für den Kanton Basel-Landschaft werden neu Wohnlagen am Rhein geschaffen.

Aktivitäten in dieser Richtung laufen zum Teil schon: Am Rheinufer in Augst ist oberhalb des Kraftwerks heute noch eine grössere Bauparzelle nicht überbaut. Eigentümerin ist die Zentralstelle für staatlichen Liegenschaftsverkehr Basel. Mit Schreiben vom 13.5.2005 hat die ZLV ihre Absichten dargelegt, diese Parzelle rasch der Bebauung zuzuführen; die Arbeiten sind bereits im Gange

Die westlich anschliessenden Parzellen sind der Gewerbezone zugewiesen und werden heute als Werkhof der Implenla (ehemals Batigroup) genutzt. Verhandlung zur Umplatzierung des Werkhofs sind im Gange.

Spezialrichtplan Festsetzung:	Wohnen:	Pratteln - Längi Augst - Gallezen
LRV Verpflichtungskredite:	kein Kreditbeschluss	

6.1.3. Römerstadt Augusta Raurica

Der Perimeter Salina-Raurica umfasst die Römerstadt Augusta Raurica auf Augster Boden. Im Wettbewerb Salina-Raurica wurde die Aufgabe formuliert, den zukünftigen Standort des Museums Augusta Raurica mit der Entwicklung in der Rheinebene und den Verkehrsträgern

zu koordinieren. Zudem ist die Gemeinde Augst belastet durch ein hohes Verkehrsaufkommen auf der Durchgangsstrasse, Verkehrsemissionen im Wohngebiet Augst-Oberdorf. Mit Blick auf die Siedlungsentwicklung besteht ein Konflikt mit der archäologischen Schutzzone. Andererseits sollten die Synergien (Image, Arbeitsplätze, Naherholung) mit der Römerstadt Augusta Raurica genutzt werden und als Standortfaktor in die Entwicklung Salina-Raurica eingebracht werden.

Diese Punkte wurden im Rahmen der Planungsphase Salina-Raurica koordiniert. Es konnten wesentliche Ergebnisse erzielt werden, auch wenn diese zum Teil nicht ihren Niederschlag im Spezialrichtplan finden, da sie rechtlich nicht mit diesem Instrument geregelt werden können. Intensive Gespräche mit Vertretern der Gemeinde Augst, den Vertretern der Römerstadt Augusta Raurica und dem Amt für Raumplanung führten zu folgenden Resultaten:

1. Die Gemeinde Augst verzichtet auf die weitere Siedlungsentwicklung in den ausgewiesenen und vom Regierungsrat genehmigten Bauzonen im Oberdorf. Augst beschränkt sich auf die Nutzung und Überbauung des bestehenden, weitgehend überbauten Gebietes. Dieser "Siedlungssperimeter Augst-Oberdorf" wird im kantonalen Spezialrichtplan aufgenommen und später im kantonalen Nutzungsplan Augusta Raurica parzellenscharf festgesetzt. Innerhalb dieses Perimeters ist eine Arrondierung der Siedlung erlaubt, jedoch keine umfangreichen Erweiterungen des Oberdorfs. Die Fläche der archäologischen Schutzzone steht für den Schutz der Ruinen und deren Ausstellung zur Verfügung. Das Gebiet für das Freilichtmuseum Römerstadt (Archäologische Schutzzone) und die Nutzungsvorschriften werden ebenfalls im kantonalen Nutzungsplan festgesetzt. Die für die Erschliessung nicht benötigten Parzellen der Gemeinde Augst werden an den Kanton abgetreten.
2. Die Römerstadt klärt bis 30.4.2006 die vollständige Überbaubarkeit für die Grundeigentümer der bestehenden Bauzonen im neuen Siedlungssperimeter.
3. Der Kanton Basel-Landschaft nimmt Verhandlungen mit den Grundeigentümern der Parzellen am Rhein auf mit dem Ziel, rasch die Entwicklung als Wohnraum in Etappen zu ermöglichen als Kompensation für die Einschränkung der Siedlungsentwicklung im Oberdorf von Augst.
4. Ziel der gemeinsamen Entwicklung der Gemeinde Augst und der Römerstadt ist eine hohe Wohn- und Lebensqualität in der Gemeinde Augst und eine hervorragende Freiraumqualität im Ausstellungsgelände der Römerstadt. Voraussetzung dafür ist eine Verkehrsberuhigung auf dem Strassennetz von Augst – unter Berücksichtigung von Umfahrungsmöglichkeiten. Dieses Vorhaben wird in den Spezialrichtplan Salina-Raurica aufgenommen.
5. Die Gemeinde Augst partizipiert ab Juli 2007 an den Erträgen aus dem Infrastruktur- und Veranstaltungsbetrieb in der Römerstadt Augusta Raurica (öffentliche Produktionen, Vermietungen, Parkierungen) und erklärt sich bereit zu bestimmten Gegenleistungen in den Bereichen Verkehrsregime und öffentliche Sicherheit. Das entsprechende Reglement (Bewilligungswesen, Bestimmungen und Tarife) ist Teil des neuen Betriebskonzeptes für das Theater.
6. Eine Kommission aller involvierten Körperschaften (Gemeinderat Augst, Römerstadt Augusta Raurica, Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion Kanton BL stellen sechs Mitglieder) begleitet die partnerschaftliche Entwicklung vom Gemeinde und Römerstadt im Sinne eines Aufsichtsgremiums. Sie überwacht die Projektabschnitte (Planung und Realisation) sowie die Einhaltung der Ziele und getroffenen Vereinbarungen (u.a. Betriebskonzept Theater). Die Kommission wird zur einvernehmlichen Lösung aller offenen Fragen und Problemstellungen verpflichtet.

Als Zwischenergebnis des Spezialrichtplans lässt sich festhalten: Mit Regierungsratsentscheid vom 31.5.2005 wurde die Überarbeitung des kantonalen Nutzungsplan Augusta Raurica (Regionaler Detailplan "Augusta Raurica" vom 2.2.1989, kantonaler Nutzungsplan "Augusta Raurica" vom 13.7.2000) beschlossen. Mit diesem Nutzungsplan werden die parzellenscharfen Abgrenzungen der archäologischen Schutzzone bzw. des Siedlungsgebiets

Augst-Oberdorf zusammen mit den betroffenen Grundeigentümern und der Gemeinde (Mitwirkungsverfahren) vorgenommen.

Bezüglich der finanziellen Situation für den Kanton als Landeigentümer im Oberdorf von Augst gilt es Folgendes anzumerken: Der Kanton hat zum Schutz der archäologischen Werte insgesamt für 6'613'110 CHF Bauland erworben, das zukünftig nicht mehr als Bauland genutzt werden soll, da es ausserhalb des vereinbarten Siedlungsperimeters Augst-Oberdorf liegt. Diese Flächen stehen für die Sicherung und Erhaltung der Römerstadt zur Verfügung und sollen zu einem Freilichtmuseum entwickelt werden.

Spezialrichtplan Festsetzung:	Siedlungsperimeter Augst-Oberdorf
LRV Verpflichtungskredite:	kein Kreditbeschluss

6.2. Landschaft

6.2.1. Aufwertung der Rheinebene mit Parks

Ein Arbeitsplatzgebiet der Zukunft muss eine entsprechende Freiraumqualität aufweisen, um konkurrenzfähig zu sein. Ein wesentliches Ziel der Gesamtplanung Salina-Raurica war die Aufwertung des Freiraums, um hier neue Qualitäten zu schaffen, die den Standort für Unternehmen und Bewohner attraktiver und einmaliger machen. Die Lage am Rheinufer bietet dafür ausserordentlich gute Chancen. Mit Vorpflanzungen sollen frühzeitig wesentliche Landschaftsstrukturen erkennbar werden und Identität schaffen.

Der Entwicklungsplan von a.e.v.i. schlägt die Schaffung von drei Parkflächen und die Erstellung eines Grün- und Freiraumkonzeptes für das ganze Gebiet vor:

- Längi-Park
- Rhein-Park
- Rand-Park

Gemäss Art. 18b Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1.7.1966 NHG sorgen die Kantone in intensiv genutzten Gebieten innerhalb- und ausserhalb von Siedlungen für ökologischen Ausgleich. § 9 Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz BL vom 20.11.1991 NLG dehnt diesen Auftrag auch auf die Einwohnergemeinden aus. Im Regionalplan Siedlung vom 25.1.2001 werden im Objektblatt S 6.3 Ökologischer Ausgleich im Siedlungsgebiet unter anderen die beiden Gebiete Schweizerhalle / Zurlinden / Steinhölzli und Löli als Schwerpunkte des ökologischen Ausgleichs festgesetzt.

6.2.1.1 Längi-Park – das grüne Zentrum von Salina-Raurica

Mit dem Längi-Park wird ein neues urbanes Zentrum an der S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica geschaffen. Er bildet das Eingangstor an der S-Bahn-Haltestelle, er ist der Bahnhofplatz, das Gravitationszentrum der ersten Entwicklungsphase von Salina-Raurica und er bildet die Schnittstelle zwischen dem Wohnquartier Längi und dem Arbeitsgebiet in Salina-Raurica. Überdies stellt der Längi-Park die Verbindung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit dem Wohn- und Naherholungsgebiet am Rheinufer dar. Der Längi-Park als Grünfläche ist aber in erster Linie auch eine Aufwertung des gesamten Stadtteils.

Zur Sicherstellung all dieser Funktionen mit einer hohen Qualität wird ein Wettbewerb zur Gestaltung ausgeschrieben, der den Bahnhofsvorplatz mit einschliesst. Mit diesem Wettbe-

werb soll auch die von Wüest & Partner, Zürich empfohlene Erhöhung des Wohnanteils an diesem Standort umgesetzt werden. Ein solches Varianzverfahren muss gemeinsam mit den Gemeinden, den betroffenen Grundeigentümern und den Anrainern durchgeführt werden.

Es ist das Ziel, im Rahmen der Baulandumlegung den Längi-Park in den Besitz der Gemeinde Pratteln zu überführen, die in jedem Fall für den Unterhalt zuständig ist. Der Kanton zahlt einen Beitrag aus der laufenden Rechnung an die Projektierung und Erstellung.

Spezialrichtplan Festsetzung:	Park: Längi-Park in Pratteln - Längi
LRV Verpflichtungskredite:	Gesamtbetrag: 3'850'000 CHF; Anteil Kanton: 1'912'500 CHF

6.2.1.2 Rhein-Park – die Aufwertung des Rheinufer

Die Aufwertung des Rheinufer ist mit Blick auf attraktive Standorte für Arbeiten und Wohnen – aber auch für die Naherholung – ein wichtiges Ziel für den Kanton Basel-Landschaft. Mit der Umsetzung des Gesamtprojektes Salina-Raurica lässt sich dieses Ziel in der Rheinebene auf dem Abschnitt zwischen Augst und der Schweizerhalle verwirklichen. Heute führt unterhalb der bewaldeten Steilböschung ein schmaler Fussweg entlang des verbauten Ufers – vorbei an einzelnen Fischerhäuschen mit ihren typischen Fischgalgen. Auf dem ganzen Abschnitt findet sich keine Möglichkeit zum Verweilen, zum Rasten und zum Geniessen. Am oberen Rand der Böschung – rund 20 Meter höher – liegt die breite, stark befahrene und lärmige Strasse. Die heutige Bestockung lässt kaum Ausblicke auf die Rheinlandschaft.

Die Idee Rhein-Park beinhaltet die Anlage eines aussichtsreichen Fuss- und Veloweges über dem Rhein im Sinne eines Boulevards (Rückbau Rheinstrasse) mit einzelnen Zutrittsmöglichkeiten zum Rheinufer verbunden mit wenigen grösseren Flächen zum Verweilen. Die Topographie macht den Bau von einzelnen Holzstegen und Plattformen notwendig. Mit gezielten, wenigen Eingriffen und naturnaher Bepflanzungen wird die Uferböschung durchlässig und neu gestaltet.



Die Aussichtsplattformen des Rhein-Parks schaffen einen einmaligen Zugang und Aufenthaltsort am Rhein.

Grundlage für die Umsetzung ist die Erstellung eines Gestaltungs- und Pflegekonzeptes. Als Impulsprojekt ist am Rheinufer eine Aussichtsplattform eventuell mit Schifflanlegestelle vorgesehen. Die weitere Umsetzung erfolgt in Etappen – parallel zur Nutzung und Bebauungen der ufernahen Grundstücke – im Rahmen der Quartierpläne mit Gestaltungsvorschriften und Durchgangsrechten. Zum Teil liegen die Massnahmen im Hochwasserbereich; entsprechende Schutzmassnahmen sind vorgesehen.

Es ist das Ziel, im Rahmen der Baulandumlegung den Rhein-Park in den Besitz der Gemeinde Augst zu überführen, die in jedem Fall für den Unterhalt zuständig ist. Die Gemeinden Augst und Pratteln lehnen zum heutigen Zeitpunkt eine Finanzierung der Projektierung und Erstellung ab.

Spezialrichtplan Festsetzung:	Park: Rhein-Park in Augst Gallezen / Pratteln - Rheinufer
LRV Verpflichtungskredite:	Gesamtbetrag: 2'810'000 CHF; Anteil Kanton: 1'490'000 CHF

6.2.1.3 *Rand-Park – Lärmschutz und Freizeit*

Der Lärmschutz entlang der A2 wird mit einem begrünten Wall sichergestellt, als Grundlage für höherwertige Nutzungsmöglichkeiten in der Rheinebene. Der Grünstreifen dient als Verbindungsstück zwischen dem westlichen und dem östlichen Teil des Gebiets. Der bewachsene "Erdbügel" soll nicht nur Lärm- und Sichtschutz und Lebensraum für Tiere und Pflanzen bieten, er soll auf der Nordseite auch für Freizeitnutzungen zur Verfügung stehen. Der Entwicklungsplan schlägt ein Wegnetz, Feuerstellen, Finnenbahn und Bikerpisten vor. Die Erstellung kann in Etappen erfolgen – in Abstimmung mit der baulichen Entwicklung und dem Grundwasserschutz. Es ist beabsichtigt Finnenbahn und Bikerpark in Zusammenarbeit mit den betroffenen Sportverbänden und dem Sportamt zu erstellen. Eine finanzielle Beteiligung wird erwartet; das Vorhaben wird frühzeitig mit der Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion koordiniert. Die Kosten für den Unterhalt entfallen auf die Standortgemeinde Pratteln. Die Gemeinden Augst und Pratteln lehnen eine Finanzierung der Projektierung und Erstellung ab.

Spezialrichtplan Festsetzung:	Park: Rand-Park in Pratteln - Heissgeland und Pratteln-Löli
LRV Verpflichtungskredite:	Gesamtbetrag: 600'000 CHF; Anteil Kanton: 600'000 CHF

6.2.2. *Grün- und Freiraumkonzept Rheinebene*

Zur Sicherstellung der Freiraumqualitäten in der ganzen Rheinebene im Rahmen der etapierten Entwicklung und Bebauung muss ein Konzept im Sinne von Richtlinien erstellt werden, das für die privaten, halbprivaten und öffentlichen Bereiche Grundsätze für die Freiraumgestaltung festlegt. Das Grün- und Freiraumkonzept dient der Bauherrschaft und den Bewilligungsbehörden als Grundlage für die Erarbeitung und Genehmigung von Quartierplänen. Damit kann auf den einzelnen Bauparzellen die Realisierung einer zusammenhängenden Qualität der Freiraumgestaltung gewährleistet werden. Für die Bauwilligen und Investoren stehen geeignete Planungsgrundlagen zur Verfügung.

Gemäss Art. 18b des Bundesgesetzes über den Natur und Heimatschutz vom 1.7.1966 sorgen die Kantone in intensiv genutzten Gebieten inner- und ausserhalb von Siedlungen für ökologischen Ausgleich. § 9 des Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz NLG (BL) vom 20.11.1991 dehnt diesen Auftrag auch auf die Einwohnergemeinden aus. Der Regional-

plan Siedlung vom 25.1.2001 legt die Pratteler Gebiete Schweizerhalle / Zur Linden / Steinhölzli und Löli als Schwerpunkte des ökologischen Ausgleichs fest.

Spezialrichtplan Festsetzung:	keine Festsetzung
LRV Verpflichtungskredite:	Gesamtbetrag: 200'000 CHF; Anteil Kanton: 0%

6.2.3. *Vorranggebiet Natur: Das Amphibienlaichgebiet Zurlindengrube*

Aus dem Kanton Basel-Landschaft (einschliesslich Laufental) wurden zehn Objekte in das Inventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung aufgenommen. Dies sind 8.8% der im Kanton inventarisierten Standorte, deutlich weniger als im schweizerischen Durchschnitt (11.5%). Dies dürfte mit dem hohen Flächenanteil des artenärmeren Juras am Kantonsgebiet und der starken Nutzung und der resultierenden Verarmung in den Tieflagen zusammenhängen. Bei sieben Objekten (vier im Laufental) handelt es sich um Abbaugelände, bei drei Objekten um künstlich angelegte Naturschutzgebiete. Der Rückgang und die Gefährdung der meisten Amphibienarten sind primär auf den Verlust oder die qualitative Verschlechterung geeigneter Laichgebiete und Landlebensräume zurückzuführen. Vom Rückgang der Amphibienarten am meisten betroffen sind die Tieflagen, namentlich die Rheinebene und die Täler der Birs und der Birsig. Einerseits wird das Lebensraumangebot vermindert, andererseits werden die vorhandenen Lebensräume zerschnitten und isoliert und damit eine Neu- und Wiederbesiedlung von Feuchtgebieten verhindert oder erschwert. Die Ziele des Amphibienschutzes lassen sich nur erreichen, wenn das Inventar Ausgangspunkt für regionale Schutzkonzepte und Schutzbemühungen wird. Diese müssen aufzeigen, wie mit der Sicherung und Aufwertung bestehender und der Schaffung neuer Laichgebiete die vorhandenen Arten regional erhalten werden können.

Am 26.11.1984 hat der Einwohnerrat den Zonenplan Siedlung mit der Zurlindengrube als Industriezone beschlossen und der Regierungsrat hat am 24.11.1987 diesen Zonenplan genehmigt. 1989 hat die Bau- und Umweltschutzdirektion im Rahmen einer informellen Vorprüfung den Antrag zur Auszonung von Seiten der Gemeinde Pratteln abgelehnt. Damals bestanden klare Nutzungsabsichten von Seiten des Kantons. Mit der zustimmenden Kenntnisnahme zur Landratsvorlage 90/084 hat der Landrat das kantonale Natur- und Landschaftsschutzkonzept (Kap. 5, Ziff. 2.8 und 3.5) mit der Unterschutzstellung der Gruben zur Kenntnis genommen (Erlass eines Dekrets zur Sicherstellung).

Der Regionalplan Siedlung (Landratsbeschluss vom 25.1.2001) als behördenverbindlicher kantonaler Spezialrichtplan beinhaltet den Auftrag: Die zuständigen kantonalen Stellen (ARP, ALV) unterbreiten dem Regierungsrat einen Genehmigungsantrag, welcher Umfang und Kosten der Unterschutzstellung ausweist.

Die Planung Salina-Raurica nahm diesen Auftrag entgegen. Im Entwicklungsplan a.e.v.i wurde analog der Planung der Gemeinde Pratteln das Verlegen innerhalb des Planungssperimeters vorgeschlagen; eine zufriedenstellende Kombination des heutigen Standorts der Zurlindengrube mit einer zukünftigen Nutzung im Gewerbe- oder Dienstleistungsbereich konnte nicht gefunden werden. Für eine Verlegung erschien die auch in Zukunft nicht mit publikumsintensiven Nutzungen zu besetzende Gefahrenzone östlich der Schweizerhalle am sinnvollsten, auch um hier eine Grünvernetzung zwischen Hardwald mit Rhein zu schaffen.

Aufgrund der Schätzung der Kosten (20 – 37 MCHF je nach eingesetztem Landpreis) hat die Bau- und Umweltschutzdirektion die Prüfung von weiteren Varianten in Auftrag gegeben. Im Grundsatz bestanden drei Möglichkeiten:

- Verlegen innerhalb des Planungssperimeters Salina-Raurica
- Belassen am Ort
- Verlegen an einen Standort ausserhalb des Planungssperimeters Salina-Raurica

Die Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft entschied den Sachverhalt Zurlindengrube aus der Gesamtplanung Salina-Raurica auszuklammern und in einer separaten Vorlage zu behandeln. Es wird verwiesen auf den Regierungsratsbeschluss vom 20.12.2005. Da das Gebiet Löli in jedem Fall dem ökologische Ausgleich vorbehalten ist, erfolgt die Festsetzung im Spezialrichtplan als Vorranggebiet Natur.

Spezialrichtplan Festsetzung:	Vorranggebiet Natur: "Wirtslöli", "Im Oos"
LRV Verpflichtungskredite:	kein Kreditbeschluss

6.2.4. *Vernetzung der Lebensräume für Tiere und Pflanzen*

Der Entwicklungsplan a.e.v.i. schlägt für das Gebiet Salina-Raurica mehrere Ökobrücken zur Vernetzung der Lebensräume für Tiere in diesem intensiv genutzten und stark zerschnittenen Agglomerationsraum vor. Empfohlen wird eine grosse zweiteilige Grünbrücke über die Nationalstrasse A2 mit Kosten von rund 16 MCHF und sechs Ökounterführungen unter der Frenkendorferstrasse und der Rheinstrasse zu je 1.2 MCHF. Damit werden Massnahmen in der Höhe von 23.2 MCHF vorgeschlagen. Die Bedeutung dieser Vernetzungsmassnahmen ist anerkannt. Die Massnahmen stehen aber nicht im direkten Zusammenhang mit der Entwicklung von Salina-Raurica. Sie stellen eine Daueraufgabe – im Rahmen der finanziellen Möglichkeiten der öffentlichen Hand dar und sind im Rahmen der jährlichen Budgets und des laufenden Unterhaltes von den Fachstellen im Tiefbauamt und in der Abteilung Natur und Landschaft zu prüfen und zu budgetieren.

Die weiterführende Vernetzung von Lebensräumen für Tiere und Pflanzen ist nicht Bestandteil des Entwicklungsprojektes Salina-Raurica.

Spezialrichtplan Festsetzung:	keine Festsetzung
LRV Verpflichtungskredite:	kein Kreditbeschluss

6.3. **Verkehr**

6.3.1. *Ausgangslage*

Für die Umweltqualität ist die Verkehrsentwicklung massgebend. Das Rheintal ist heute bereits stark belastet mit Verkehr; auch für die Zukunft muss mit einer weiteren Verknappung der Verkehrskapazitätsreserven gerechnet werden. Die Eröffnung der Autobahnspange Rheinfelden West Richtung Deutschland (A3 / A98) anfangs 2006 brachte bereits eine Entlastung. Man kann von einer Reduktion der Fahrten auf der A2 im Raum Pratteln in der Grössenordnung von 10% sprechen.

Ohne neuen motorisierten Verkehr ist die Entwicklung Salina-Raurica nicht möglich. Bei der Erarbeitung der Nutzungsformen und -dichten im Entwicklungsplan Salina-Raurica wurde ein Mengengerüst aus Arbeitsplätzen, Bewohnern und Verkehrsaufkommen erstellt. Dieses Mengengerüst balanciert eine wirtschaftliche Bodennutzung mit der zukünftigen Verkehrserzeugung aus (Schlussbericht a.e.v.i.). Bei Realisierung aller geplanten Nutzungen ergeben sich zusätzlich 28'000 Fahrten pro Tag im Durchschnitt. Das Belassen des Amphibienlaich-

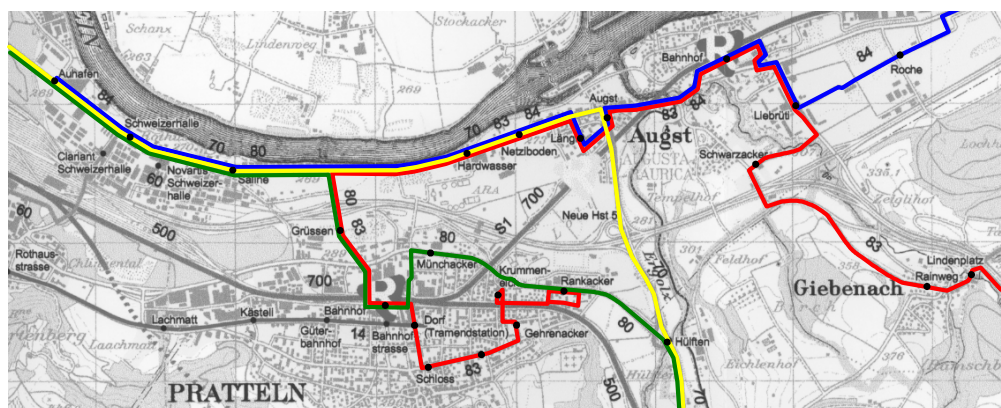
gebiets innerhalb des Planungsperimeters bzw. die daraus resultierende geringe Baufläche ergibt eine Reduktion um 4'000 Fahrten pro Tag.

Aufgrund der vorliegenden Untersuchungen und Erkenntnisse ergibt sich das Dilemma, dass mit oder ohne Entwicklungsplan Salina-Raurica – weil die Rheinebene bereits heute rechtskräftig der Bauzone zugewiesen ist und weitgehend überbaut werden kann - der Verkehr zunimmt, und die Kapazitäten auf den Verkehrssystemen der Region in absehbarer Zeit erreicht werden. Die Möglichkeit der Begrenzung der Entwicklung aufgrund dieser Ausgangslage ist nicht erwünscht und nicht umsetzbar. Es sind daher Lösungen für ein integrales Verkehrsmanagement unter der Federführung TBA zu entwickeln.

6.3.2. Massnahmen öffentlicher Verkehr

Für die Entwicklung Salina-Raurica wird von einem hochattraktiven öffentlichen Verkehr ausgegangen. Das Mengengerüst (Nutzung, Verkehr, Wirtschaftlichkeit) geht von einem Modal Split von 25% ÖV und 75% MIV aus. Das Verkehrsgutachten von Rapp und Scheidegger empfiehlt eine Reihe von Massnahmen zur Erreichung des Modal-Splits, die folgendermassen in der Planung Salina-Raurica umgesetzt wurden:

- Rückgrat der ÖV-Erschliessung ist die S-Bahn mit der Haltestelle Pratteln Salina-Raurica. Um den angestrebten Modal-Split zu erreichen, ist mittel- bis langfristig ein Viertelstundentakt erforderlich.
- Für die Feinerschliessung des Gebiets sind vorderhand die Buslinien auf den wichtigen Achsen mit Priorität gegenüber dem MIV (ÖV-Korridor) vorzusehen. Mit der Bildung einer Spange zwischen den S-Bahnhaltepunkten Pratteln und Salina-Raurica sowie Kaiseraugst können mit einem entsprechenden Kursintervall praktisch unabhängig von den Fahrzeiten attraktive Umsteigebedingungen geschaffen werden. In zweiter Linie ist eine Verbindung zwischen (Augst-) Längi und Schweizerhalle vorzusehen.
- Auf den wichtigsten Busrelationen ist ein Viertelstundentakt (allenfalls durch Linienüberlagerungen), in den Hauptverkehrszeiten als Option eine Verdichtung auf 7 ½ -Minuten-Takt vorzusehen.
- Haltestellenabstand der Buslinien im Siedlungsgebiet: Grundraster 200-300 m
- Längerfristig ist in Abhängigkeit vom Fahrgastpotenzial eine Verlängerung der Tramlinie 14 über den Bahnhof Pratteln ins Gebiet Salina-Raurica zur S-Bahnhaltestelle Pratteln Salina-Raurica auf Eigentrassee (ÖV-Korridor) anzustreben. Der dafür erforderliche Platz auf der Rheinstrasse und auch auf der Zufahrt zur S-Bahn-Haltestelle ist durch eine entsprechende Dimensionierung des Strassenraums zu sichern. Bis zur Realisierung der Tramverlängerung kann dieser Raum für den Busbetrieb genutzt werden. Eine weitere Verlängerung der Tramlinie Richtung Augst hat wenig Fahrgastpotential, dagegen ist eine Verlängerung ins Ergolzthal zu prüfen.

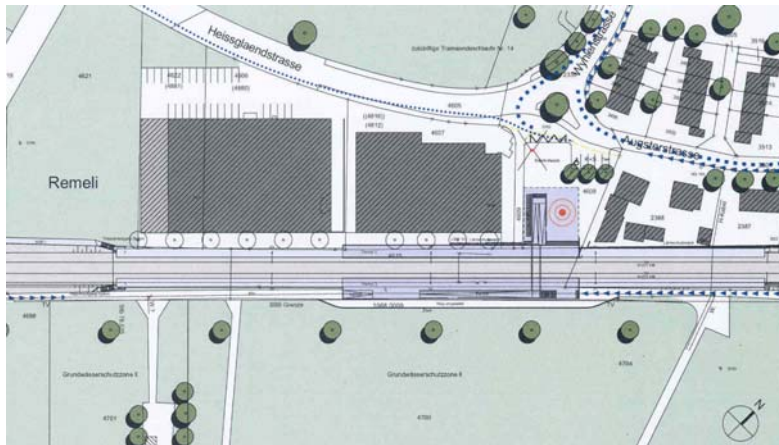


Die heutige bestehende Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr

6.3.2.1 S-Bahn-Haltestelle Pratteln Salina-Raurica

Das Einrichten einer S-Bahn-Haltestelle – gleichsam auf der "grünen Wiese" - an einer zentralen Entwicklungsachse der Region (Zürich-Fricktal-Rheinfelden-Basel-Mulhouse) mit einer enormen Bevölkerungs- und Wirtschaftsentwicklung in den letzten Jahren bietet eine riesige Chance für die Entwicklung des bestehenden Siedlungsgebietes und die Neuentwicklung eines Wirtschaftsstandortes. Ein vergleichbares Projekt besteht nicht. Mit der S-Bahn lässt sich der Bahnhof Basel in 10 Minuten und Frick in der Wachstumsregion Fricktal in 26 Minuten erreichen. In der Trinationalen Agglomeration Basel (TAB) sind somit knapp 600'000 Einwohnerinnen und Einwohner und 26'000 Betriebe als Arbeitsort erreichbar.

Mit der Genehmigung der Landratsvorlage "Beitrag des Kantons BL an den Ausbau der Regio S-Bahn Basel 2005" am 3.2.2005 wurden 103.1 MCHF für die grenzüberschreitende Weiterentwicklung des S-Bahnsystems Basel beschlossen. In dieser Vorlage wurde auch die Einrichtung der neuen Haltestelle Pratteln Salina-Raurica beschlossen. Der Gesamtbetrag beträgt: 7.6 MCHF (Kostenteiler BL 90%, SBB 10%). Die Inbetriebnahme ist für das Jahr 2008 vorgesehen. Die neue Haltestelle liegt auf Territorium der Gemeinde Pratteln und erschliesst das an den Gemeindebann von Augst grenzende Pratteler Aussenquartier Längi. Dieses Quartier geniesst heute keinen guten Ruf: Lage, Bebauungsdichte, Bevölkerungsentwicklung und Sozialstruktur haben in diesem Quartier eine abwärtsdrehende Spirale in Gang gesetzt – eine Entwicklung, die durch die Medien weit herum bekannt gemacht worden ist. Die Top-Erschliessung mit der S-Bahn im Halbstundentakt zusammen mit attraktiven Neubauten zur Ergänzung des bestehenden Wohnquartiers vermag mit hoher Wahrscheinlichkeit dem Gebiet Pratteln-Längi neue Impulse, eine bessere Wohnqualität und neue Zuzüger liefern. In Zusammenarbeit mit der Gemeinde Pratteln und den SBB wurde der Name der Haltestelle beschlossen. Vom Bundesamt für Verkehr wurde "Pratteln Salina-Raurica" bereits genehmigt. Die Vorbereitungen zum Bau der Haltestelle sind im Gange.



Die neue S-Bahn Haltestelle liegt als Scharnier zwischen der Siedlung Längi und Salina-Raurica

Ab Inbetriebnahme der neuen S-Bahn-Haltestelle soll die Linienführung der Busse angepasst werden. Es entstehen neue Umsteigemöglichkeiten zwischen der Regio-S-Bahn und dem Busnetz.

Der vom Landrat genehmigte Betrag an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005 ist vorgesehen für die Einrichtung der eigentlichen Haltestelle mit Perrons, Perrondächern, Zugängen und kleinem Vorplatz. Im Rahmen der Gesamtplanung Salina-Raurica ist – als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs – ein Vorplatz zu gestalten. Der Gestaltungswettbewerb zum Längi-Park bezieht den Bahnhofsvorplatz mit ein. Die Erstellung des Bahnhofplatzes ist Sache von Kanton und Gemeinde Pratteln mit einem Kostenteiler von je 50%. Es wird – je nach Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens - mit Kosten von 1 MCHF gerechnet. Um eine

möglichst schnelle Durchführung des Wettbewerbs zum Längi-Park inkl. Bahnhofplatz zu ermöglichen, ist eine Umzonung in eine OeWA-Zone anzustreben. Es ist das Ziel, im Rahmen der Baulandumlegung den Bahnhofvorplatz gemeinsam mit dem Längi-Park in den Besitz der Gemeinde Pratteln zu überführen.



Die Parzelle 4609 in Pratteln als Standort für die neue S-Bahn-Haltestelle

Problematisch für die Entwicklung eines grosszügigen Bahnhofplatzes mit entsprechender baulicher Gestaltung und attraktiven Nutzungsmöglichkeiten sind der heutige Besitzstand und die heutige Nutzung. Die Parzelle 4609 wurde vorsorglich vom Kanton gekauft und muss zum Preis von 500'000 CHF von Finanzvermögen ins Verwaltungsvermögen überführt werden. Unmittelbar angrenzend an die Parzelle des Kantons Richtung Südwesten stehen zwei grosse Hallen auf den Grundstücken Parzellen Nummer 4607 (Grundeigentümer: einfache Gesellschaft mit 6 Parteien, unverkäuflich) und Parzellen Nummer 4606 und 4622 (Grundeigentümerin Einwohnergemeinde Pratteln) in der Gewerbezone. Die Halle auf dem Areal der Einwohnergemeinde Pratteln wird heute von der Firma Glas Trösch für ihre Produktion genutzt. Im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofgebietes ist für diese Firma mittelfristig ein neuer Standort zu suchen. Für die Halle unmittelbar daneben liegt Verkaufsbereitschaft vor; Verhandlungen wurden bereits geführt. Für die Parzellen kommt der Kauf durch den Kanton oder die Übernahme im Baurecht in Frage. Eine Umnutzung der Halle in standortgerechte Nutzungen (Dienstleistung, Büro etc.) ist nicht sinnvoll. Es muss mit Übernahmekosten, Umzugskosten und Abbruchkosten in der Höhe von 1.5 MCHF gerechnet werden. Es wird vorgeschlagen, dass der Kanton Basel-Landschaft im Sinne einer Übergangslösung diese Fläche erwirbt, die notwendigen Vorinvestitionen übernimmt und anschliessend die Parzelle an einen Neunutzer verkauft oder im Baurecht abgibt. Für den Landkauf und –verkauf wird von einer Kostenneutralität ausgegangen.

Es ist das Ziel, im Rahmen der Baulandumlegung den Längi-Park inkl. des Bahnhofvorplatzes in den Besitz der Gemeinde Pratteln zu überführen, die in jedem Fall für den Unterhalt zuständig ist. Der Kanton zahlt einen Beitrag an die Erstellung.

Der Generelle Leistungsauftrag für den Öffentlichen Verkehr 2006 – 2009 sieht die folgende Erschliessung mit dem ÖV vor: Die Direktverbindung nach Basel und Liestal (-Reigoldswil) wird mit der Buslinie 70 im Halbstundentakt sichergestellt (ab 20 Uhr und Sonntag morgens Stundentakt). Ergänzt wird das Angebot durch die Buslinie 83, die die Verbindung nach Pratteln und Kaiseraugst - Giebenach ebenfalls im Halbstundentakt ermöglicht (ab 20 Uhr und sonntags Stundentakt). Zu den Spitzenzeiten morgens und abends wird die Buslinie 84 (Rheinfelden - Kaiseraugst) zur Schweizerhalle verlängert, womit dank Anschluss an die Buslinie 80 zwischen Augst und Basel ein sehr attraktiver Viertelstundentakt besteht.



Die vorgesehene Erschliessung mit dem öffentlichen Verkehr in Salina-Raurica baut auf die bestehenden Buslinien auf

Spezialrichtplan Festsetzung:	keine Festsetzung
LRV Verpflichtungskredite:	Gesamtbetrag: 2'500'000 CHF; Anteil Kanton: 2'000'000 CHF

6.3.2.2 ÖV-Korridor

Der Entwicklungsplan a.e.v.i. sieht für die Endphase der Entwicklung des Gesamtgebietes Salina-Raurica das Einführen einer Tramlinie (Verlängerung der Linie 14 zum Bahnhof Pratteln Salina-Raurica) vor; in den ersten Entwicklungsphasen wird dieser Betrieb mit einer Buslinie übernommen. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 12 MCHF für das separate Trasse; die Planungskosten belaufen sich auf 1.2 MCHF.

Für diesen Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind drei neue Haltestellenpaare mit Kosten von insgesamt 1.44 MCHF vorgesehen. Im Rahmen der Planung und der baulichen Entwicklung gilt es, diese Option mit einer Freihaltung des Trasses zu sichern. Dazu ist die Planung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs bereits heute zu projektieren und im Rahmen der Bau- und Strassenlinienpläne umzusetzen. Die Planungskosten in der Höhe von 10% der Realisierungskosten belaufen sich auf 0.144 MCHF. Für die anschliessende Realisierung ist als erster Schritt das Quartierplanverfahren vorgesehen. Die Federführung liegt bei der Gemeinde Pratteln. Das Ausführungsprojekt wird dem Landrat 2012 zur Genehmigung unterbreitet.

Die Betriebskosten für die verlängerten Buslinien belaufen sich auf 0.370 MCHF im Jahr, vorbehältlich der Zustimmung des Kantons Aargau. Die heute bestehende Haltestelle "Pratteln Hardwasser" wird aufgelöst.

Spezialrichtplan Festsetzung:	ÖV-Korridor: "ÖV-Korridor Pratteln - S-Bahn-Station Salina-Raurica"
LRV Verpflichtungskredite:	Gesamtbetrag Projektierung: 1'344'000 CHF; Anteil Kanton: 1'344'000 CHF

6.3.3. Massnahmen Individualverkehr

Aufgrund der Untersuchung "Pratteln, Autobahnanschluss A2/3" von Glaser, Saxer, Keller ist davon auszugehen, dass der Knoten Salinenstrasse sowie die Autobahnanschlüsse Pratteln und Liestal überlastet sein werden. Die Kapazität dieser beiden Anschlüsse ist so weit wie möglich zu erhöhen. Weitere Ausbauten der Verkehrskapazitäten für den MIV sind heute nicht definiert.

6.3.3.1 Verkehrsmanagement

Die Modellumlegungen mit dem Gesamtverkehrsmodell zeigen, dass es im Jahr 2020 mit Vollausbau von Salina-Raurica zu einer Überlastung der Autobahn Basel-Augst kommen wird. Rheinstrasse, Salinenstrasse und die Achse Hardstrasse - Hohenrainstrasse sind stellenweise an den Kapazitätsgrenzen. Zum gleichen Prognosezeitpunkt ohne die Realisierung von Salina-Raurica sind zwar die Verkehrsträger weniger belastet, die Situation ist jedoch auch kritisch. Es kann daraus abgeleitet werden, dass nicht nur im Gebiet Salina-Raurica, sondern in der gesamten Region die Verkehrsentwicklung mittels geeigneter Ausbau- und Mobilitätsmanagement-Massnahmen gezielt zu beeinflussen ist. Zudem sind aus Gründen der Luftreinhaltung Massnahmen notwendig.

Für das Gebiet Salina-Raurica ist daher die Einführung und Durchführung eines Verkehrsmanagements (Studienbericht) notwendig, das für das Gebiet konkrete Massnahmen erarbeitet (Fahrtenmodell, Parkplatzbewirtschaftung, organisatorische Massnahmen). Durchführung und Finanzierung liegt beim Kanton.

Spezialrichtplan Festsetzung:	keine Festsetzung
LRV Verpflichtungskredite:	Gesamtbetrag: 300'000 CHF; Anteil Kanton: 300'000 CHF

6.3.3.2 Verlegung der Kantonsstrasse "Rheinstrasse"

Kernstück der Entwicklungsplanung a.e.v.i ist die Verlegung der Rheinstrasse. Grund dieser Massnahme ist die Idee eine bessere Erschliessung für das Gesamtgebiet zu erhalten, eine Adresse zu schaffen, indem die Rheinstrasse als Boulevard gestaltet wird sowie das Rheinufer aufzuwerten und Zugänge zum Rhein neu anzulegen. Die heutige Trasse verläuft zu nah am Rheinufer und belastet diesen Erholungsraum stark mit Immissionen.

Aus einer Reihe von Strassenvarianten wurden zwei Varianten durch das Tiefbauamt und externe Experten detailliert geprüft:

Variante Mitte: Die Rheinstrasse soll von Schweizerhalle herkommend auf der Höhe der Einmündung der Salinenstrasse in die heutige Rheinstrasse Richtung Süden schwenken, die heutige Zurlindengrube südlich umfahren und in die heute bereits bestehende Netzbodenstrasse eingeführt werden. In der Fortsetzung ist eine Verbreiterung der Netzbodenstrasse notwendig. Im letzten Teilstück erfolgt die Rückführung durch den geplanten "Längi-Park" in die bestehende Rheinstrasse Richtung Knoten Rheinstrasse-Frenkendörferstrasse im Zentrum von Augst.

Variante Süd: Die Rheinstrasse soll an der Einmündung Salinenstrasse bis zur Nationalstrasse einschwenken, dort nördlich verlaufen, an der Grundwasserpumpstation Löli die Bahnlinie unterqueren, das Löli südlich umfahren und dann auf die Frenkendörferstrasse treffen.

Nach Prüfung der beiden Varianten kamen das Tiefbauamt und das Amt für Raumplanung zum Schluss, dass die Variante Mitte am ehesten die Zielsetzungen erfüllt (Rheinufer von einer stark emittierenden und zerschneidenden Anlage entlasten und für wertschöpfende Nutzungen zur Verfügung stellen, bessere Zugänglichkeit des Wassers für die Öffentlichkeit schaffen und zudem die Erschliessung der Nutzungen in der Rheinebene durch eine Mittelachse konzentrieren, vereinfachen und kostengünstiger ausgestalten). Möglich ist auch eine nutzungsabhängige Variante entlang der Autobahn. Im Weiteren wurde daher von der Variante Mitte ausgegangen. Bei der weiteren Bearbeitung ist insbesondere der Gestaltung und dem Lärmschutz im Bereich Längi-Park und Wohngebiet grosse Beachtung zu schenken.



Die Verlegung der Rheinstrasse ist ein wichtiges Schlüsselprojekt für die Erschliessung der Rheinebene

Nach Abschluss der Sanierung der A2 zwischen Basel und Augst steht 2008 die Instandsetzung an. Für den Neubau muss mit Kosten in der Höhe von 19 MCHF gerechnet werden.

Der notwendige Landerwerb für das neue Trasse in der Höhe von ca. 10.5 MCHF wird durch den kostenneutralen Landverkauf kompensiert (Bilanz der Verkehrsflächen siehe Kap. 5.1). Die neue Rheinstrasse hat einen geringeren Durchmesser; die ehemalige Rheinstrasse wird an neue Nutzer mit Dienstbarkeitsverträgen oder z.T. als Bauland abgegeben.

Der Gesamtbetrag für die Erstellung von 21 MCHF inkl. Projektierungskosten von 2 MCHF ist in Relation zu setzen mit den auf jeden Fall anfallenden Unterhalts- und Sanierungskosten in der Höhe von 16.5 MCHF. Abzüglich dieser "Ohnehinkosten" beträgt der Mehraufwand für die Rheinstrassenverlegung nur noch 4.5 MCHF. Da es sich dabei um eine Kantonsstrasse handelt, können weder die Standortgemeinden noch die Anstösser zur Finanzierung über Anwenderbeiträge beigezogen werden. Allfällige Lärmschutzmassnahmen an der Rheinstrasse sind in dem Betrag eingeschlossen.

Für das Projekt selbst folgt eine separate Landratsvorlage.

Spezialrichtplan Festsetzung:

Verlegung der bestehenden Kantonsstrasse: "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi

LRV Verpflichtungskredite: Gesamtbetrag Projektierung: 2'000'000 CHF;

Anteil Kanton: 2'000'000 CHF

6.3.3.3 *Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse*

Die heute bestehende Rheinstrasse muss zurückgebaut werden und in den Boulevard des Rhein-Parks integriert werden. Ein schmaler Streifen der ehemaligen Rheinstrasse lässt sich als Veloweg weaternutzen. Die Kosten für den Rückbau werden auf 7 MCHF geschätzt. Über einen längeren Zeitraum erfolgt der Rückbau zum Teil im Rahmen der Quartierplanungen für die angrenzenden Bebauungen. Die Projektierungskosten sind bereits in der Projektierung der Rheinstrasse enthalten.

Spezialrichtplan Festsetzung:	
Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse:	"Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi
LRV Verpflichtungskredite:	kein Kreditbeschluss

6.3.3.4 *Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst*

Mit der Verkehrsberuhigung auf der Hauptstrasse in Augst wird der bereits heute hohen Belastung (16'000 DTV) auf der Ortsdurchfahrt Rechnung getragen. Dieser Verkehrsstrom entsteht vor allem dadurch, dass ein erheblicher Teil der Bevölkerung von Rheinfelden – zusammen mit der Bevölkerung aus dem Einzugsgebiet Kaiseraugst, Giebenach und Olsberg auf ihren Fahrten Richtung Basel - statt auf dem übergeordneten Strassennetz (A2) zu fahren - die direkten kantonalen Strassen benutzen. Augst ist aber auch betroffen von Ausweichfahrten via Giebenach. Durch den Neubau des Kreisels auf der A2 und die Ausweitungsmassnahmen auf der Rheinstrasse hat sich die Situation verbessert. Allerdings entwickelt sich das Wohn- und Gewerbegebiet in Kaiseraugst stark und ohne entsprechende Massnahmen dürfte die Verkehrsbelastung auf der Hauptstrasse in Augst gross bleiben.

Das Planungsteam a.e.v.i. empfahl die Verkehrsberuhigung im Rahmen der Planung Salina-Raurica zum Schutz der Anwohnerschaft, die durch den Ausbau in der Rheinebene in Zukunft durch Verkehrsemissionen noch stärker belastet werden. Ein externes Gutachten durch Metron AG, Brugg (Bericht vom 1.11.2004) bestätigte die Wirksamkeit dieser Massnahme. Die Verkehrsberuhigung auf der Hauptstrasse umfasst eine Umgestaltung, die zu einer optischen Verkleinerung des Strassenquerschnittes führt (neue Randstreifen etc.). Dadurch werden die Geschwindigkeit und die Attraktivität der Durchfahrt reduziert.

Das Tiefbauamt BL hat die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt 2008/2009 mit einem Betrag von 1 MCHF pro Jahr im Finanzplan eingestellt. Die entsprechende Landratsvorlage ist für 2007 geplant.

Die Kosten werden insgesamt auf 4 MCHF geschätzt; die Kosten gehen zu Lasten des Kantons. Für die Projektierung werden 300'000 CHF beantragt.

Spezialrichtplan Festsetzung:	Verkehrsberuhigung Hauptstrasse: "Hauptstrasse" in Augst
LRV Verpflichtungskredite:	Gesamtbetrag Projektierung: 300'000 CHF; Anteil Kanton: 300'000 CHF

6.3.3.5 *Umfahrung Augst (Trasseefreihaltung)*

Die Planung Salina-Raurica bezog beinahe die gesamte Gemeinde Augst in den Untersuchungsperimeter mit ein. Die Gründe dafür waren die Koordinationsaufgaben mit der Römerstadt Augusta Raurica sowie der bereits anstehende Konflikte in der Gemeinde Augst. Es bedarf Massnahmen für den stark verkehrsbelasteten Ort. Zum Schutz der Bewohnerschaft von Augst-Oberdorf wurde eine Umfahrungsstrasse für Augst gefordert, diese Forderung wird auch vom Kanton Aargau unterstützt. An der Sitzung mit Regierungsrat Peter Beyeler und Regierungsrätin Elsbeth Schneider im Mai 2004 einigten sich die beiden Kantone auf die Erteilung eines Auftrags zur Erstellung eines Verkehrskonzeptes. Das externe Gutachten von Metron AG, Brugg (Bericht vom 1.11.2004, S. 32) prüfte dieses Anliegen mit zwei Varianten und kam zum Schluss:

"Insgesamt und unabhängig von der Römerstadt bzw. dem geplanten Römermuseum kann aufgrund der durchgeführten Abschätzungen folgendes zum Strassennetz festgehalten werden: Eine Sperrung (z.B. Fahrverbot ausgenommen Anrainer) der Giebenacherstrasse in Augst würde eine wesentliche Entlastung des Siedlungsgebietes bzw. des Freilichtmuseums bedeuten; aufgrund des Mehrverkehrs in Kaiseraugst ist dies jedoch kaum umsetzbar. Darüber hinaus muss angemerkt werden, dass die heutige Belastung mit rund 3'000 Fz/Tag nicht hoch ist. Durch eine Reduktion der Fahrgeschwindigkeiten (Tempo-30-Zone) könnte eine Verkehrssicherheit erhöht sowie die Belastung des Siedlungsgebietes reduziert werden.

Der geplante Autobahnanschluss Rheinfelden West wird eine Entlastungswirkung für Augst bringen. Damit diese langfristig gesichert werden kann, müssen restriktive Massnahmen (erhöhter Durchfahrtswiderstand) entlang des Strassenzuges Hauptstrasse / Landstrasse ergriffen werden.

Mit einer Umfahrung Augst könnte der Strassenzug Hauptstrasse / Landstrasse noch stärker entlastet werden. Hiermit sind jedoch hohe Investitionskosten (10 MCHF) sowie weitere negative Aspekte (Flächenverbrauch, etc.) verbunden. Inwieweit eine Umfahrung den Handlungsspielraum für die Umgestaltung der Ortsdurchfahrten und in Folge den Nutzen für die Gemeinden Kaiseraugst und Augst erhöht, sollte durch einen Variantenvergleich (Betriebs- und Gestaltungskonzept für den Strassenzug Hauptstrasse / Landstrasse ohne und mit Umfahrung) aufgezeigt werden."

Im Sinne einer Trasseesicherung wird die empfohlene Variante zu einer möglichen Umfahrung Augst in den Spezialrichtplan Salina-Raurica aufgenommen, um die genauen Auswirkungen dieser Umfahrung in Abhängigkeit von der zukünftigen Entwicklung in der Römerstadt und in den umliegenden Ortschaften zu untersuchen. Im Fall einer tatsächlichen Realisierung der Umfahrungsstrasse für Augst, müsste die Giebenacherstrasse, die diese Umfahrungsstrasse dann abnimmt, wieder als Kantonsstrasse klassiert werden.

Spezialrichtplan Festsetzung:

Umfahrung Augst: Trasseesicherung zwischen Autobahnanschluss Liestal und Giebenacherstrasse / Augst

LRV Verpflichtungskredite: kein Kreditbeschluss

7. Umweltqualität

Für die Entwicklung und die Marktchancen eines zukünftigen Wohn- und Arbeitsraumes ist die Umweltqualität von zentraler Bedeutung. Diesem Aspekt wurde bei der Planung grosse Beachtung geschenkt, damit im anschliessenden Genehmigungs- und Bewilligungsverfahren nicht umweltrechtliche Vorgaben einzelne Bauvorhaben oder die Gesamtplanung verhindern können. Bereits die Planungsentwürfe wurden hinsichtlich ihrer Auswirkungen auf die Umwelt geprüft. Mit Blick auf eine möglichst nachhaltige Entwicklung war das Amt für Umweltschutz und Energie im Leitungsgremium dabei und hat im Planungsprozess Massnahmen entworfen.

7.1. Strategische Umweltverträglichkeitsprüfung der drei Entwürfe

Im Sommersemester 2003 führte das Institut für Umwelttechnik der Fachhochschule beider Basel zusammen mit dem Amt für Raumplanung eine Studienarbeit in Rahmen des Nachdiplomstudiums Umwelt durch. Zum Gegenstand hatte diese Arbeit eine Strategische Umweltverträglichkeitsstudie für die Gesamtplanung Salina-Raurica. Die drei parallel erarbeiteten Entwürfe der Teams Metron, Wasserstadt und a.e.v.i. wurden auf ihre Umweltauswirkungen hin untersucht, bewertet und miteinander verglichen. Der Entwurf des Teams a.e.v.i. schnitt in dieser Prüfung am besten ab. Zum damaligen Stand basierten die Projekte noch auf leicht anderen Grössenangaben; die Tendenz ist jedoch bis zum Abschluss der Arbeit von a.e.v.i. im November 2003 gleich geblieben.

Die Teilergebnisse waren folgende:

- Hinsichtlich der Bodenversiegelung wirkt sich die Gesamtplanung Salina-Raurica negativ auf die Umwelt aus. Mit 33% Versiegelung schneidet das Projekt a.e.v.i. im Vergleich am besten ab (Metron 50%, Wasserstadt 70%).
- Die urbane Nutzung von Salina-Raurica bedeutet einen erhöhten Wasserverbrauch. Für die Projekte von a.e.v.i. und Metron werden die Mengen als unproblematisch beurteilt; für das Projekt von Wasserstadt als kritisch, da es die maximalen Fördermengen überschreitet.
- Die Abwassermengen sind entsprechend des Nutzungsumfangs beim Projekt Wasserstadt sehr hoch, beim Projekt a.e.v.i. niedriger und beim Projekt Metron am niedrigsten. Kapazitätsengpässe entstehen weder beim Projekt a.e.v.i. noch beim Projekt Metron.
- Die Immissionsmessungen der Luftqualität zeigen heute eine Überschreitung der Grenzwerte für NO₂, Ozon und PM₁₀. Durch die geplante Überbauung Salina-Raurica ist mit einer weiteren Verschärfung der Situation zu rechnen, die für das Projekt Wasserstadt am stärksten ausfällt, gefolgt von a.e.v.i. und Metron.
- Das Gebiet Salina-Raurica ist bereits heute stark belärmt durch Strasse und Bahn. Die Lärmproblematik verstärkt sich durch die Gesamtplanung Salina-Raurica und braucht gezielte Schutzmassnahmen. Die neue Strassenführung der Rheinstrasse sowie die Ausrichtung der Gebäude als Lärmschutzriegel wird dem Projekt a.e.v.i. positiv angerechnet in der Gesamtbewertung.
- Ein Gefahrenpotential geht im Gebiet Salina-Raurica einerseits von den Industrien der Nachbarschaft aus, andererseits von Bahn- Güter und Strassenverkehr, Mikroorganismen aus Laborunfällen und Erdbewegungen. Eine genaue Abschätzung des Störfallpotentials liegt hier nicht vor. Eine Bewertung wurde aufgrund der Anzahl der potentiell gefährdeten Personen vorgenommen: beim Projekt Wasserstadt liegt die Gefährdung am höchsten, gefolgt von a.e.v.i. und Metron.
- Hinsichtlich des Natur- und Landschaftsschutzes wird das Projekt a.e.v.i. am besten beurteilt, da die Einschränkung des Lebensraums am wenigsten erfolgt und ein Korridor für die ökologische Vernetzung erhalten bleibt.

7.2. Massnahmen zur Verbesserung der Umweltqualität

□2.1. Bauökologie und Energie

Konkrete Massnahmen für eine bauökologische und energiesparende Umsetzung der Gesamtplanung Salina-Raurica sind Aufgaben der kommunalen Ebene. Das Amt für Umweltschutz und Energie brachte diese grundsätzlichen Anliegen in das Gutachterverfahren ein und formulierte in einer Stellungnahme vom 10.1.2003 mögliche Massnahmen für die Weiterbearbeitung der Gesamtplanung:

- Anwendung Bauökologie
- Förderung erneuerbarer Energien und Energieeinsparung (Nutzung Abwärme ARA, Geothermie)
- haushälterische Bodennutzung
- Dachbegrünungen
- frühe Abklärung Altlastenproblematik
- Anpassung Genereller Kanalisations- und Entwässerungsplan
- Revitalisierung von Rhein und Ergolz

Die Bau- und Umweltschutzdirektion liess gemeinsam mit der EBL 2005 / 2006 von der Fachhochschule beider Basel eine Konzeptstudie nachhaltige Energieversorgung erarbeiten. Die Möglichkeiten Salina-Raurica nach den Massstäben der 2000-Watt-Gesellschaft baulich zu entwickeln, sind gegeben. Damit kann die Gesamtplanung Salina-Raurica ein beispielhaftes Pilotprojekt für den Kanton Basel-Landschaft in Bezug auf umweltgerechte Bauweise und Energienutzung werden. Die Grösse des Projekts würde hier die entsprechende Aufmerksamkeit verschaffen und damit auch potentielle Finanzierungsförderung erleichtern. Beispielprojekte sind Rieselfeld in Freiburg i. Br. (www.rieselfeld.freiburg.de oder [solarcity in Linz \(www.linz.at/solarcity\)](http://solarcity.linz.at)).

Die notwendigen Massnahmen im Umweltbereich müssen in der nächsten Bearbeitungsstufe geprüft und ausformuliert werden. Es ist vorstellbar, dass zwischen Kanton und Gemeinden eine gemeinsame Zielvereinbarung über die Gesamtplanung Salina-Raurica unterschrieben wird, die die Standards in Bezug auf Bauökologie und Energienutzung festlegt. In den Quartierplanverfahren können diese dann rechtlich festgesetzt werden. Dieser Bearbeitungsschritt fällt als Aufgabe dem Gebietsmanagement zu.

□2.2. Lufthygiene

Aufgrund der mit gut 120'000 Fahrzeugen (DTV) hohen täglichen Verkehrsbelastung auf dem Autobahnteilstück A2 Basel-Augst sowie den Emissionen der bestehenden Betriebe wird das Industriegebiet von Pratteln lufthygienisch als erheblich vorbelastet betrachtet. Es entsteht hier der Konflikt, dass praktisch keine weiteren Bautätigkeiten vorgenommen dürfen, da mit einer Erweiterung des Siedlungsraums auch Mehrverkehr erzeugt wird. Mit der Entscheidung zur Durchführung der Gesamtplanung Salina-Raurica wurde der räumliche Schwerpunkt für eine konzentrierte Entwicklung in den Gemeinden Augst und Pratteln gesetzt. Es wird vorgezogen, hier ein grösseres Entwicklungsgebiet voranzutreiben als verstreut liegende einzelne Erweiterungen des Baulands zu fördern. Die Kompensation des Baulandverbrauchs und der Verkehrserzeugung durch Massnahmen im energetischen Bereich wird auch in anderen (Gross-)Projekten diskutiert. Ziel der Gesamtplanung Salina-Raurica ist eine möglichst nachhaltige Realisierung, die die Standards der Bauökologie und die nachhaltige Energieversorgung gemäss Luftreinhalteplan berücksichtigt.

□ 2.3. *Altlasten*

Im Planungsgebiet liegen 16 Verdachtsstandorte für Altlasten und Schadensfälle, auf einem Standort laufen bereits Untersuchungen. Art und Ausmass der Belastungen sind dem Amt für Umweltschutz und Energie zurzeit nur unvollständig bekannt. Auf den Kanton entfallen vier Standorte, die übrigen 11 noch zu untersuchenden Standorte sind in privaten Grundbesitz. Falls sich Altlasten an diesen Standorten bestätigen sollten, ist mit Wertverlust der Parzellen zu rechnen bzw. mit einem Sanierungsaufwand zu rechnen. Das Vorgehen ist durch die eidg. Altlastenverordnung und im Umweltschutzgesetz klar geregelt.

Spezialrichtplan Festsetzung:	keine Festsetzung
LRV Verpflichtungskredite:	kein Kreditbeschluss

□ 2.4. *Störfälle*

Von etlichen Betrieben in direkter Nachbarschaft von Salina-Raurica gehen Sicherheitsrisiken aus; es handelt sich in erster Linie um die chemischen Betriebe in Schweizerhalle und in Pratteln. Bereits im Entwicklungskonzept Pratteln-Nord wurde aufgrund dieses Sachverhalts ein Sicherheitsabstand von ca. 500m östlich an die Schweizerhalle vorgeschlagen.

Aufgrund der Rechtslage im Kanton werden Betriebe mit Sicherheitsrisiken in ihrer Produktion zu Sicherheitsmassnahmen verpflichtet wenn eine neue Nachbarschaft zu anderen Nutzungen (Wohnen, Verkauf, Dienstleistungen etc.) entsteht. Für die Unternehmen sind diese kostenrelevant. Von daher bemüht sich die Raumplanung verträgliche Nachbarschaften zu schaffen.

Im Entwicklungsplan Salina-Raurica ist für das östlich an die Schweizerhalle angrenzende Gebiet einerseits eine Freihaltezone vorgesehen, die der Störfallproblematik entgegen kommt und andererseits ein Logistikstandort, der gemäss Sicherheitsinspektorat als Nutzung vertretbar ist. Um eine Rechtssicherheit für die Planung zu schaffen, sind jedoch Abklärung für mögliche Sicherheitsmassnahmen notwendig d.h. Risikoanalysen der bestehenden Betriebe in unmittelbarer Nachbarschaft. Die Kosten müssen vom Kanton getragen werden, da er mit der Gesamtplanung Salina-Raurica einen neuen Sachverhalt bezüglich der Sicherheitsabstände schafft. Der Kanton muss für die Untersuchungen der Störfallproblematik vorsorglich 100'000 CHF budgetieren. Je nach Projekt können die Kosten für die Untersuchung auf die Investoren überwältzt werden (UVP).

Spezialrichtplan Festsetzung:	keine Festsetzung
LRV Verpflichtungskredit:	Gesamtbetrag: 100'000 CHF; Anteil Kanton: 100'000 CHF

□ 2.5. *Lärmschutz*

Das Gebiet Salina-Raurica wird stark belärmt durch Strasse und Bahn. Eine Entwicklung der Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst macht Massnahmen zum Lärmschutz notwendig.

Der Entwicklungsplan Salina-Raurica kombiniert einen Lärmschutzwall nördlich der Autobahn A2 mit dem "Rand-Park", der einerseits als Grünvernetzung in West-Ost-Richtung verläuft und andererseits Teil eines grosszügigen Fuss- und Velowegenetz des gesamten Gebiets darstellt. Der begrünte Lärmschutzwall dient damit der Aufwertung des Gebietes. In

dieser Kombination der Funktionen ist die teurere Lärmschutzmassnahme Wall gegenüber einer Lärmschutzwand notwendig. Die Höhe des Walls wird an die dahinterliegende Nutzung angepasst. Als Schutz gegen den Bahnlärm entlang der Strecke Pratteln - Frick reicht voraussichtlich ein ca. 2m hohe Betonwand nach Norden.

Mit der neuen Bebauung entlang der Kantonsstrasse (Rheinstrasse) wird auch hier Lärmschutz notwendig. Da keine Massnahmen auf dem Ausbreitungsweg möglich sind, muss der Lärmschutz hier am Gebäude vorgenommen werden. Diese Regelung wird auf Quartierplanstufe getroffen.

Da das betroffene Bauland von Salina-Raurica vor 1985 noch nicht erschlossen war, zahlt nicht der Anlageeigentümer an den Lärmschutzmassnahmen. Das heisst die Wälle nördlich der A2 und die Lärmschutzwand nördlich der Bahnlinie werden nicht durch Bund, Kanton und SBB übernommen, sondern müssen durch die Grundeigentümer bezahlt werden (insgesamt 12.1 MCHF). Der Kanton besitzt ca. 25% des Bodens in diesem Abschnitt und ist als Grundeigentümer zur Übernahme der Kosten verpflichtet. Ein Kreditbeschluss erfolgt hier nicht. Eine Regelung der Kosten muss durch ein Reglement oder durch das Quartierplanverfahren festgesetzt werden.

Offen ist noch die Rechtslage aufgrund des neuen Finanzausgleichs in Bezug auf die Besitzverhältnisse der Nationalstrassen, wenn durch den Kanton entlang der Nationalstrasse Lärmschutzmassnahmen erstellt werden sollen. Ebenfalls hat der Bundesgerichtsentscheid 1A 198/2005/scd zu "Beiträgen an Lärmschutzwand entlang der Autobahn A2 bei Sissach" den Lärmverursacher SBB zu Zahlungen verpflichtet. Aufgrund dieser neuen Praxis ist der Kostenteiler für Lärmschutzmassnahmen heute nicht definitiv festzustellen.

Spezialrichtplan Festsetzung:	keine Festsetzung
LRV Verpflichtungskredit:	kein Kreditbeschluss

8. Umsetzung und Organisation

8.1. Gebietsmanagement

Die anspruchsvolle Aufgabe, eine Gesamtplanung in der Grösse und Komplexität von Salina-Raurica zu realisieren, macht - mit Blick auf die zeitgerechte Umsetzung - ein professionelles Gebietsmanagement mit einer speziellen Organisationsform notwendig. Einerseits geht es darum, die Interessen der beteiligten Gruppierungen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton, Investoren, Öffentlichkeit) zu wahren und andererseits die Zielsetzungen der Planung und seine Qualität – auch in den einzelnen Teilschritten - umzusetzen. Dazu ist auch ein Gebietsmarketing wichtig – um im bestehenden Konkurrenzkampf Gehör zu finden.

Die zentralen Aufgaben des Gebietsmanagements sind folgende:

- Eine Zielvereinbarung zwischen den Planungspartnern treffen bezüglich Qualitätsstandards der Gesamtplanung Salina-Raurica (Wirtschaftlichkeit, Nachhaltigkeit, Mobilitätsmanagement etc.).
- Koordination mit der Trägerorganisation
- Begleitung der Zonenplanrevision und Quartierplanverfahren im Sinne der Zielvereinbarung
- Begleitung der Landumlegung
- Vorbereitung von Verträgen mit Grundeigentümern zur Umsetzung der Zielvereinbarung
- Koordination der Bauetappierung, Gewährleistung der Tragfähigkeit der Gesamtplanung in Teiletappen
- Koordination und Begleitung der Freiraumgestaltung, Erschliessung und Verkehrsmanagement
- Durchführung von Wettbewerbsverfahren
- Kommunikationsplattform und Öffentlichkeitsarbeit

Das Gebietsmanagement wird ungefähr ein Personenjahr über drei Jahre beanspruchen. Es ist eine externe Beauftragung denkbar als auch eine interne Übernahme der Aufgabe in der kantonalen Verwaltung. Gefragt sind vor allem Kenntnisse in Planungsabläufen und Immobilienmanagement. Aus dem Gebietsmanagement wird das Gebietsmarketing hervorgehen, sobald die Realisierung näher rückt. Wichtig ist, dass Gebietsmanagement und Gebietsmarketing eng in der Trägerorganisation eingebunden sind. Als Referenzprojekt für diese Form von Gebietsmanagement kann Zürich-West angeführt werden:

(http://www3.stzh.ch/internet/hbd/home/planen_bauen/entwicklungsgebiete/zh_west.html).

Die Kosten für das Gebietsmanagement belaufen sich auf 300'000 CHF; der Landrat hat einen entsprechenden Verpflichtungskredit zu beschliessen.

Spezialrichtplan Festsetzung:	keine Festsetzung
LRV Verpflichtungskredit:	Gesamtbetrag: 300'000 CHF; Anteil Kanton: 300'000 CHF

8.2. Gebietsmarketing

Das Gebietsmarketing tritt dann in den Vordergrund, wenn die wesentlichen Planungsschritte eingeleitet bzw. durchgeführt wurden, so dass ein neues Planungsrecht als Grundlage für die Bautätigkeit besteht. Zu diesem Zeitpunkt muss spätestens das Projekt Salina-Raurica auf dem Markt platziert werden und mit Investoren zusammengebracht werden. Die Chance zur Vermarktung liegt in dem gemeinsamen Auftritt durch ein einheitliches Gebietsmarketing. Der neue Standort Salina-Raurica erhält so eine eigene, starke Identität. Mittels eines gemeinsamen Gebietsmarketing wird Salina-Raurica als Gesamtüberbauung vermarktet, der Verkauf der einzelnen Grundstücke bleibt Sache der Eigentümer. Die Bedürfnisse potenzieller Investoren, Eigentümer und der Öffentlichkeit lassen sich so am ehesten erfüllen. Es ist notwendig die Mehrheit der (grossen) Grundeigentümer für ein gemeinsames Marketing zu gewinnen.

Die Aufgaben des Gebietsmarketings sind:

- Schaffung von einheitlichem gemeinsamen Marktauftritt
- optimale Investorenbetreuung
- Koordination zwischen Investoren und Grundeigentümern
- Führen der Investitions- und Erfolgsrechnung
- Gewährleistung der Umsetzung der Zielsetzungen
- Koordination mit der Trägerorganisation
- Öffentlichkeitsarbeit

Das Gebietsmarketing muss eng verknüpft werden mit dem Gebietsmanagement und der Trägerorganisation, wird jedoch erst etwas später aktiv. Notwendig ist ca. ein Personenjahr über einen Zeitraum von 10 Jahren; wesentlich sind Kompetenzen in Ökonomie und im Immobilienmarkt. Da es sich in erster Linie um Vermarktungsaufgaben handelt, sollte das Gebietsmarketing durch die Projektpartner getragen werden; die Gemeinden Augst und Pratteln lehnen jedoch eine finanzielle Beteiligung ab. Als Referenzprojekt für diese Form von Gebietsmarketing kann Glattpark angeführt werden (www.glattpark.ch).

Spezialrichtplan Festsetzung:	keine Festsetzung
LRV Verpflichtungskredit:	Gesamtbetrag: 1'000'000 CHF; Anteil Kanton: 1'000'000 CHF

8.3. Organisation

Für die Realisierung der Gesamtplanung Salina-Raurica ist eine spezielle Organisationsform notwendig, ähnlich wie die Ad-hoc-Organisation während des Wettbewerbsverfahrens. Im Kern muss eine Trägerorganisation bestehen, in der die wichtigsten Parteien Grundeigentümer, Kanton und Gemeinden, die Projektleitung wahrnehmen. Unterstellt sind Gebietsmarketing und Gebietsmanagement, Aufsichtsfunktion hat die politische Ebene bzw. stellvertretend durch die Verwaltungen.

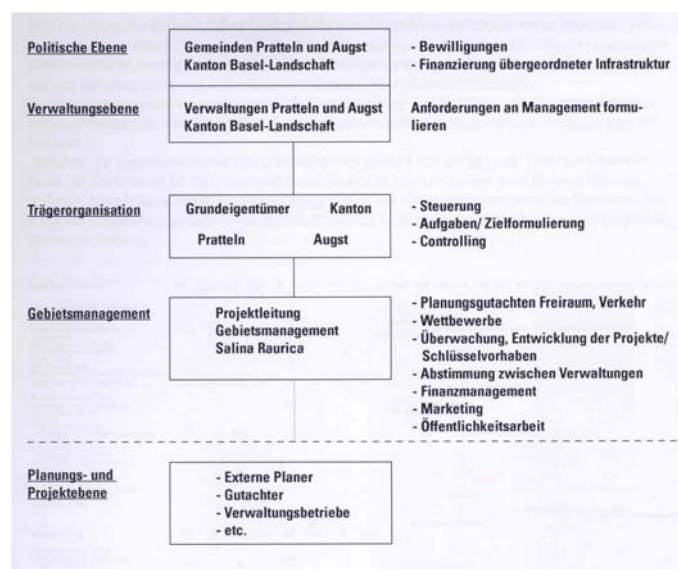
Als Rechtsform sollte für die Trägerorganisation keine Gesellschaft gegründet werden, da diese dann steuerpflichtig wäre. Das Besteuern von Landeigentum könnte steuerpflichtig werden. In einer Interessensgemeinschaft (IG) können Regelungen und Vereinbarungen getroffen werden, ohne dass eine Steuerpflicht bestehen würde.

Die Umsetzungsphase Salina-Raurica könnte folgendermassen organisiert werden (Schlussbericht a.e.v.i. S. 42):

- Politische Ebene: Vertreter der Exekutive und Legislative aus Gemeinde und Kanton. Aufsichtsfunktion.

- Verwaltungsebene: Involvierte Verwaltungsstellen. Aufsichts- und Beratungsfunktion.
- Trägerorganisation: Vertreter der Gemeinden und Kanton sowie Grundeigentümer. Strategische Projektleitung.
- Gebietsmanagement: Externe oder interne Fachperson. Operationelle Projektleitung. "Geschäftsleitung" für Trägerorganisation.

Nach Bedarf wird die Projektleitung durch externe Berater und Fachkräfte unterstützt.



Die neue Organisation Salina-Raurica muss alle Akteure einbeziehen

8.4. Landumlegung

Aufgrund der heutigen Eigentumsverhältnisse und der Lage der einzelnen Grundstücke ist absehbar, dass nur mit einer Baulandumlegung die Überbaubarkeit und die Verflüssigung des Baulandmarktes erreicht werden kann. Erste Überlegungen sind von der Firma Geoprät AG im Auftrag des Kantons zusammengestellt worden. Die öffentlich-rechtliche Baulandumlegung des gesamten Areals Salina-Raurica wird in Teilzonenplänen umgesetzt.

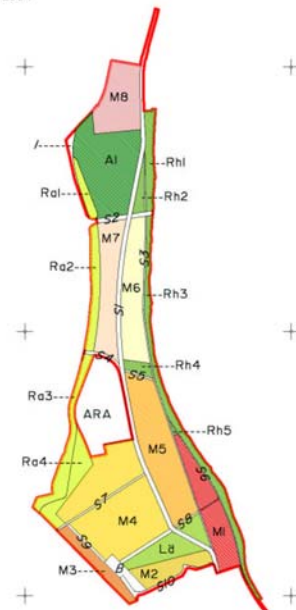
Ziel der Landumlegung ist die Vorbereitung zur möglichst schnellen Verlegung der Rheinstrasse sowie Projektierung der notwendigen Erschliessungstrassen, die Neuzuteilung von Parzellen und gerechte Verteilung der öffentlichen Flächen auf die Grundeigentümer und damit einen Ausgleich des Mehrwerts. Bei der Baulandumlegung müssen die öffentlichen Flächen zu einem angemessenen Umfang auf alle Grundbesitzer verteilt werden (Opfersymmetrie), d.h. es ist mit den üblichen Abtretungen in der Höhe von 12-15% der Fläche zu rechnen. Ein wesentlicher Anteil davon wird auf den Längi-Park entfallen. Getätigte Landabtretungen im Rahmen der Felderregulierung Pratteln werden berücksichtigt. Aufgrund der vorzeitigen Besitzeinweisung können Teilprojekte vor Ablauf der gesamten Landumlegung bereits in Angriff genommen werden.

Aufgrund der aktuellen Situation ist eine Aufteilung in zwei unabhängige Perimeter denkbar: Bahnhofsgelände und Salina-Raurica Mitte (Umfeld Ver- und Entsorgungsanlagen). Salina-Raurica West (Logistikstandort) wird durch den Grundeigentümer bereits neuparzelliert. Mit dieser Aufteilung lässt sich der Prozess mit Blick auf die Komplexität, die Grundeigentümer und den Zeitbedarf vereinfachen.

Salina Raurica

1:12000
VISION

Pratteln, 14. Januar 2004



Die Flächengrundlage für eine Landumlegung

Die Kostenschätzung für die Landumlegung geht von einem Betrag von 800'000 CHF aus. Diese Kosten werden von den Grundeigentümern getragen – auch vom Kanton mit einem Anteil von rund 20%.

9. Vorgehensschritte und Termine

9.1. Vorgehen

Die Gesamtplanung Salina-Raurica ist in die regulären Planungsverfahren auf kantonaler und kommunaler Ebene eingebettet: kantonale Richtplanung, kommunale Richtplanung und kommunale Nutzungsplanung und kommunale Sondernutzungsplanung (Quartierplan). Der Landrat erlässt den behördenverbindlichen Spezialrichtplan und beschliesst die anschließende Übernahme in den Kantonalen Richtplan.

Mit der Rechtskraft des kantonalen Spezialrichtplans wird eine behördenverbindliche Planungsgrundlage für Kanton und Gemeinden geschaffen. Die Gemeinden Augst und Pratteln passen ihre Zonenpläne an und werden die notwendigen Quartierpläne erlassen. Der Einwohnerrat der Gemeinde Pratteln hat die bereits die Kredite für die Erstellung von drei Teilzonenplänen Salina-Raurica genehmigt.

Parallel zu der kommunalen Nutzungsplanung kann für die vorgesehenen Teilgebiete mit der Baulandumlegung begonnen werden, damit möglichst Zeit gewonnen werden kann. Abhängig von eventuellen Einsprachen muss für die Durchführung der Nutzungsplananpassung mit ca. zwei Jahren gerechnet werden. Die Baulandumlegung kann erst nach Rechtskraft der Nutzungsplanung abgeschlossen werden, könnte jedoch frühzeitig (ca. 2007) eingeleitet werden. Je nach Verlauf des Verfahrens ist mit einem Zeitraum von mindestens zwei bis fünf Jahren zu rechnen.

Erst nach Rechtskraft der Baulandumlegung ist es möglich Bauprojekte zu genehmigen. Gestaltungswettbewerbe, die Bauprojekte vorbereiten, sind bereits vorher und parallel mit der Baulandumlegung durchzuführen. Genauso müssen alle konzeptionellen Überlegungen parallel begonnen werden (s.u.).

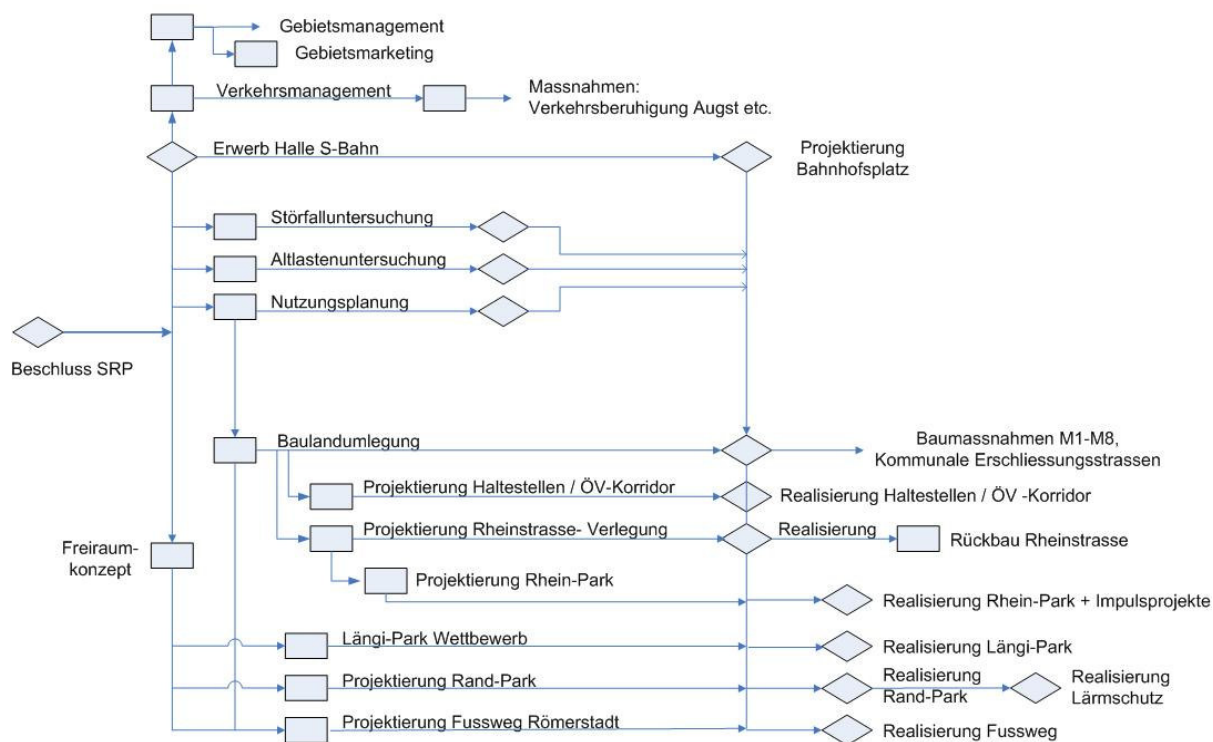
Die Gemeinde Augst hat auf Eigeninitiative den freiwilligen kommunalen Richtplan für den gesamten Gemeindebann in Auftrag gegeben. Da sich die Inhalte mit der Gesamtplanung Salina-Raurica überschneiden, wurde die Abstimmung regelmässig durchgeführt. Die Rechtskraft für den kommunalen Richtplan Augst ist 2008 zu erwarten.

Der Sonderfall Römerstadt Augusta Raurica wird in einem kantonalen Nutzungsplan festgehalten; die Regierung hat bereits den Auftrag zur Überarbeitung gegeben.

Mit Blick auf die dargelegten Verfahren kann mit der Teilrealisierung des Logistikstandorts bereits ca. 2008 gerechnet werden; für die übrigen Gebiete der Gesamtplanung Salina-Raurica kann nicht vor 2012 mit dem Baubeginn gerechnet werden.

Die Komplexität des Planungsvorhabens ist mit dem nachfolgenden Flussdiagramm festgehalten:

Flussdiagramm: Abhängigkeiten in der Planung Salina-Raurica



9.2. Termine

Die Gesamtplanung Salina-Raurica steht unter grossem Zeitdruck. Mit dem Inkrafttreten der Planungszone am 1.7.2002 läuft eine Frist von fünf Jahren, in denen neue Grundlagen und neue Nutzungsvorschriften zu schaffen sind. Ohne rechtsgültigen Ersatz wird ab 1.7.2007 das heutige Planungsrecht vollumfänglich und ohne Restriktionen gültig sein. Es ist Aufgabe des Gebietsmanagements den engen Zeitplan und die jeweiligen Abhängigkeiten im Auge zu behalten.

- Dringlichste Aufgabe ist es, vor Ablauf der Planungszone ein neues kommunales Planungsrecht zu schaffen, d.h. die Revision der Zonenpläne und gegebenenfalls der Quartierpläne in Augst und Pratteln durchzuführen oder zumindest die Landumlegung mit der Festlegung des Perimeters begonnen zu haben.
- Das Gebietsmanagement ist gleich zu Beginn aufzubauen um die Zusammenarbeit zwischen den Planungspartnern zu gewährleisten.
- Mit der Planung des Freiraums und der Anlage der Parks werden erste Zeichen gesetzt.
- Die Schlüsselprojekte S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica und die Verlegung der Rheinstrasse müssen frühzeitig in Angriff genommen werden.
- Einzelne Bauprojekte vor allem der Standort für ein Logistikunternehmen können als Pilotprojekt vorgezogen werden.
- Mit der Klärung der Störfallproblematik kann weitere Planungssicherheit geschaffen werden.
- Da die Verlegung der Zurlindengrube nur mit einer fünfjährigen Übergangszeit gewährleistet werden kann, muss die Anlage des neuen Standorts rechtzeitig in Angriff genommen werden.
- Ausarbeitung eines umfassenden Verkehrskonzepts und dessen Umsetzung in einem Verkehrsmanagementsystems legt die Basis für eine geeignete Erschliessung und die Abwicklung der Mobilität.

