



## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:**                    **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP); Anpassung Tram-  
verlängerung Pratteln-Augst**

Datum:                    23. August 2011

Nummer:                 2011-234

Bemerkungen:         [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

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

---



**2011/234**

**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

**Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)  
Anpassung Tramverlängerung Pratteln-Augst**

vom 23. August 2011

## 1. Zusammenfassung

Die nach Beschluss des Spezialrichtplans "Salina-Raurica" (LRV [2007-005A](#) vom 19.8.2008) erstellte Studie zur Machbarkeit der Tramverlängerung kommt zum Ergebnis, dass das im Spezialrichtplan und im Richtplan festgelegte Tramtrasse nicht optimal ist, und es alternative Linienführungen gibt, die eine höhere Attraktivität und somit ein höheres Nutzerpotenzial aufweisen.

Mit Realisierung der in der Studie favorisierten Variante würden die täglichen Personenfahrten mit dem Öffentlichen Verkehr im Bereich Salina Raurica erheblich zunehmen. Zudem entstünden sehr günstige Umsteigebeziehungen auf die vorhandenen Buslinien. Die Verlegung des Tramkorridors würde sich somit positiv auf den Anteil des ÖV am Modal-Split auswirken. Für diesen formuliert die Gebietsplanung Salina-Raurica einen Zielwert von 35%.

Mit der Anpassung wird die in den Untersuchungen favorisierte Variante (mit Endpunkt im Einmündungsbereich der Frenkendörferstrasse in die heutige Rheinstrasse) nun in den Objektblättern V2.3 und G1.4 des KRIP sowie im Detailplan Salina-Raurica G1.P und den Richtplankarten umgesetzt. Die neue Tramverlängerung Pratteln-Augst erhält den Status „Zwischenergebnis, Trasseesicherung“.

**Inhaltsverzeichnis**

|    |                                                |   |
|----|------------------------------------------------|---|
| 1. | Zusammenfassung                                | 2 |
| 2. | Rechtliche Grundlagen                          | 4 |
| 3. | Begründung / Bedarf                            | 4 |
|    | 3.1. Einbindung in Planung / Projekt / Konzept | 4 |
|    | 3.2. Heutige Situation                         | 5 |
|    | 3.3. Künftige Situation und Ziele              | 5 |
|    | 3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte    | 5 |
|    | 3.5. Alternativen                              | 5 |
| 4. | Die gewählte Lösung                            | 6 |
| 5. | Das Projekt / Der Erlass                       | 7 |
| 6. | Kosten und Finanzierung                        | 7 |
| 7. | Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens       | 8 |
| 8. | Antrag                                         | 8 |

## 2. Rechtliche Grundlagen

Gemäss Art. 9 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979<sup>1</sup> werden Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Gemäss § 11 des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) vom 8. Januar 1998<sup>2</sup> sorgt der Regierungsrat für die Ausarbeitung des kantonalen Richtplan sowie der kantonalen Spezialrichtpläne und der Landrat erlässt diese.

Im [Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft](#) (KRIP) ist in der Einleitung (Objektblatt E1) aufgeführt, wann und aus welchen Anlässen Anpassungen des KRIP erforderlich sind. Dies ist der Fall, wenn folgende Änderungen durchgeführt werden sollen:

- die Aufnahme neuer, konkreter Vorhaben in den Richtplan mit Koordinationsstand Zwischenergebnis oder Festsetzung
- sowie die Anpassung von Beschlüssen und Planungsgrundsätzen.

Für die geplante Korrektur des Tramkorridors zur Verlängerung der Tramlinie 14 – sie stellt eine Korrektur von Beschlüssen und Planungsgrundsätzen dar – ist ein Anpassungsverfahren zum kantonalen Richtplan erforderlich.

Im Objektblatt E1 wird ferner festgelegt, dass eine Anpassung eine Gesamtbeurteilung und ein Auflageverfahren voraussetzt. Die Gesamtbeurteilung ist im Erläuterungsbericht zur Richtplananpassung enthalten.

## 3. Begründung / Bedarf

Im folgenden Abschnitt wird die Anpassung des KRIP beschrieben, begründet und im Kontext der Entstehung der Gebietsplanung Salina-Raurica betrachtet. Eine vertiefende Erläuterung der Beweggründe zur Anpassung des KRIP kann dem Erläuterungsbericht entnommen werden.

### 3.1. Einbindung in Planung / Projekt / Konzept

Im Rahmen der Korrektur des Spezialrichtplans – er war Vorläufer der nun in den KRIP integrierten Gebietsplanung Salina-Raurica – zwischen der Fassung vom September 2007 und der im Landrat beschlossenen Fassung vom Januar 2009 wurden sowohl die Kantonsstrasse als auch der Tramkorridor aus der geplanten zentralen Achse herausgenommen. Gründe hierfür

---

<sup>1</sup> SR 700

<sup>2</sup> GS 33.0289, SGS 400

waren die befürchtete Belastung der neu geplanten Wohngebiete durch den Autoverkehr sowie eine Durchschneidung des Längiparks mit einer breiten Verkehrsachse. Die Überarbeitung des Verkehrskonzepts zwischen September 2007 und Sommer 2008 betraf die Lage der Rheinstrasse, und es wurden keine weiterführenden Abklärungen zum öV-Korridor (mit LRB vom Januar 2009 neu ein Tramkorridor) vom Landrat in Auftrag gegeben. Die neue Linienführung des Trams wurde nun im Anschluss an den Landratsbeschluss vom Januar 2009 im Rahmen von Machbarkeitsstudien und in Anbetracht der beschlossenen Vorgaben aus dem Spezialrichtplan kritisch überprüft. Die Untersuchung zum Tramkorridor kommt dabei zum Ergebnis, dass die Führung über die heutige Rheinstrasse zwar machbar ist, aber aus fachlicher Sicht zweckmässige alternative Lösungen vorhanden sind.

### **3.2. Heutige Situation**

Die Richtplankarten und die 2010 (als Bestandteil des KRIP) genehmigte Gebietsplanung Salina-Raurica sehen die Freihaltung eines Korridors für die Verlängerung des Trams 14 ab Pratteln über die Kraftwerkstrasse und die heutige Rheinstrasse bis zur S-Bahn-Haltestelle Pratteln Salina Raurica vor.

### **3.3. Künftige Situation und Ziele**

Im Erläuterungsbericht sowie in den Objektblättern der Gebietsplanung Salina-Raurica wird darauf hingewiesen, dass mit der Realisierung eine Mehrbelastung von ca. 28'000 täglichen Fahrten (MIV) zu verzeichnen sein wird. Um die Belastung der geplanten Wohngebiete sowie der Gemeinden Augst und Pratteln in Grenzen zu halten, soll ein möglichst hoher Anteil des Mehraufkommens auf den Öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr verlagert werden. Dementsprechend wurde das ehrgeizige Ziel eines Modal-Split-Anteils des ÖV von 35% in die Gebietsplanung aufgenommen.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist für das Gebiet ein umfassendes Mobilitätsmanagement vorgesehen, welches in der Zwischenzeit in die Wege geleitet wurde. Die abgeschlossene Studie zum Mobilitätsmanagement kommt zum Ergebnis, dass ein möglichst attraktives ÖV-Angebot grosse Auswirkung auf den Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Modal-Split haben wird. Eine Verlagerung des Tramkorridors auf die zentrale Achse wird eine spürbare Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split zur Folge haben.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Tramlinie 14 nicht nur deren technische Machbarkeit, sondern auch die Attraktivität möglicher alternativer Linienführungen sowie deren jeweilige Auswirkung auf den Modal-Split untersucht.

### **3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte**

Die Machbarkeitsstudie wurde in den Jahren 2009 und 2010 erstellt. Sie unterzieht die im KRIP gewählte Variante des Tramkorridors einer eingehenden Prüfung. Schon in einem frühen Stadium der Untersuchungen wurde festgestellt, dass die im KRIP gewählte Linienführung aus fachlicher Sicht nicht optimal sei. In der Studie wurden daher alternative Varianten aufgezeigt und

auf ihre Machbarkeit und Auswirkungen überprüft. Das Hauptaugenmerk galt dabei der Attraktivität der jeweiligen Varianten, d.h. der zu erwartenden Verlagerung zukünftiger Fahrten vom MIV auf den ÖV sowie, damit einhergehend, einer Gegenüberstellung der jeweiligen Vor- und Nachteile der in Frage kommenden Linienführungen.

### **3.5. Alternativen**

Bereits früh wurde festgestellt, dass die Linienführung über die heutige Rheinstrasse suboptimal ist, da weite Teile der sehr gut angebundenen Gebiete (Kriterien: räumliche Nähe und Erreichbarkeit der Haltestellen) im Rhein lägen und somit kein Fahrgastaufkommen aufweisen würden. Der im KRIP eingezeichnete Korridor für die Trasseefreihaltung mit Linienführung über die heutige Rheinstrasse wurde daher beim Studium der diversen Varianten nicht mehr berücksichtigt.

Insgesamt wurden sechs Varianten, von denen drei die zusätzliche verbesserte Erschliessung des Gebiets Grüssen vorsehen, in Betracht gezogen. Des Weiteren unterschieden sich die Varianten im jeweiligen Endpunkt der Tramverlängerung (vier Varianten enden am S-Bahn-Haltepunkt Pratteln Salina Raurica, zwei an der Kreuzung heutige Rheinstrasse/Frenkendörferstrasse) sowie in der Linienführung der Buslinien 70, 83 und 84. Eine detaillierte Beschreibung und Bewertung der Varianten ist im Erläuterungsbericht zur Anpassung des Kantonalen Richtplans enthalten.

## **4. Die gewählte Lösung**

Der Regierungsrat beantragt eine Linienführung der Tramverlängerung zentral durch das Gebiet Grüssen mit Endpunkt an der Kreuzung heutige Rheinstrasse/Frenkendörferstrasse.

Diese Variante weist die grösste Attraktivität und die grösste Anzahl zu erwartender Personenfahrten auf. Der Anschluss der Einkaufs-Zentren an das Tramnetz mit einer Haltestelle im Zentrum des Gebiets Grüssen wird zu einem Anstieg der Personenfahrten führen. Die neue Linienführung fügt sich sehr gut in die weitere Entwicklung des Gebiets Grüssen ein.

Durch die weiter westlich als ursprünglich vorgesehen liegende Querung der Autobahn wird auch in der Rheinebene im Umfeld der heutigen Zurlinden-Grube ein weiterer Bereich mit dem Tram erschlossen. Im weiteren Verlauf wird das geplante Wohn-Geschäftsgebiet Salina Raurica auf zentraler Achse erschlossen. Hier sind attraktive städtebauliche Lösungen möglich. Auf Höhe des Längiparks schwenkt der Tramkorridor schliesslich auf die heutige Rheinstrasse über, so dass der Endhaltepunkt im Bereich der Bushaltestelle Augst (an der Einmündung der Frenkendörferstrasse in die heutige Rheinstrasse) liegen wird.

Die zentrale Linienführung und der neue Endhaltepunkt haben zur Folge, dass die Anzahl der täglichen ÖV-Fahrten im Bereich Salina Raurica gegenüber der bisherigen Planung erheblich ansteigen wird. Keine der fünf weiteren, in der Machbarkeitsstudie geprüften Alternativen kam zu einem vergleichbar guten Ergebnis. Mit der Steigerung der ÖV-Fahrten einhergehend ist eine Abnahme der MIV-Fahrten zu erwarten.

## 5. Das Projekt / Der Erlass

Mit der Anpassung des KRIP, genauer der Anpassung der Objektblätter V2.3 und G1.4 sowie der Überarbeitung der dazugehörigen Pläne, soll die in der Machbarkeitsstudie favorisierte Variante in den KRIP und in die Gebietsplanung Salina-Raurica aufgenommen werden. Über diese Anpassung besteht zwischen den beiden betroffenen Gemeinden und dem Kanton Basel-Landschaft Einigkeit.

Im KRIP ist die Tramverlängerung Pratteln-Augst bisher als Trasseesicherung (Vororientierung) eingetragen. Infolge der zwischenzeitlich durchgeführten Untersuchungen zur Machbarkeit und der hieraus resultierenden verfestigten Erkenntnisse soll die Tramverlängerung mit geänderter Linienführung nun den Status eines Zwischenergebnisses erhalten.

Das Objektblatt V2.3 wird im Kapitel C. 'Voraussichtliche Auswirkungen' ergänzt mit einem neuen Abschnitt zur Tramverlängerung Pratteln-Augst. Im Kapitel D. wird die Tramverlängerung Pratteln-Augst als Zwischenergebnis aufgenommen.

Das Objektblatt G1.4 wird an verschiedenen Stellen hinsichtlich der geänderten Linienführung bereinigt. Im Weiteren wird die neue Planungsanweisung c) "Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den Lärm- und Sichtschutz entlang der Rheinstrasse und der A2 sicherzustellen" aufgenommen. Diese Anweisung wurde im [Januar 2009](#) vom Landrat beschlossen, allerdings versehentlich nicht in die Genehmigungsunterlagen aufgenommen. Ferner werden, unabhängig von der Korrektur des Tramkorridors, einzelne Aussagen des KRIP zum Status Quo im Bereich Salina Raurica der aktuellen Entwicklung angepasst. So wird das Teilstück der A2/A3 zwischen Basel und Augst z.B. nach aktuellen Erhebungen täglich nicht von 100'000, sondern von 120'000 Fahrzeugen frequentiert. Diese sowie die weiteren Korrekturen haben eher redaktionellen Charakter, so dass sie nur im Erläuterungsbericht einzeln aufgelistet werden.

## 6. Kosten und Finanzierung

Nach derzeitigen Erkenntnissen wird die Streckenlänge der neuen Linienführung des Trams vor allem durch die Erschliessung des Gebiets Grüssen rund 15% länger. Deswegen werden auch die Investitionskosten der neuen Linienführung rund 15% höher ausfallen als bei der bisherigen Linienführung.

Eine abschliessende Quantifizierung der Investitions- und Betriebskosten ist bislang nicht möglich. Entsprechende Konkretisierungen müssen in den nächsten Projektphasen vorgenommen werden. Die leicht höheren Baukosten sind jedoch durch die Attraktivitätssteigerung des ÖV-Netzes im Gebiet Salina Raurica gerechtfertigt.

Die Ausgaben für die Verlängerung der Tramlinie 14 werden aktuell über den Kredit 2007-51A getätigt. Der erste, bereits gesprochene Kredit für die Jahre 2011-2013 wird für die Vorstudien verwendet. Gemäss Entwurf des Investitionsprogramms wird der zweite, noch nicht gesprochene Kredit für die Jahre 2013-2015 für die Projektierung des Auflage- und Bauprojekts verwendet. Ein dritter Kredit wird für die Ausführung in den Jahren 2016-2019 vorgesehen sein.

## 7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Der Regierungsrat hat nach Durchführung des Mitberichtsverfahrens im März 2011 mit Beschluss vom 10. Mai 2011 die Bau- und Umweltschutzdirektion mit der Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens zum Entwurf der Landratsvorlage "Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung Tramverlängerung Pratteln-Augst" beauftragt.

Mit Schreiben vom 12. Mai 2011 hat die Bau- und Umweltschutzdirektion die öffentliche Vernehmlassung eröffnet. Die Vernehmlassungsfrist dauerte bis zum 20. Juni 2011. Bis Ende Juni 2011 sind beim Amt für Raumplanung insgesamt 25 Stellungnahmen eingetroffen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Bundesamt für Raumentwicklung
- Gemeinden Pratteln und Augst
- Nachbarkantone Basel-Stadt und Aargau
- Verkehrsbetriebe BVB und SBB
- Parteien (CVP, EVP, Grüne, SP, SVP, SP Pratteln)
- VCS beider Basel
- Direktionen und Rechtsdienst des Regierungsrates
- Ämter der Bau- und Umweltschutzdirektion

Alle Stellungnahmen stimmen der KRIP-Anpassung für die Tramverlängerung Pratteln-Augst zu. Die Verlegung des Trams auf die zentrale Achse, die Erschliessung des Grüssen-Quartiers sowie die Verlegung der Endhaltestelle werden als Massnahmen zur Verbesserung des Modal-Splits begrüsst. Weitere Angaben finden sich im Erläuterungsbericht.

## 8. Antrag

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

Liestal, 23. August 2011

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Zwick

der Landschreiber:

Mundschin

**Beilagen**

- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung Objektblatt G1.4 Salina-Raurica, Verkehr und Objektblatt G1.P Salina-Raurica, Detailplan sowie Anpassung Objektblatt V2.3 Schienenverkehr mit zugehörigen Richtplankarten
- Erläuterungsbericht zur Anpassung Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft – Tramverlängerung Pratteln-Augst, August 2011
- Entwurf eines Landratsbeschlusses

## **Landratsbeschluss**

### **über Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung Tramverlängerung Pratteln-Augst**

**vom**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), Tramverlängerung Pratteln-Augst, bestehend aus den Objektblättern V2.3 Schienennetz, G1.4 Salina-Raurica, Verkehr und G1.P Salina-Raurica, Detailplan sowie den Richtplankarten wird beschlossen.
2. Der vorliegende Landratsbeschluss unterliegt dem fakultativen Planungsreferendum (§31 Abs. 1 lit. a KV).
3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
4. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:

## **A. Ausgangslage**

KORE

Individualverkehr: Leitsatz 2

Öffentlicher Verkehr: Leitsatz 2

Regionalplan  
Siedlung

Gemäss Regionalplan Siedlung befindet sich der Grossteil der gewerblichen und industriellen Reserveflächen von Pratteln im Gebiet Salina-Raurica und ist noch nicht überbaut. Etwa die Hälfte der unüberbauten Gewerbe- und Industrieflächen ist nicht oder nur teilerschlossen und gilt damit als nicht baureif. Diese un- oder teilerschlossenen Flächen befinden sich unmittelbar ~~westlich und~~ östlich des Autobahnzubringers Pratteln, also an den erschliessungsmässig besten Lagen sowie im Dreieck A2 - SBB - Heissgländstrasse.

Aufgrund der mit ~~100'000~~ 120'000 Fahrzeugen hohen täglichen Verkehrsbelastung auf dem benachbarten Autobahnteilstück Basel - Augst sowie der Emissionen der bestehenden Betriebe wird das Industriegebiet Pratteln-Nord lufthygienisch als erheblich vorbelastet betrachtet. Aus den Erfahrungen mit den bisherigen Umweltverträglichkeitsprüfungen im Gebiet Pratteln besteht darum ein dauernder Konflikt zwischen den Ausbauvorhaben in den Industrie- und Gewerbegebieten und den Forderungen des Luftreinhalteplans. Mit jeder neuen Anlage wird die Verkehrssituation und Luftbelastung verschärft. Da Umweltverträglichkeitsprüfungen nur bei einzelnen Anlagen durchgeführt werden können und nicht für ein ganzes Gebiet möglich sind, drängt sich eine gesamtheitliche Sicht und Planung durch die Gemeinde und die betroffenen kantonalen Stellen auf. Dabei müssen sich alle Beteiligten klar darüber werden, was in diesem Gebiet in Zukunft wünschbar bzw. machbar ist und mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden können.

Lufthygienische Probleme treffen insbesondere auch für das im Osten angrenzenden Wohngebiet Längi zu, auf welches zusätzlich noch Lärmimmissionen wirken. Ein Immissionsschutz des Wohngebiets Längi besteht nicht (Objektblatt-Nr. S 3.101).

Salina-Raurica

Die Planung Salina-Raurica erfüllt den Anspruch des Regionalplans Siedlung nach einem gesamthaften Vorgehen. Aufgrund der verkehrsbelasteten Ausgangssituation kann die Erschliessung der Rheinebene nur durch den gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgen, zusammen mit einem umfassenden Verkehrsmanagement. Ziel ist ein Modal-Split von 35% ÖV. Um eine Erhöhung der Verkehrsbelastung im Ortszentrum von Augst zu verhindern, sind hier entlastende Massnahmen angezeigt. Folgende richtplanrelevante Massnahmen sind notwendig, um die verkehrliche Entwicklung auf dieses Mass zu beschränken:

- Die bereits ~~genehmigte~~ realisierte neue S-Bahn-Station,
- Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst,
- Verlegung der bestehenden Rheinstrasse (Kantonsstrasse),
- Aufhebung und Rückbau der Rheinstrasse als Uferpromenade,
- Umfahrung Augst / Kaiseraugst,
- Verlängerung Tramlinie 14 auf Tram-Korridor von Pratteln-Mitte bis ~~zur Bushaltestelle Augst, Pratteln-Salina-Raurica,~~
- ~~sowie Anbindung S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica an Busverbindungen,~~
- Verkehrsmanagement für das Gesamtgebiet.

## **B. Ziele**

Regionalplan  
Siedlung

- a) Das Gebiet Industriezone Nord ist in wirtschaftlicher Hinsicht kantonales Interessensgebiet. D.h. es ist aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft sicherzustellen, dass unter Berücksichtigung der verschiedenen Konflikte die Voraussetzungen für eine gewerblich-industrielle Nutzung bestehen bleiben bzw. geschaffen werden.
- b) Das Gebiet Industriezone Nord weist - nicht zuletzt auch aufgrund seines Umfangs - zahlreiche gewichtige Konflikte auf. Eine adäquate Lösung ist nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts (Nutzung, Erschliessung, ev. Gestaltung) möglich.
- c) Planungsträgerin ist die Gemeinde (Objektblatt-Nr. S 3.101).

Salina-Raurica

Die Gesamtplanung Salina-Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Die Planungsphase wird vom Kanton geleitet - die Realisierung erfolgt durch die Gemeinden. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert. Die Wohngebiete sollen durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen geschützt werden.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft  
und Gesellschaft

Verkehr

- lokale Auswirkungen durch bauliche Anpassungen
- lokale und regionale Auswirkungen durch Verkehrszunahme (Salina-Raurica 28'000 Fahrten DTV)
- Entlastung des Strassennetzes durch Langsamverkehr

Siedlung

- verbesserte ÖV-Erschliessung
- vermehrte MIV-Emissionen

Erholung / Wohlfahrt

- Schutz der Wohngebiete in Augst durch Verkehrsberuhigung

Soziale Aspekte

- höhere Standortgunst für Pratteln-Längi durch neue ÖV-Erschliessung

Wirtschaftliche Aspekte

- Verbesserte MIV-Erschliessung führt zur Nutzung des Baulands
- Verbesserte ÖV-Erschliessung führt zu Erhöhung der Standortgunst

Umwelt

Natur / Landschaft

- höheres Verkehrsaufkommen verstärkt die zerschneidende Wirkung der Verkehrsträger

Boden / Grundwasser

- vermehrte MIV-Emissionen

Lärm / Luft

- Zunahme der Verkehrsemissionen, jedoch geringere Zunahmen als ungesteuerte Entwicklung durch hohen ÖV / LV-Anteil

### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Die bestehende Rheinstrasse in Pratteln wird im Rahmen ihrer anstehenden Sanierung zwischen Dürrenhübel und Längi entlang der Autobahn verlegt. Damit werden wirtschaftlich interessante, grossflächige Standorte am Rhein und Freiflächen für den Rhein-Park geschaffen. Der Bau der neuen Strasse ist so auszugestalten, dass die ökologische Vernetzung gegenüber heute verbessert wird.
- b) Die Hauptstrasse in Augst zwischen der Verzweigung Frenkendörferstrasse und der östlichen Gemeindegrenze wird unter Mitwirkung der Gemeinde Kaiseraugst verkehrsberuhigt. Die Verkehrsberuhigung bzw. der Rückbau des Abschnitts Frenkendörferstrasse - Pratteln Längi erfolgt nach Verlegung der Rheinstrasse.
- c) Mit dem Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse Rheinstrasse in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi wird die Anlage einer Uferpromenade ermöglicht.
- d) Zwischen Pratteln-Mitte und der Bushaltestelle Augst ~~neuen S-Bahn Station Pratteln Salina-Raurica~~ ist ~~im Strassenbereich~~ ein Tram-Korridor für eine Verlängerung der Linie 14 freizuhalten. Optional kann die Linie später bis Kaiseraugst verlängert werden.
- e) Im Fall einer massgeblichen Zusatzbelastung durch Salina-Raurica auf der Ortsdurchfahrt Augst ist eine südliche Umfahrung von Augst vorgesehen.
- f) Innerhalb des Planungsgebietes werden flächendeckend attraktive und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr und für das bestehende Wanderwegnetz umgesetzt.

Planungsanweisungen

Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:

- a) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den langfristigen Ausbau des A2-Anschlusses Pratteln zu koordinieren.
- b) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, die Verlegung der Rheinstrasse mit dem ASTRA zu koordinieren.
- c) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den Lärm- und Sichtschutz entlang der Rheinstrasse und der A2 sicherzustellen.
- d) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, das zeitlich und kapazitätsmässig auf die Bautätigkeit abgestimmt ist.
- e) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, mit dem Ziel, einen hohen ÖV-Anteil von 35% anzustreben.
- f) Die Gemeinden Pratteln und Augst übernehmen die Aufgabe, die Projektierung und den Bau der neuen kommunalen Strassen in Salina-Raurica in die Wege zu leiten und für die Aufnahme in die Strassennetzpläne zu sorgen. Das kommunale Strassennetz im Gebiet Salina-Raurica wird so ausgestaltet, dass die massgeblichen Strassenverkehrserzeuger an die neue Rheinstrasse im Süden des Entwicklungsgebiets angebunden werden und allfälliger Schleichverkehr durch Salina-Raurica zwischen der Ortsdurchfahrt Augst und der neuen Rheinstrasse minimiert bzw. bestenfalls verunmöglicht wird (Ausbildung einer verkehrlichen Wasserscheide).
- g) Die Gemeinde Pratteln übernimmt die Aufgabe, die zentrale Strassenachse zur Erschliessung von Salina-Raurica sowie die Zufahrt zur S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica als Boulevard auszugestalten.
- h) Die Fachstellen des Kantons und die Gemeinden Augst und Kaiseraugst übernehmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau die Aufgabe, die Kennwerte für eine massgebliche Zusatzbelastung in Augst festzulegen und ggf. die Umfahrungsstrasse zu projektieren.

Örtliche Festlegungen

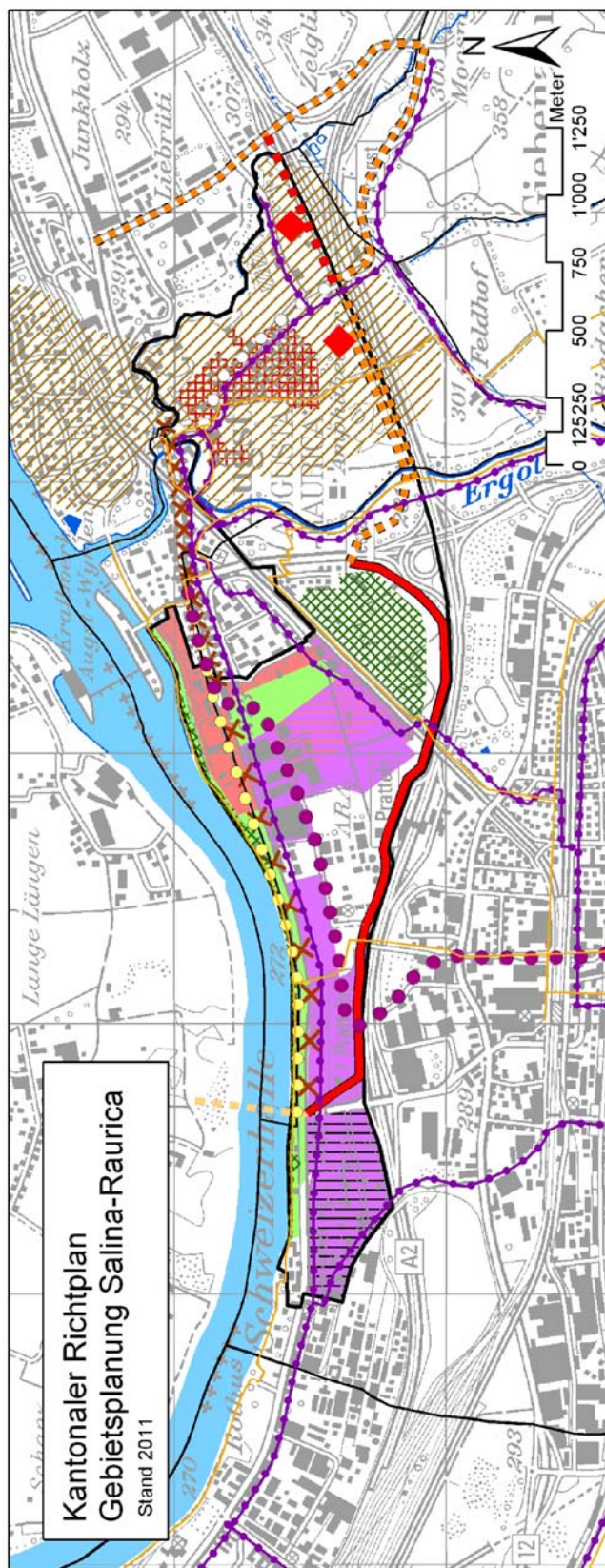
**Festsetzung**

Die Verkehrsinfrastrukturen gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt.

|                                                      |                                                                            |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Verkehrsberuhigung Hauptstrasse                      | ▪ "Hauptstrasse" in Augst zwischen Pratteln-Längi und Kantonsgrenze        |
| Verlegung der bestehenden Kantonstrasse              | ▪ "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Frenkendörferstrasse |
| Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse | ▪ "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi                |

**Zwischenergebnis**

|                                                 |                                                                                         |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Umfahrung Augst                                 | ▪ "Umfahrung" Augst zwischen A2 und Kaiseraugst                                         |
| Tramverlängerung -Korridor Pratteln-Augst Längi | ▪ "Tram-Korridor" Pratteln-Mitte bis Bushaltestelle Augst S-Bahn-Station Salina-Raurica |



#### Beschlussinhalt

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

Stand: 08/02/2011

#### Orientierender Inhalt

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

## **A. Ausgangslage**

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch vier SBB-Linien erschlossen. Neben der Juralinie Basel - Laufen (-Delémont-Biel-Lausanne/Genf) sind vor allem die beiden internationalen Strecken durch den Hauenstein resp. den Bözberg von Bedeutung. Die beiden Linien durch den Hauenstein und den Bözberg sind ausserordentlich stark ausgelastet. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen deshalb eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur. Für den Kanton Basel-Landschaft ist auch der Ausbau des internationalen Bahnknotens Basel mit seiner Drehscheibenfunktion für die ganze Region wichtig.

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Knoten Basel haben die drei Bahnen SBB, DB und SNCF sowie die französische Bahninfrastrukturgesellschaft RFF Lösungsideen (Umfahrung des Knotens Basel mittels Bypass) entwickelt, welche aber noch weiterentwickelt und in der Region einer politischen Akzeptanz zugeführt werden müssen.

Auf dem Schienennetz der Schweizerischen Bundesbahnen der Nordwestschweiz und im Raum der Trinationalen Agglomeration Basel wird die Regio-S-Bahn in den nächsten Jahren mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien weiter ausgebaut, denn die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Vorgesehen sind neue Bahnstationen (z.B. Pratteln Salina-Raurica und Rheinfelden Augarten) und der Ausbau der Bahnhöfe für einen raschen, komfortablen Fahrgastwechsel und behindertengerechten Bahnzugang. Bis 2008 wurden sukzessiv neue Fahrzeuge (Flirt) eingesetzt. Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen (Wisenbergertunnel, Entflechtung im Zufahrtsbereich des Bahnhofs Basel SBB) unumgänglich.

Als Mittel- und Feinverteilsystem besteht im Kanton Basel-Landschaft zudem ein gut ausgebautes Tramnetz, welches mit dem Netz des Kantons Basel-Stadt verbunden ist. Die Traminien der Baselland Transport AG umfassen heute rund 65 km. Praktisch alle Strecken im Vorortsbereich wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf Doppelspur ausgebaut. Im Jahre 2001 wurden die Linien 10 und 11 direkt mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden. Die stetig steigende Nachfrageentwicklung auf den Vorortslinien führt zu Kapazitätsengpässen und entsprechend zu Attraktivitätseinbussen. Deshalb ist es wichtig, dass die Infrastruktur stetig ergänzt und verbessert wird. Zum einen findet auch im Norden Basels ein grenzüberschreitender Traminienausbau statt. Zum anderen sollen Industrie- und Gewerbegebiete in den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Reinach besser erschlossen werden.

Mit einer Länge von ca. 13 km gilt die Waldenburgerbahn als schienengebundener Mittelverteiler im Kanton.

Generell gilt, dass der öffentliche Verkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems mit dem Langsamverkehr einerseits und dem motorisierten Individualverkehr andererseits durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten optimal verknüpft und für die Kunden attraktiver wird.

## **B. Ziele**

- a) Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem Langsamverkehr sowie dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung. (KORE)
- b) Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Im übrigen Gebiet des Kantons ist ein ÖV-Grundangebot sicherzustellen. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden. (KORE)
- c) Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken. (KORE)

## **C. Voraussichtliche Auswirkungen**

### **Beschrieb und Projektauswirkungen**

S-Bahn-Haltestelle  
Pratteln Buholz

Es liegen noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der Verlängerung des Trams Nr. 14 bis Buholz zu sehen.

|             |                                                         |
|-------------|---------------------------------------------------------|
| Siedlung:   | noch nicht untersucht                                   |
| Wirtschaft: | noch nicht untersucht                                   |
| Umwelt:     | noch nicht untersucht                                   |
| Kosten      | Kostenschätzung 5-7 Mio CHF. (± 30%, Basis Januar 2000) |
| Termine:    | Mittelfristig (5-15 Jahre)                              |

Anbindung Kopfgleis  
Bahnhof Liestal  
(15'-Takt Basel-Liestal)

Für den Personenfern- und den Güterverkehr sieht SBB AG in ihrer momentanen Planung eine Entflechtung des Bahnhofes Liestal mittels Überwerfungsbauten auf Seite Adlertunnel vor. Eine Anbindung des Kopfgleises für den Regionalverkehr ist darin nicht berücksichtigt. Gemäss Planungsauftrag der SBB ist für einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal neben den übergeordneten Infrastrukturmassnahmen im Ergolzthal (Entflechtung Ostkopf Basel und Überwerfung Pratteln) ein Ausbau des Bahnhofes Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen) notwendig.

|             |                                                                                                                                                                                                                                                                 |
|-------------|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Siedlung:   | noch nicht untersucht                                                                                                                                                                                                                                           |
| Wirtschaft: | noch nicht untersucht<br>Erhöhung der Standortattraktivität der Kantonshauptstadt Liestal mit sehr vielen Arbeitsplätzen in der Privatwirtschaft und der kantonalen Verwaltung.                                                                                 |
| Umwelt:     | noch nicht untersucht<br>Es sind voraussichtlich keine grösseren Probleme zu erwarten. Ein 15'-Takt auf der Strecke Basel-Liestal bildet ein weiterer Schritt, zu einer nachhaltigen Mobilität und ist ein wesentlicher Bestandteil des Regio S-Bahn Konzeptes. |
| Kosten:     | ca. 50 Mio. CHF.                                                                                                                                                                                                                                                |
| Termine:    | mittelfristig (5 - 15 Jahre)                                                                                                                                                                                                                                    |

Neues Perrongleis Aesch

Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel-Aesch aufgezeigt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches Perrongleis in Aesch sowie neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.

|             |                         |
|-------------|-------------------------|
| Siedlung:   | noch nicht untersucht   |
| Wirtschaft: | noch nicht untersucht   |
| Umwelt:     | noch nicht untersucht   |
| Kosten:     | ca. 20 Mio. CHF.        |
| Termine:    | kurzfristig (0-5 Jahre) |

Ausbau Hafenbahn/  
Ringerschliessung  
(Güterverkehr)

Der Hafenbahnhof Auhafen ist lediglich über eine einspurige Gleisverbindung mit dem SBB-Netz verbunden (Kopfbahnhof). Bei einer Störung in der Zufahrt ist die Hafenbahn blockiert. Zudem steht auf den Anlagen der Hafenbahn Birsfelden zur Abdeckung von Bedarfsspitzen zu wenig Abstellkapazität zur Verfügung. Weitere Ausbauten im Bereich der Anlagen der Hafenbahn sind aus Platzgründen nicht möglich.

Eine Planungsstudie für eine Ringerschliessung mit zusätzlichen Abstellmöglichkeiten hat ergeben, dass Kosten und Nutzen nicht im Einklang stehen. Bevor weitere Planungsschritte eingeleitet werden ist deshalb zu klären, ob eine Ringerschliessung aus Gründen der Versorgungssicherheit überhaupt erforderlich ist.

|             |                                                                                                                                                                                 |
|-------------|---------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Siedlung:   | noch nicht untersucht                                                                                                                                                           |
| Wirtschaft: | noch nicht untersucht<br>Besserer und versorgungssicherer Anschluss - heute Zugang nur von einer Seite<br>- sowie Schaffung einer grösseren Flexibilität im Bereich Rangierung. |

Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn)

Umwelt: noch nicht untersucht  
Problem: Durchquerung des Industriegebietes Schweizerhalle mit erhöhtem Gefahrenpotential mit Zügen, welche ebenfalls Gefahrgüter transportieren.  
Kosten: Es liegt noch keine Kostenschätzung bzw. Planungs-/Vorprojektstudie vor.  
Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Mit dem Herzstück soll die Regio-S-Bahn attraktiver werden, indem sie die Innenstadt direkt erschliesst und die Linien aus der Region ohne Wenden miteinander verknüpft werden. Aus regionaler Sicht steht dabei eine Linienführung via Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof im Vordergrund, damit die heute bahnseitig schlecht erschlossenen Teile des Agglomerationszentrums (Basel-West/Allschwil, St. Johann, Klybeck/Kleinhüningen, Badischer Bahnhof, Roche/Breite) künftig direkt angefahren werden können.

Siedlung: Das Projekt fördert die Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte in der Region Basel in einzigartiger Weise.

Wirtschaft: Das gesamte S-Bahn-System wird massiv aufgewertet und dadurch ein dauerhaftes und nachhaltiges Wachstum der Gesamtregion ermöglicht. Durch die wendefreie Linienverknüpfung und das direkte Ansteuern verschiedener Teile des Agglomerationszentrums werden Wohn- und Arbeitsplatz-Schwerpunkte attraktiv verbunden und damit die Standortqualität stark verbessert.

Umwelt: Die markanten Reisezeitverkürzungen von und zu allen Teilen des Agglomerationszentrums - insbesondere auch den grossen Arbeitsplatzgebieten - bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Angebots respektive des Modal-Splits und tragen damit auch zur Strassenentlastung und Stauvermeidung bei.

Kosten: Die Kosten der Realisierung der Verbindung Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof liegen deutlich unter jenen der bisher diskutierten Herzstück-Varianten.

Termine: Eine Realisierung in der Agglomerationsprogramm-Tranche 2014-2017 wird angestrebt, allenfalls in der Folgenden (ab 2017).

Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist der wichtigste Umsteigeknoten des regionalen öffentlichen Verkehrsnetzes im Raum Leimental-Birsek. Die Situation auf dem Bahnhofplatz, wo eine Tramlinie und vier Buslinien als Zubringer zur S-Bahn zusammenkommen, ist unübersichtlich und gefährlich. Die ungeordneten Umsteigewege werden dank dem Projekt verkürzt, sicherer und übersichtlicher gemacht. Das Projekt schafft mit einem neuen Busterminal Platz für dringend benötigte, zusätzliche Bushaltestellen. Die Tramhaltestelle kommt direkt an das Bahnperon zu liegen. Eine neue, zentrale Unterführung ermöglicht kurze Umsteigewege auf die Bahn.

Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Damit die notwendige Taktverdichtung vorgenommen werden kann, ist der Doppelspurausbau des Abschnitts von der Endhaltestelle bis zur Haltestelle Stollenrain zwingend.

Eng mit dem Verkehrsprojekt verknüpft ist eine neue Überbauung unmittelbar neben dem Bahnhof. Die neuen Gebäude mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung unterstützen die Entwicklung am wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

Siedlung: Mit diesem Projekt wird gleichzeitig mit einer neuen Überbauung das Bahnhofgebiet aufgewertet und die Siedlungsentwicklung nach innen an idealer Lage gefördert.

Wirtschaft: Durch seine Funktion als zentraler Umsteigeknoten mit einem Einzugsgebiet von über 50'000 Einwohnern haben Verbesserungen am Bahnhof Dornach-Arlesheim einen überaus grossen Nutzen.

Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Der Doppelspurausbau des Abschnitts bis zur Haltestelle Stollenrain ist für notwendige Taktverdichtung zwingend.

Umwelt: Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturvorhaben bildet ein weiterer Schritt zu einer nachhaltigen Mobilität und ist teilweise auch Bestandteil des Regio-S-Bahn Konzeptes.

Doppelspurausbau  
Ettingen-Flüh

Kosten: rund 30 Mio Fr.  
Das Bauprojekt liegt vor.  
Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Im Jahr 2012 ist vorgesehen, den Fahrplan der Tramlinie 10 vom 10-Minutentakt zum 7.5-Minutentakt zu verdichten. Damit die solothurnischen Gemeinden Witterswil, Bättwil und Flüh ebenfalls von dieser Verdichtung profitieren können und keine Angebotsausdünnung zum 15-Minutentakt hinnehmen müssen, ist die Infrastruktur zwischen Ettingen und Flüh teilweise auf Doppelspur auszubauen. Vorgesehen sind zwei Doppelspurabschnitte: Ettingen bis Sonnenrain, sowie Witterswil bis Bättwil.

Siedlung:

Wirtschaft:

Umwelt:

Kosten: rund 20 Mio. CHF (exkl. MwSt)

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Direktverbindung  
Leimental -  
Bahnhof Basel SBB  
(Tramverbindung  
"Margarethenstich")

Alternativ zur Tramverlängerung Binningen ist gemäss RRB Nr. 1753 vom 4. Dez. 2007 ist eine Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB mit einer neuen Verbindung über den Margarethenstich in Basel zu schaffen. Sie hat aber gegenüber der Tramverlängerung Binningen Nachteile bei der Liniennetzgestaltung. Gleichzeitig ist ein Ausbau des Einspurabschnitts beim Spiesshöfli auf Doppelspur zwingend und demzufolge als fester Bestandteil der Tramverbindung Margarethenstich zu behandeln.

Eine NIBA-Untersuchung (Bewertungsmethodik "Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte" des Bundesamts für Verkehr) ergab für dieses Projekt ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Siedlung: Verbesserte und neue direkte ÖV-Erschliessung des Leimentales mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB.

Wirtschaft: Direkte ÖV-Anbindung des Leimentales an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden mit entsprechenden Reisezeitverkürzungen.

Umwelt: Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, dichtbesiedelten Arbeits- und Wohngebiet.

Kosten: rund 17 Mio Fr.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Direktverbindung  
Leimental -  
Bahnhof Basel SBB  
  
(Tramtunnel Bruderholz)

Als langfristige Option der Verbesserung der Anbindung des Leimentals an die Stadt Basel wird ein Tramtunnel zwischen Bottmingen und dem Gundeldinger-Quartier in Betracht gezogen. Dabei würde das Kantonsspital Bruderholz durch eine unterirdische Haltestelle bedient. Durch diese beschleunigte Linienführung würde ein Fahrzeitgewinn von rund 10 Minuten erzielt. Das Projekt weist ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (NIBA-Untersuchung).

Die genaue Linienführung ist noch nicht evaluiert. Nach ersten Einschätzungen könnten das Südportal in Bottmingen bei der Margarethenstrasse, und das Nordportal im Gundeldinger Quartier ausgangs der Wolfsschlucht zu liegen kommen.

Siedlung: Die Verbesserung der Anbindung an die Stadt Basel könnte im mittleren und hinteren Leimental einen deutlichen Siedlungsdruck zur Folge haben.

Wirtschaft: Die Verbesserung der Anbindung des mittleren und hinteren Leimentals an die Stadt Basel bewirkt eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität und die Verkürzung der Fahrzeit bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: ca. 150 - 220 Mio Fr

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung  
Binningen - Oberwil

(Tramtunnel Bruderholz)

Im Zuge der Arbeiten zur Optimierung der ÖV-Erschliessung des Leimentals entstand die Idee einer Verlängerung der Tramlinie 2 nach Oberwil und eventuell nach Biel-Benken. Dadurch könnte die Tramlinie 2 gestärkt und die westliche Seite des Leimentals besser an Basel angebunden werden.

Siedlung: noch nicht untersucht  
Wirtschaft: noch nicht untersucht  
Umwelt: noch nicht untersucht  
Kosten: noch nicht untersucht  
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung  
Pratteln - Buholz

Eine Verlängerung der Tramlinie 14 Richtung Buholz bringt einem grossen Teil der Gemeinde Pratteln ein stark verbessertes, vom motorisierten Individualverkehr unabhängiges ÖV-Angebot. Am 11. April 1991 hat der Landrat auf eine Verlängerung der Linie 14 um ca. 600 m bis zur Zweiengasse verzichtet.

Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein rechtskräftiges Generelles Projekt vor mit entsprechender Genehmigung des BAV. Das Trasse ist seit dem Bau der Tramlinie nach Pratteln im Besitz der BLT (bzw. Vorgängergesellschaft). Die Tramverlängerung ab Zweiengasse bis Buholz ist nur bei gleichzeitiger Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Pratteln, Buholz sinnvoll. Das Areal ab Zweiengasse ist auf einem ersten Abschnitt im Besitz der BLT.

Siedlung: noch nicht untersucht  
Wirtschaft: noch nicht untersucht  
Umwelt: noch nicht untersucht  
Kosten: keine aktuellen Angaben  
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung  
Pratteln - Augst

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

Eine wesentliche Massnahme im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist die Verlängerung des bestehenden Tramtrassees vom heutigen Endpunkt Pratteln bis zur Gemeindegrenze Augst. Durch die Führung durch das Gebiet Grüssen sowie in zentraler Lage durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica in der Rheinebene wird eine optimale Attraktivität erzielt.

Die Schaffung einer neuen Infrastruktur wird ergänzt durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements.

Siedlung: Die Erreichbarkeit der Gebiete Grüssen, Salina Raurica und Längi Nord wird durch die neue ÖV-Erschliessung verbessert.  
Wirtschaft: Die verkehrliche Erschliessung ist eine wichtige Voraussetzung für die Bereitstellung attraktiver Wirtschaftsstandorte im Perimeter Salina Raurica.  
Umwelt: Noch nicht abschliessend untersucht. Durch die Schaffung eines attraktiven ÖV-Angebotes können die Umweltauswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemindert werden.  
Kosten: keine aktuellen Angaben  
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tangentialverbindung  
Reinach - Dornach

Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südumfahrung Basel" wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Tramlinien 11 und 10 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach geprüft und die Machbarkeit nachgewiesen. Die gemachten Abklärungen genügen jedoch nicht, um bereits definitive Entscheide zu treffen.

Zur Realisierung des Vorhabens wären im Wesentlichen eine neue Brücke über die Schweizerische Hauptverkehrsstrasse 18 sowie eine neue Tramunterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsbrücke bzw. bei den Kreiseln Dornacherstrasse - Bruggstrasse nötig. Es ist davon auszugehen, dass die bestehende Brücke ersetzt werden muss. Eine eigene Verkehrsfläche für

den öffentlichen Verkehr ist auf dieser stark staugefährdeten Achse äusserst wichtig.  
Als Zwischenlösung wurde ein Probetrieb (Bus) bis Ende 2009 eingeführt.

|             |                                                                                                                                                                                                                          |
|-------------|--------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| Siedlung:   | Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes "Kägen" mit vielen Arbeitsplätzen wird mittels eines neuen und attraktiven ÖV-Angebotes für eine grosse Anzahl von Personen/Pendler neu erschlossen.                              |
| Wirtschaft: | Verbesserte wie auch neue, attraktive ÖV-Erschliessung mit direktem Zugang zu den SBB-Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Basel SBB. Zusätzliche Steigerung der Standortattraktivität des wichtigen Gewerbegebietes "Kägen". |
| Umwelt:     | Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, mit vielen Arbeitsplätzen ausgestatteten Arbeits- und Einkaufsgebiet.                                                        |
| Kosten:     | Kostenschätzung 30 Mio Fr. (± 30%, Basis August 2003, Traminfrastruktur)                                                                                                                                                 |
| Termine:    | mittelfristig (5 - 15 Jahre)                                                                                                                                                                                             |

## D. Beschlüsse

### Planungsgrundsätze

- Innerhalb der Agglomeration ist das OeV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- Für die Regio S-Bahn Linien S1 und S 3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- Der Ausbau der Vorortslinien ist weiterzuführen.
- Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- Wo die Netzwirkung verbessert wird und/oder es die Nachfrage rechtfertigt, soll die Schieneninfrastruktur erweitert werden. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden.
- Die Verknüpfungspunkte zwischen den zubringenden Bussen und den Bahnen sind zu optimieren. Ebenso diejenigen zwischen den individuellen, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Langsamverkehr. Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden.
- Eine grenzüberschreitende Tarifierung der OeV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.
- Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.

### Planungsanweisungen

- Der Regierungsrat wird beauftragt, bezüglich der Linienführung der S-Bahn (Herzstück Regio-S-Bahn) mit dem Kanton Basel-Stadt das Gespräch aufzunehmen.

### Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen:

- Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- Doppelspurausbau Ettingen-Flüh (bis Kantonsgrenze)

#### **Zwischenergebnis**

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

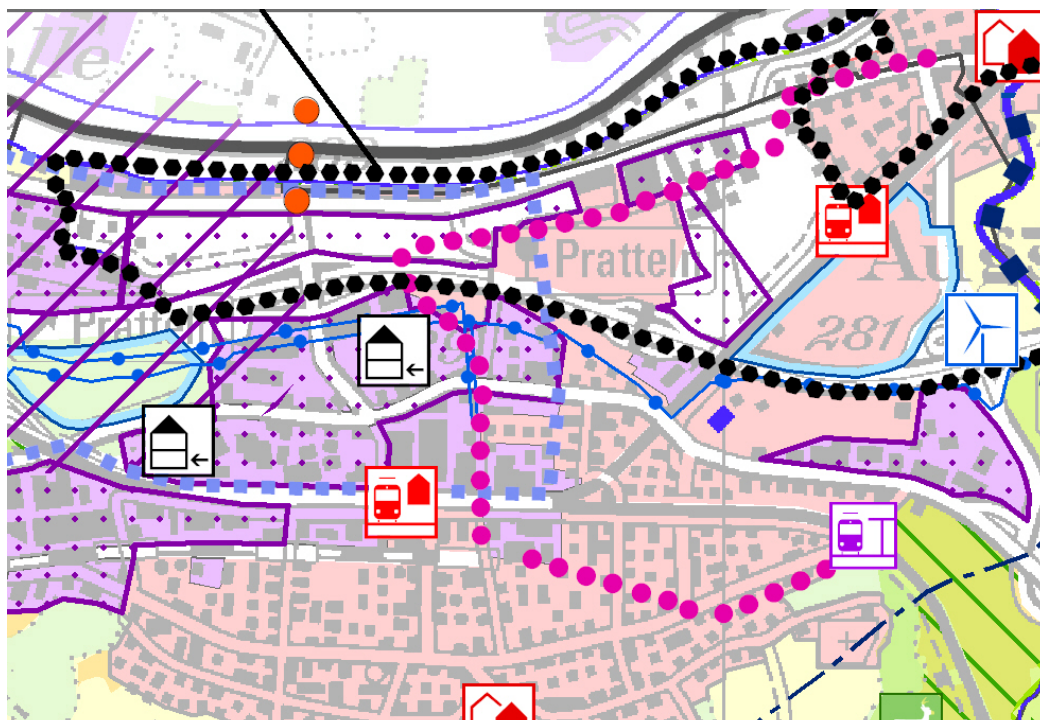
- Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (Trasseesicherung)
- Tramverlängerung Pratteln-Augst (Trasseesicherung)

#### **Vororientierung**

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

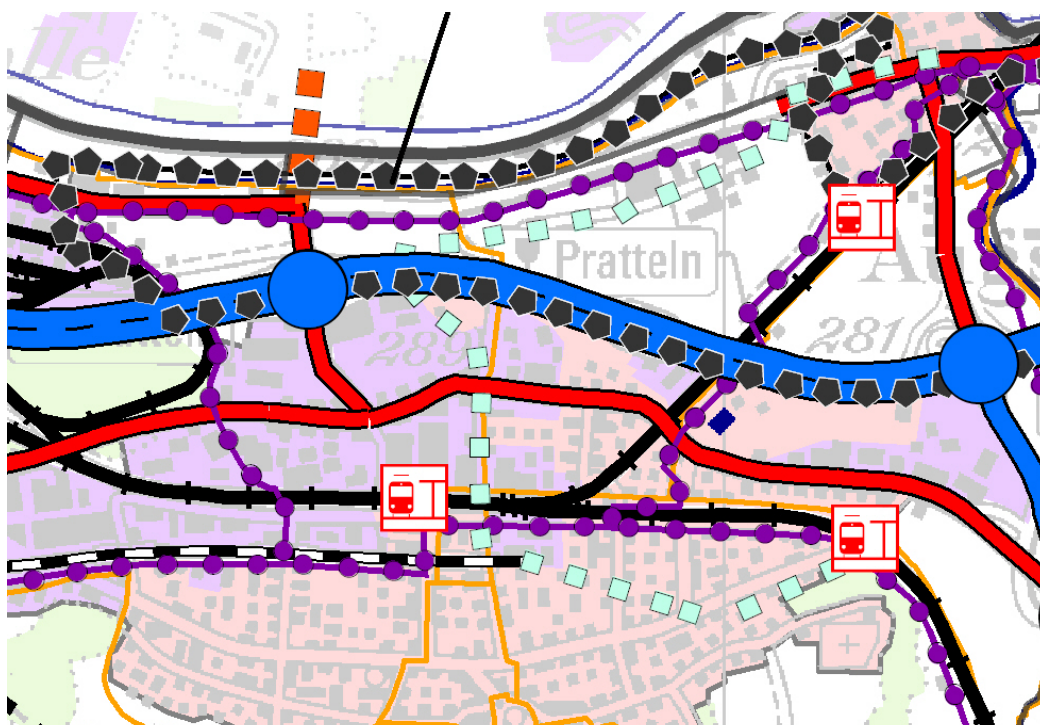
- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- Neues Perrongleis Aesch
- Ausbau Hafenbahn/Ringerschliessung (Güterverkehr)
- Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)
- Tangentialverbindung Reinach-Dornach
- Tramtunnel Bruderholz
- Tramverbindung Binningen-Oberwil

## Richtplan-Gesamtkarte



● ● ● ● ● **Schienenetz Schmalspur** Trasseefreihaltung

## Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur



■ ■ ■ ■ ■ **Trasseesicherung Schmalspur**



## **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) Anpassung Tramverlängerung Pratteln-Augst**

**ERLÄUTERUNGSBERICHT**  
August 2011



# Inhaltsverzeichnis

|     |                                                                                      |    |
|-----|--------------------------------------------------------------------------------------|----|
| 1   | Einleitung: Grund der Anpassung .....                                                | 3  |
| 2   | Erläuterungen zu den Richtplananpassungen .....                                      | 3  |
| 2.1 | Anpassung Objektblatt G1.P, Salina-Raurica, Detailplan und der Richtplankarten ..... | 3  |
| 2.2 | Anpassung Objektblatt G1.4, Salina-Raurica, Verkehr .....                            | 8  |
| 2.3 | Anpassung Objektblatt V2.3, Schienennetz .....                                       | 9  |
| 3   | Auswirkung auf Bestandteile der Gebietsplanung Salina-Raurica .....                  | 9  |
| 3.1 | Orientierung neuer Bauten .....                                                      | 9  |
| 3.2 | Neuanlage Längi-Park .....                                                           | 9  |
| 3.3 | Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst .....                                          | 10 |
| 3.4 | Verlängerung Tramlinie 14 nach Kaiseraugst (AG) .....                                | 10 |
| 3.5 | Modal-Split .....                                                                    | 10 |
| 3.6 | Ausgestaltung der zentralen Strassenachse .....                                      | 10 |
| 4   | Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung .....                                     | 11 |
| 5   | Verwendete Grundlagen .....                                                          | 12 |
| 6   | Anhang .....                                                                         | 13 |
| 6.1 | Rechtsgültiger Plan der Gebietsplanung Salina-Raurica .....                          | 13 |
| 6.2 | Rechtsgültige Richtplan-Gesamtkarte .....                                            | 13 |
| 6.3 | Rechtsgültige Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur .....                             | 14 |
| 6.4 | Bereinigter Plan der Gebietsplanung Salina-Raurica .....                             | 14 |
| 6.5 | Bereinigte Richtplan-Gesamtkarte (Stand Juni 2011) .....                             | 15 |
| 6.6 | Bereinigte Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur (Stand Juni 2011) .....              | 15 |

# 1 Einleitung: Grund der Anpassung

## A. Tramkorridor: Änderung des Trassenverlaufs

Am 15. Januar 2009 hat der Landrat des Kantons Basel-Landschaft den Spezialrichtplan Salina Raurica beschlossen. Im Zuge des Genehmigungsverfahrens wurde der Spezialrichtplan als Gebietsplanung Salina-Raurica in den Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) integriert und im September 2010 vom Bundesrat genehmigt.

Die genehmigte Gebietsplanung sieht als Massnahme zur Verbesserung der ÖV-Erschliessung die Freihaltung eines Tramkorridors zwischen der heutigen Endstation Pratteln und dem neuen S-Bahn-Haltepunkt Pratteln Salina-Raurica vor.

Während die Gebietsplanung zur Genehmigung beim Bundesrat lag, hat der Kanton Basel-Landschaft für diesen Tramkorridor eine Machbarkeitsstudie erstellen lassen. Verschiedene Trassenvarianten wurden dabei evaluiert mit dem Ergebnis, dass die im Richtplan eingetragene Variante nicht optimal ist.

## B. Lärmschutz

In der Landratssitzung vom 15. Januar 2009 wurde ein Änderungsantrag der SP zum Objektblatt G1.4 angenommen. Leider wurde im Nachgang der Sitzung versäumt, den Richtplantext entsprechend des Beschlusses anzupassen, so dass der genehmigte Richtplan in diesem Punkt nicht der vom Landrat beschlossenen Vorlage entspricht.

### Antrag:

Der Regierungsrat beantragt nun eine Anpassung des KRIP im Kapitel V2 Verkehrsinfrastruktur sowie im Kapitel 'Gebietsplanung Salina-Raurica' für die Tramverlängerung Pratteln-Augst. Zudem soll dieses Richtplanblatt aktualisiert und redaktionell geringfügig ergänzt werden.

Die beantragte Anpassung soll jetzt erfolgen, damit die vor kurzem angelaufenen Nutzungsplanungen in Pratteln und Augst klare richtplanerische Vorgaben haben.

# 2 Erläuterungen zu den Richtplananpassungen

Im Rahmen der vorgesehenen Anpassung des KRIP sollen die Richtplankarten (Kapitel 2.1), das Objektblatt V2.3 Schienennetz (Kapitel 2.3) und das Objektblatt G1.4 der Gebietsplanung Salina-Raurica (Kapitel 2.2) sowie der Detailplan G1.P (Kapitel 2.1) angepasst werden. Die jeweiligen Auswirkungen auf die Bestandteile der Gebietsplanung Salina-Raurica werden im Kapitel 3 beleuchtet.

## 2.1 Anpassung Objektblatt G1.P, Salina-Raurica, Detailplan und der Richtplankarten

### 2.1.1 Linienführung des Tramkorridors

Wie bereits erläutert, besteht die Anpassung des kantonalen Richtplans im Wesentlichen aus der Korrektur der Linienführung zur Verlängerung der Tramlinie 14. Den Richtplan einer Korrektur zu unterziehen, nachdem der Spezialrichtplan Salina Raurica im Januar 2009 beschlossen worden ist, entspringt einer wesentlichen neuen Erkenntnis sowie einer planerischen Notwendigkeit:

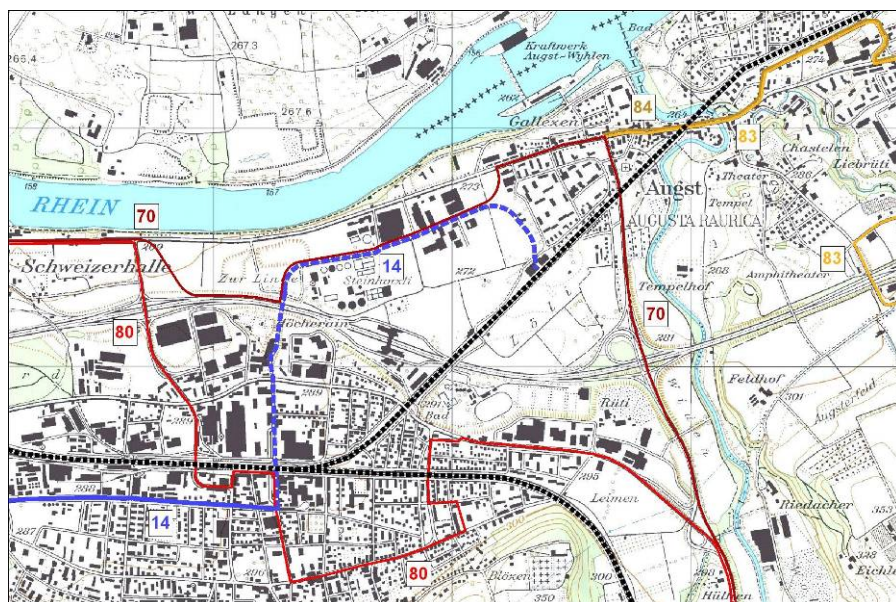
- Die Anpassung ist zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich, damit die bereits begonnenen, von der KRIP-Anpassung abhängigen Zonenplanungen in Pratteln und Augst nicht ins Stocken geraten.

- Die in der Gebietsplanung Salina-Raurica festgehaltene Linienführung ist bezüglich der Attraktivität für die Nutzerinnen des Öffentlichen Verkehrs nicht optimal. Die Anzahl der täglichen Personenfahrten kann durch eine alternative Linienführung gesteigert werden.

Diese Erkenntnis entstammt der Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Tramlinie 14. Hier wurden insgesamt sechs Varianten untersucht, die neben der Tramlinienführung auch deren Auswirkungen auf das Busnetz berücksichtigen. Alle Varianten sehen für die Erschliessung des Gebiets Salina-Raurica eine Verlagerung des Tramkorridors auf die zentrale Achse vor (siehe Kapitel 2.1.2).

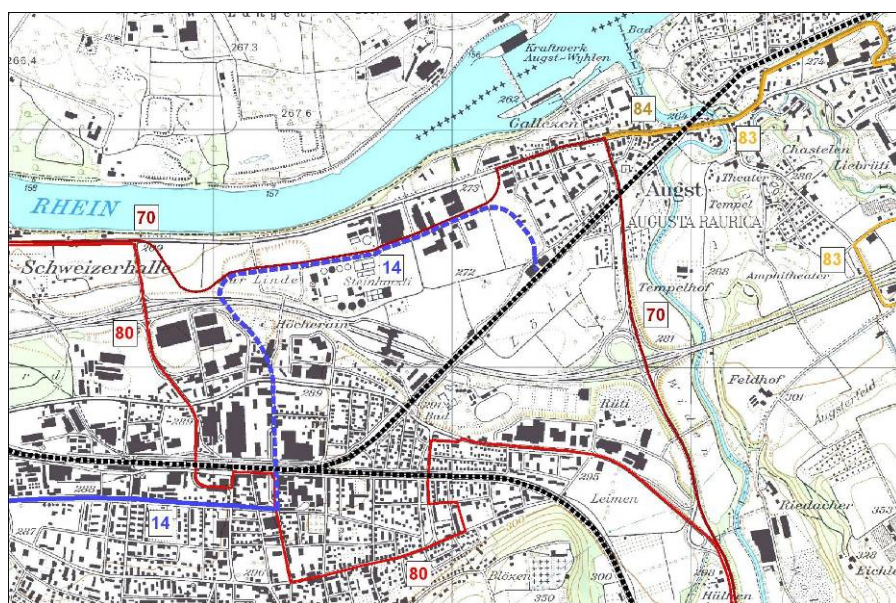
Die drei Varianten mit dem Buchstaben A sehen den Tramkorridor im Bereich der Kraftwerkstrasse zwischen Pratteln-Mitte und Salina-Raurica vor.

Bei den drei Varianten mit dem Buchstaben B verläuft der Korridor weiter westlich, so dass mit einer neuen Haltestelle im Bereich des Grüssenhölzliwegs zusätzlich auch das Quartier Grüssen, in dem sich zahlreiche Märkte und Detailhandelsbetriebe befinden, besser erschlossen wird.



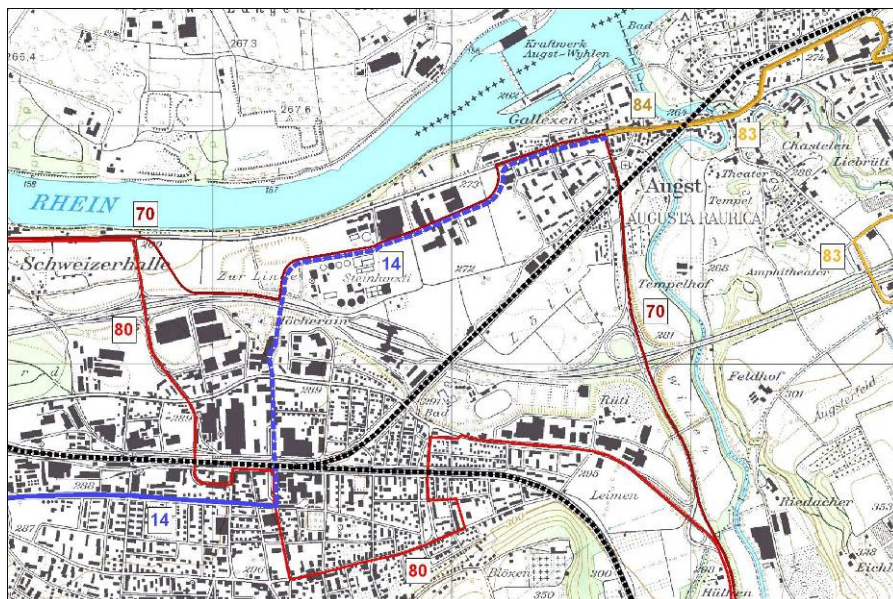
#### **Variante 1A**

- Tramkorridor Kraftwerkstrasse
- Tram-Endpunkt bei S-Bahn-Halt
- Buslinien 83 und 84 enden bei Bushaltestelle Augst



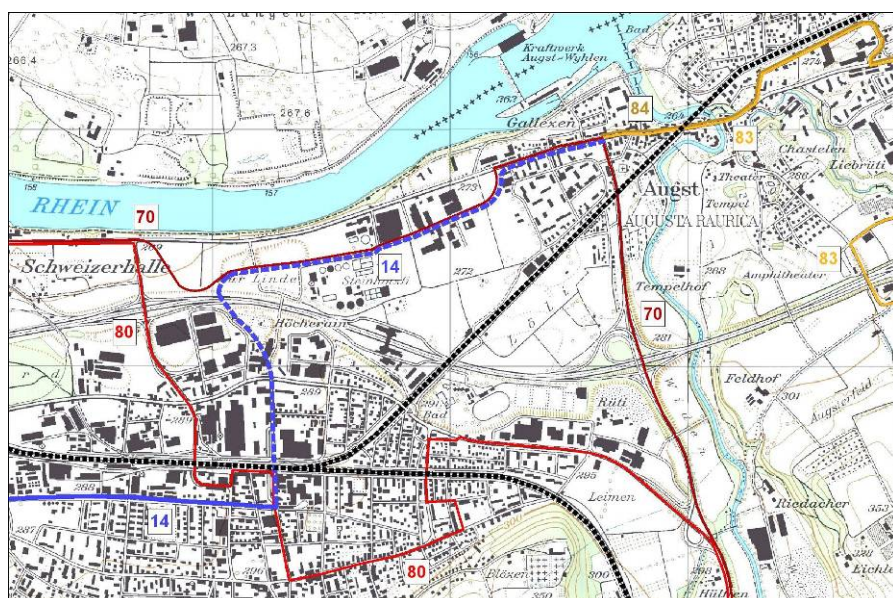
#### **Variante 1B**

- Tramkorridor Grüssenhölzliweg
- Tram-Endpunkt bei S-Bahn-Halt
- Buslinien 83 und 84 enden bei Bushaltestelle Augst



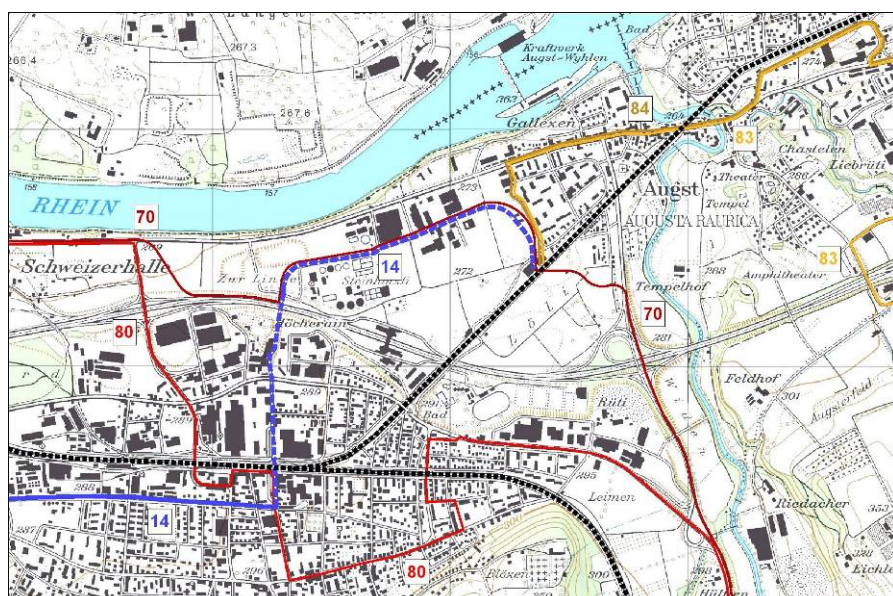
### Variante 2A

- Tramkorridor Kraftwerkstrasse
- Tram-Endpunkt bei Bushaltestelle Augst
- Buslinien 83 und 84 enden bei Bushaltestelle Augst



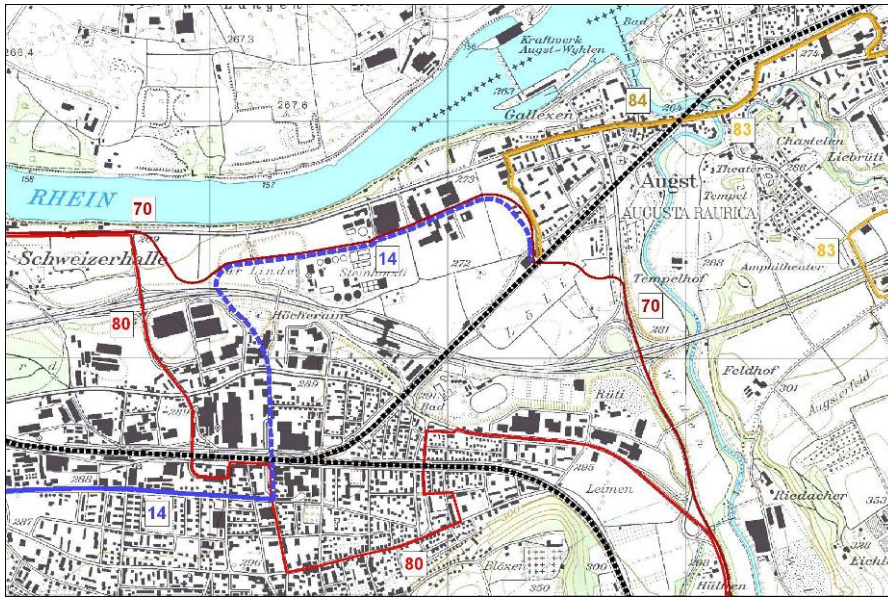
### Variante 2B

- Tramkorridor Grüssenhölzliweg
- Tram-Endpunkt bei Bushaltestelle Augst
- Buslinien 83 und 84 enden bei Bushaltestelle Augst



### Variante 3A

- Tramkorridor Kraftwerkstrasse
- Tram-Endpunkt bei S-Bahn-Halt
- Buslinien 83 und 84 enden bei S-Bahn-Halt
- Buslinie 70 verkehrt via S-Bahn-Halt



### Variante 3B

- Tramkorridor Grüssenhölzliweg
- Tram-Endpunkt bei S-Bahn-Halt
- Buslinien 83 und 84 enden bei S-Bahn-Halt
- Buslinie 70 verkehrt via S-Bahn-Halt

Die Varianten 1 und 3 sehen beide den S-Bahn-Halt Pratteln Salina-Raurica als Endstation für das Tram 14 vor. Bei Variante 1 wird die Buslinie 70 nicht an den S-Bahn-Halt verlegt, so dass die Endhaltestelle des Trams auch nicht als Knotenpunkt fungiert. Die Linien 83 und 84 enden an der Bushaltestelle Augst, sind also nicht mit dem Tram vernetzt.

Bei Variante 3 wird hingegen eine neue Busspange die Verlegung der Linie 70 an den S-Bahn-Halt ermöglichen. Die Bushaltestelle Augst würde nur noch von den Buslinien 83 und 84 bedient, welche beide am S-Bahn-Halt Pratteln Salina-Raurica enden würden.

Die Variante 2 sieht den Endhaltepunkt des Trams im Bereich der Bushaltestelle Augst vor. Hier würden die Buslinien 83 und 84 enden.

Die Machbarkeitsstudie zur Verlängerung des Trams kommt zu dem Ergebnis, dass die **Variante 2B** am besten geeignet ist, die Anforderungen des Kantonalen Richtplans, vor allem der Verlagerung des Modal-Split zugunsten des Öffentlichen Verkehrs, zu gewährleisten.

In den folgenden Kapiteln werden die Änderungen gegenüber der im KRIP dargestellten Linienführung nochmals detailliert beschrieben, sowie die wesentlichen Vor- und Nachteile – auch gegenüber den alternativ geprüften Linienführungen – zusammengestellt.

### 2.1.2 Verlagerung auf zentrale Achse

Alle sechs Varianten sehen im Unterschied zum KRIP einen Tramkorridor vor, der nicht über die heutige Rheinstrasse, sondern auf zentraler Achse durch das Quartier Salina Raurica verläuft.

Der Grund hierfür liegt darin, dass bei nördlicher Führung (im Bereich der heutigen Rheinstrasse) ein Grossteil der Haltestelleneinzugsgebiete im Rhein und somit in einem Bereich ohne jegliches Fahrgastaufkommen läge. Dies hat zur Folge, dass sich allein schon die Verlegung des Tramkorridors auf die zentrale Achse positiv auf das Fahrgastaufkommen auswirken wird.

In der Studie zum Mobilitätsmanagement ist die Verlegung des Trams auf die zentrale Achse bereits als Massnahme berücksichtigt. Sie ist zur Erreichung eines höheren ÖV-Anteils am Modal-Split erforderlich.

### 2.1.3 Erschliessung Grüssen

Die Verlegung des Tramkorridors nach Westen (Varianten 1B, 2B und 3B) führt dazu, dass bei einer Realisierung des Trams das Einkaufsgebiet Grüssen besser an den öffentlichen Nahverkehr

angeschlossen wird. Bislang ist das Quartier Grüssen direkt nur durch die Buslinien 80 und 83 an das ÖV-Netz angeschlossen, die bestehenden Bahn- und Tramhaltestellen sind weiter entfernt.

Die Märkte und Detailhändler im Gebiet Grüssen sind derzeit primär auf Kunden ausgerichtet, die mit dem Auto anreisen und in einer der drei Einstellhallen parkieren. Der aktuelle Anteil des Öffentlichen Verkehrs am Modal-Split ist dementsprechend gering. Durch die Verlängerung des Trams 14 – es verbindet heute die Gemeinden MuttENZ und Pratteln mit der Stadt Basel und dem Gebiet St. Jakob – durch das Gebiet Grüssen würde dessen ÖV-Anbindung deutlich verbessert.

Weitere Gründe, die für die Erschliessung des Quartiers mit dem verlängerten Tram 14 sprechen:

- Mit der besseren Erschliessung des Quartiers wird die Anzahl der (Einkaufs-)Fahrten mit dem MIV abnehmen.
- Eine direkte Verbindung der Stadt Basel und Gemeinde MuttENZ mit dem Gebiet Grüssen steigert die Attraktivität des ÖV-Netzes.
- Das Gebiet Grüssen wird gestalterisch aufgewertet.

Unter Berücksichtigung all dieser positiven Effekte erscheint die Korrektur des Tramkorridors entsprechend den B-Varianten der Machbarkeitsstudie in jedem Fall angebracht.

#### **2.1.4 Verlagerung Endhaltepunkt**

##### **Variante 1B**

Eindeutiger Nachteil der Variante 1B wäre die fehlende Vernetzung der Buslinien mit dem Tram. Sie hätte zur Folge, dass das Fahrgastpotenzial für das Tram aus Augst, Kaiseraugst, Liebrüti, Arisdorf und Giebenach nicht abgeschöpft werden könnte. Die Verknüpfung des Trams mit einem zweiten S-Bahn-Haltepunkt (neben dem bestehenden Halt in Pratteln-Mitte) auf der S1 bringt keine wesentliche Verbesserung bei den Umsteigebeziehungen mit sich.

##### **Variante 2B**

Für die Verlängerung der Tramlinie 14 bis zur Bushaltestelle Augst spricht vor allem der zu erwartende Anstieg der Fahrgastzahlen. Die Berechnungen der Machbarkeitsstudie sowie Berechnungen am Gesamtverkehrsmodell kommen übereinstimmend zu dem Ergebnis, dass die Variante 2B den stärksten Anstieg der täglichen Fahrten mit dem ÖV zur Folge hat.

Ursache für die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste ist dabei die Attraktivitätssteigerung des ÖV-Netzes. So wird mit dem Tram 14 eine Direktverbindung ab Augst nach Pratteln, MuttENZ und ins Gebiet St. Jakob geschaffen. Am ausgebauten ÖV-Knotenpunkt im Bereich der Frenkendörferstrasse werden zudem sehr gute Umsteigemöglichkeiten von und auf die Buslinien 83 und 84 zustande kommen, so dass auch für Fahrgäste aus Kaiseraugst, Liebrüti, Arisdorf und Giebenach eine Verbesserung der ÖV-Verbindung gewährleistet wird.

Weitere Vorteile der Variante 2B sind:

- Sowohl die Haltestelle Augst als auch der Bahnhof Pratteln werden als Umsteigeknoten gestärkt.
- Die Kreuzung Frenkendörferstrasse/Rheinstrasse wird städtebaulich aufgewertet.
- Die zur Verfügung stehenden Flächen am Endpunkt eignen sich gut für die Anlage einer Tramschleife und die Vernetzung von Tram und Bus.
- Bei Realisierung dieser Variante erscheint eine spätere Verlängerung des Trams 14 nach Kaiseraugst gut möglich.
- Das Land am Endpunkt ist bereits heute im Besitz des Kantons/der Gemeinde, so dass keine langwierigen Landerwerbsverhandlungen erforderlich sind. Dementsprechend ist mit einer höheren Akzeptanz dieser Variante durch die Bevölkerung zu rechnen.

##### **Variante 3B**

Die Variante 3B würde deutlich teurer, da für eine Verlegung der Buslinie 70 eine neue Verbindungsstrasse durch die Grundwasserschutzzone zwischen der Frenkendörferstrasse und dem S-Bahn-Halt Salina-Raurica errichtet werden müsste. Der zu erwartende Fahrgastanstieg infolge der

Vernetzung von Bus und S-Bahn würde durch den Wegfall der einzigen bestehenden Direktverbindung zwischen der Gemeinde Augst und der Stadt Basel (Aeschenplatz) wieder aufgehoben.

### 2.1.5 Fazit

Die Vorteile der **Variante 2B** mit Linienführung auf zentraler Achse, Erschliessung des Quartiers Grüssen und Endpunkt an der Haltestelle Augst liegen auf der Hand. Sie sind als derart überzeugend zu bezeichnen, dass eine Anpassung des KRIP und der Gebietsplanung Salina-Raurica in jedem Fall gerechtfertigt ist. In Kapitel 8 sind die rechtsgültigen Pläne sowie die bereinigten Pläne dargestellt.

## 2.2 Anpassung Objektblatt G1.4, Salina-Raurica, Verkehr

Die Anpassung des Objektblattes G1.4 beschränkt sich im Wesentlichen auf die Optimierung der Linienführung des Trams. Dazu kommen geringfügige redaktionelle Anpassungen, die in diesem Kapitel aber ebenfalls erwähnt werden.

### 2.2.1 Tramkorridor

Im Planungsgrundsatz d) ist festgehalten, dass zwischen Pratteln-Mitte und Pratteln Salina-Raurica ein Tramkorridor freizuhalten ist. Im Bereich der Bushaltestelle Augst, mit einem Endhaltepunkt der Linie 14 an dieser Stelle, lassen sich jedoch sehr gute Verknüpfungen zwischen Bus und Tram realisieren. Auch ist das prognostizierte Fahrgastaufkommen bei einem Endhaltepunkt der Tramlinie 14 an der Frenkendörferstrasse (Bushaltestelle Augst) deutlich höher, so dass diese statt des S-Bahn-Haltepunkts als Endstation favorisiert wird und in den KRIP übernommen werden soll. Dementsprechend ist für den freizuhaltenden Korridor eine neue Linienführung in das Objektblatt aufzunehmen. Der Zusatz „im Strassenbereich“ wird gestrichen, da das Tram an einzelnen Stellen vom Strassenverlauf abweichen könnte. Ergänzende Erläuterungen finden sich im Kapitel 2.1.

Im KRIP ist der Tram-Korridor Pratteln-Längi als Trasseesicherung eingetragen. Infolge der zwischenzeitlich durchgeführten Untersuchungen zur Machbarkeit und der hieraus resultierenden verfestigten Erkenntnisse soll der Tram-Korridor mit geänderter Linienführung nun den Status eines Zwischenergebnisses erhalten.

### 2.2.2 Lärmschutz

In das Objektblatt wird die neue Planungsanweisung c) "Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den Lärm- und Sichtschutz entlang der Rheinstrasse und der A2 sicherzustellen" aufgenommen. Diese Anweisung wurde im Januar 2009 vom Landrat beschlossen, allerdings versehentlich nicht in die Genehmigungsunterlagen aufgenommen.

### 2.2.3 Redaktionelle Anpassungen

Die im Objektblatt erwähnte bereits genehmigte S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica ist zwischenzeitlich in Betrieb genommen worden.

Das Objektblatt wird dementsprechend korrigiert.

Des Weiteren ist auch an dieser Stelle bereits die Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln-Mitte bis Pratteln Salina-Raurica aufgeführt.

Das Objektblatt wird dahingehend korrigiert, dass die nun favorisierte Linienführung zur Bushaltestelle Augst als geeignete Massnahme genannt wird.

Die zusätzlich aufgeführte Anbindung der S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica an die Buslinie 70 wäre nur durch den Bau einer neuen „Busspange“ zur Frenkendörferstrasse oder durch eine

deutliche Fahrzeitverlängerung möglich. Beide Möglichkeiten wurden im Rahmen der Machbarkeitsstudie untersucht und als wenig zielführend bewertet.

Diese Aussage wird aus dem Objektblatt gestrichen.

In der Beschreibung zur Ausgangslage der Gebietsplanung ist festgehalten, dass sich westlich und östlich des Autobahnzubringers Pratteln nicht baureife Parzellen befinden. Da die Parzellen westlich des Zubringers inzwischen erschlossen und überbaut sind, trifft diese Aussage nur noch teilweise zu.

Der Text wird entsprechend dem heutigen Stand der Überbauung angepasst.

Die Zahl von 100'000 täglichen Fahrzeugen auf dem Autobahnteilstück Basel - Augst ist überholt.

Sie hat in der Zwischenzeit um 20% zugenommen, so dass der Text auf 120'000 Fahrzeuge korrigiert wird.

### **2.3 Anpassung Objektblatt V2.3, Schienennetz**

Im Objektblatt V2.3 wird im Kapitel C. Voraussichtliche Auswirkungen ein neuer Abschnitt "Tramverlängerung Pratteln-Augst" aufgenommen. Bis anhin existierte lediglich ein entsprechender Abschnitt für die Tramverlängerung Pratteln-Buholz. Unter D. Beschlüsse wird die Tramverlängerung Pratteln-Augst als Zwischenergebnis aufgenommen.

## **3 Auswirkung auf Bestandteile der Gebietsplanung Salina-Raurica**

In diesem Kapitel werden, gemäss der Verpflichtung aus dem KRIP, Anpassungen jeweils einer Gesamtbeurteilung zu unterziehen, die Auswirkungen der Korrektur des Tramkorridors auf die weiteren Planungsgrundsätze, Planungsanweisungen und örtlichen Festsetzungen untersucht und bewertet. Die Auswirkungen beschränken sich auf die Gebietsplanung Salina-Raurica, so dass die Gesamtbeurteilung sich auf diesen Bestandteil des KRIP reduzieren lässt.

### **3.1 Orientierung neuer Bauten**

Objektblatt G1.1, Planungsgrundsatz b): Gewerbe-Dienstleistungsgebiete ohne publikumsintensive Einrichtungen sind für nichtstörendes Gewerbe - im Gebiet zwischen Salinenstrasse und ARA Rhein auch mässig störendes, industrielles Gewerbe - und Bürogebäude vorgesehen. Ihre jeweilige Zuordnung ist an die Erschliessung mit MIV, ÖV und Langsamverkehr anzupassen. ...

Neue Gebäude können nun zur zentralen Achse hin ausgerichtet werden, weil diese sowohl die MIV- als auch die ÖV-Erschliessung gewährleisten wird. Bei einer Tramlinienführung auf der Rheinstrasse wäre die Zuordnung nicht eindeutig möglich gewesen, weil das Tram einige Parzellen an der Nordseite erschlossen hätte, wohingegen die Erschliessungsstrasse auf der Südseite (als Boulevard) errichtet worden wäre.

### **3.2 Neuanlage Längi-Park**

Objektblatt G1.3, Örtliche Festlegungen, Park: • "Längi-Park" in Pratteln-Längi

Es ist anzunehmen, dass eine abschliessende Prüfung der Machbarkeit der Tramvarianten 1 und 3 zu dem Ergebnis geführt hätte, dass die erforderliche Tramschleife nur im Bereich des Längi-Parks zu realisieren gewesen wäre. Dies hätte zur Folge, dass relativ viel Fläche im Perimeter des Längi-Parks nicht als Grünfläche zur Verfügung stünde, weil sie als Haltestelle resp. Tramschleife

benötigt würde. Die nun favorisierte Variante 2B wird deutlich weniger Fläche im Bereich des Längi-Parks zur Errichtung der Tramlinie beanspruchen, so dass ein grösserer Anteil des Parks wirklich als Grünfläche genutzt werden kann.

### 3.3 Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst

Objektblatt G1.4, Planungsgrundsatz b): Die Hauptstrasse in Augst zwischen der Verzweigung Frenkendörferstrasse und der östlichen Gemeindegrenze wird unter Mitwirkung der Gemeinde Kaiseraugst verkehrsberuhigt. Die Verkehrsberuhigung bzw. der Rückbau des Abschnitts Frenkendörferstrasse - Pratteln Längi erfolgt nach Verlegung der Rheinstrasse.

Die Verkehrsberuhigung bzw. der Rückbau zwischen Frenkendörferstrasse und Pratteln Längi ist mit der geplanten Verlängerung der Tramlinie 14 zu koordinieren. In diesem Bereich war ursprünglich kein Tramkorridor vorgesehen, weil das Tram auf Höhe des Längi-Parks in Richtung S-Bahn-Haltestelle abknicken sollte.

### 3.4 Verlängerung Tramlinie 14 nach Kaiseraugst (AG)

Objektblatt G1.4, Planungsgrundsatz d): ... Optional kann die Linie später bis Kaiseraugst verlängert werden.

In der Gebietsplanung Salina-Raurica ist die Verlängerung des Trams nach Kaiseraugst als gewünschte Option festgehalten. Diese lässt sich bei einem Endhaltepunkt an der Frenkendörferstrasse aller Voraussicht nach einfacher realisieren als bei einem Endhalt an der S-Bahn-Haltestelle.

### 3.5 Modal-Split

Objektblatt G1.4 Planungsanweisung d) (*neu e*): Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, mit dem Ziel, einen hohen ÖV-Anteil von 35% anzustreben.

Die Verlegung des Trams auf die mittlere Achse, die Erschliessung des Grüssen-Quartiers sowie die Verlegung der Endhaltestelle dienen in erster Linie dem Ziel, das ÖV-Angebot im Bereich Salina Raurica zu verbessern und zusätzliche Fahrgäste für den ÖV zu gewinnen. Insofern entspricht die aktuelle Anpassung des Tram-Korridors genau dieser Zielsetzung. Die zu erwartenden zusätzlichen Fahrgäste werden den Modal-Split zugunsten des ÖV verschieben.

### 3.6 Ausgestaltung der zentralen Strassenachse

Objektblatt G1.4, Planungsanweisung f) (*neu g*): Die Gemeinde Pratteln übernimmt die Aufgabe, die zentrale Strassenachse zur Erschliessung von Salina-Raurica sowie die Zufahrt zur S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica als Boulevard auszugestalten.

Die Errichtung einer Tramlinie in diesem Bereich steht diesem Ziel nicht entgegen. Sie wird sogar zu einer zusätzlichen Belebung der zentralen Achse beitragen.

Zusammenfassend kann festgehalten werden, dass sich die Anpassung des KRIP im Bereich Salina Raurica positiv auf die weiteren Elemente der Gebietsplanung Salina-Raurica auswirken wird. Die Ziele der Gebietsplanung lassen sich mit der neuen Linienführung des Trams besser realisieren.

## 4 Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung

Der Regierungsrat hat nach Durchführung des Mitberichtsverfahrens im März 2011 mit Beschluss vom 10. Mai 2011 die Bau- und Umweltschutzdirektion mit der Durchführung des Vernehmlassungsverfahrens zum Entwurf der Landratsvorlage "Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung Tramverlängerung Pratteln-Augst" beauftragt.

Mit Schreiben vom 12. Mai 2011 hat die Bau- und Umweltschutzdirektion die öffentliche Vernehmlassung eröffnet. Die Vernehmlassungsfrist dauerte bis zum 20. Juni 2011. Bis Ende Juni 2011 sind beim Amt für Raumplanung insgesamt 25 Stellungnahmen eingetroffen. Diese setzen sich wie folgt zusammen:

- Bundesamt für Raumentwicklung
- Nachbarkantone Basel-Stadt und Aargau
- Gemeinden Pratteln und Augst
- Verkehrsbetriebe BVB und SBB
- Parteien (CVP, EVP, Grüne, SP, SVP, SP Pratteln)
- VCS beider Basel
- Direktionen und Rechtsdienst des Regierungsrates
- Ämter der Bau- und Umweltschutzdirektion

Alle Stellungnahmen stimmen der KRIP-Anpassung für die Tramverlängerung Pratteln-Augst zu. Die Verlegung des Trams auf die zentrale Achse, die Erschliessung des Grüssen-Quartiers sowie die Verlegung der Endhaltestelle werden als Massnahmen zur Verbesserung des Modal-Splits begrüsst.

Das Bundesamt für Raumentwicklung stellt den Antrag, die Planungsanweisungen a) und c) von Objektblatt G1.4 mit dem Hinweis auf die notwendige Koordination mit dem zuständigen Bundesamt für Strassen (ASTRA) zu ergänzen.

Kommentar: Die unterschiedlichen Zuständigkeiten betreffend Ausbau des N2-Anschlusses und entlang der N2 sind dem Kanton bewusst. Die Koordination mit allen betroffenen Stellen ist selbstverständlich. Ein detailliertes Ausweisen der Zuständigkeiten im Richtplan sprengt dessen Rahmen; diese werden auch in anderen Bereichen nicht detailliert dargelegt.

Das Bundesamt für Raumentwicklung bittet im Weiteren um die Beantwortung folgender Fragen:

- Stellt der neue Endpunkt tatsächlich eine Verbesserung für Benutzer der Buslinien 83 und 84, die in die Stadt Basel gelangen wollen, dar?

Kommentar: Für die Benutzer der Linien 83 und 84 bietet es sich an, am neuen Endpunkt auf die Linie 70 in Richtung Birsfelden/Basel umzusteigen. Mit dieser ist die direkte Verbindung in die Stadt Basel sichergestellt. Diese Anbindung entspricht auch dem ausdrücklichen Wunsch der betroffenen Gemeinden.

- Bleibt die kürzlich realisierte S-Bahn-Station Salina Raurica ohne Anbindung an den übrigen öffentlichen Verkehr?

Kommentar: Dies ist korrekt. Der Hauptumsteigepunkt resp. -knoten wird sich neu beim Endpunkt an der Bushaltestelle Augst befinden. Eine Anbindung der Buslinien an die S-Bahn-Station Salina Raurica wurde im Rahmen der Machbarkeitsstudie überprüft und als nicht zielführend bewertet.

- Wie gedenkt man der zusätzlichen Belastung der neu geplanten Wohngebiete durch das zentrale Tram-Trasse zu begegnen?

Kommentar: Vor allem die in einem ersten Entwurf des Spezialrichtplans geplante Umlegung der Kantonsstrasse auf eine zentrale Achse durch das Gebiet Salina Raurica hätte zu einer verstärkten Belastung der neu geplanten Wohngebiete geführt. Die Kantonsstrasse und der Tram-Korridor wurden deshalb bei der Überarbeitung aus der zentralen Achse genommen. Wie die abgeschlossene Studie zum Mobilitätsmanagement gezeigt hat, muss der erwarteten Mehrbelastung durch ein möglichst attraktives ÖV-Angebot begegnet werden. Die erneute Verlegung des Trams auf die

zentrale Achse wird eine spürbare Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal-Split zur Folge haben, was die Belastung der geplanten Wohngebiete sowie der Gemeinden Pratteln und Augst begrenzen wird.

- Verhältnis zur Vororientierung Tramverlängerung Pratteln-Buholz im kantonalen Richtplan?

Kommentar: Die Tramverlängerung Pratteln-Buholz verbleibt als Vororientierung im Richtplan. Bei einem allfälligen neuen Projekt für einen zusätzlichen Mittelverteiler ins Ergolztal kann die Tramverlängerung Pratteln-Buholz als erster Abschnitt weiterbearbeitet werden.

- Verhältnis zum Agglomerationsprogramm Basel?

Kommentar: Die Massnahme Ö52 ÖV-Korridor Pratteln Längi ist Bestandteil der C-Liste des Agglomerationsprogramms Basel 1. Generation. In einem ersten Entwurf des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation ist vorgesehen, die Tramverlängerung Pratteln-Augst als Massnahme mit Priorität A aufzunehmen. Die Abstimmung mit den übrigen Massnahmen in diesem Raum ist sichergestellt.

Folgende Anregungen sind von anderen Vernehmlassungsteilnehmern zur Prüfung eingereicht worden:

- Eine möglichst gute Verknüpfung zwischen Bahn und Tram am Bahnhof Pratteln bedingt u.a. eine neue Tramhaltestelle.
- Parallele Trasseesicherung für neue Fuss-/Veloüberbindung prüfen
- Führung der Bus-Linie 80 ist ungünstig.

Kommentar: Diese Fragen werden nicht auf Stufe Richtplan behandelt, sondern müssen in den nächsten Projektphasen konkretisiert werden.

- Aufnahme der Weiterführung nach Kaiseraugst als Vororientierung

Kommentar: Wie in Planungsgrundsatz d) festgelegt, ist die Weiterführung der Tramlinie nach Kaiseraugst eine Option. Das Vorhaben hat aktuell noch nicht den Stand einer Vororientierung erreicht.

- Erhöhung Modal-Split auf 50%

Kommentar: Die beantragte Anpassung des Tramkorridors unterstützt die Zielsetzung des in Planungsanweisung d) festgelegten hohen ÖV-Anteils von 35%. Eine weitere Erhöhung dieses Wertes im Richtplan ist aktuell unrealistisch.

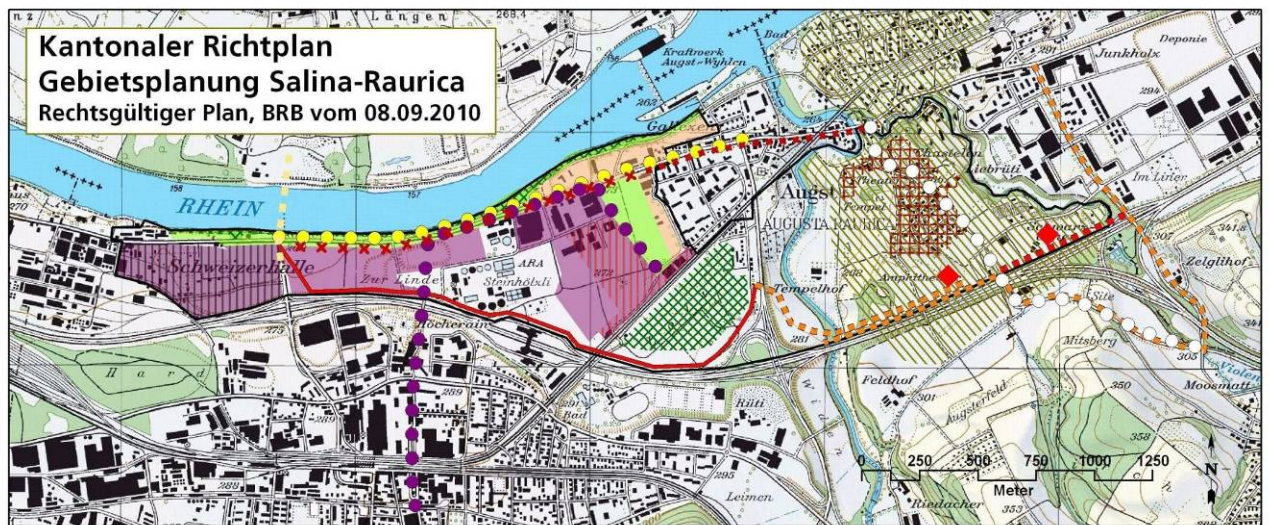
## 5 Verwendete Grundlagen

Diesem Erläuterungsbericht liegen folgende Studien und Unterlagen zu Grunde:

- ewp; Gesamtverkehrskoordination Salina Raurica, Bericht Phase 1; 21.10.2010
- Metron Raumentwicklung AG; Arealentwicklung Längi-Park Pratteln, Studie Flächenbilanz; 21.10.2010
- Glaser, Saxer, Keller und Pestalozzi & Stähli; Gutachten über das Verkehrsaufkommen, die Verkehrsverteilung, die Leistungsfähigkeit der Knotenpunkte Gewerbegebiet Pratteln Mitte; 12.06.2002
- Rapp Trans AG; Salina Raurica - Verlängerung Tram 14 Verfeinerung und Anwendung GVM Basel; 14.06.2010
- ewp; Mobilitätsmanagement GVK Salina Raurica; Präsentationsfolien; 01.04.2010

## 6 Anhang

### 6.1 Rechtsgültiger Plan der Gebietsplanung Salina-Raurica



#### Beschlussinhalt

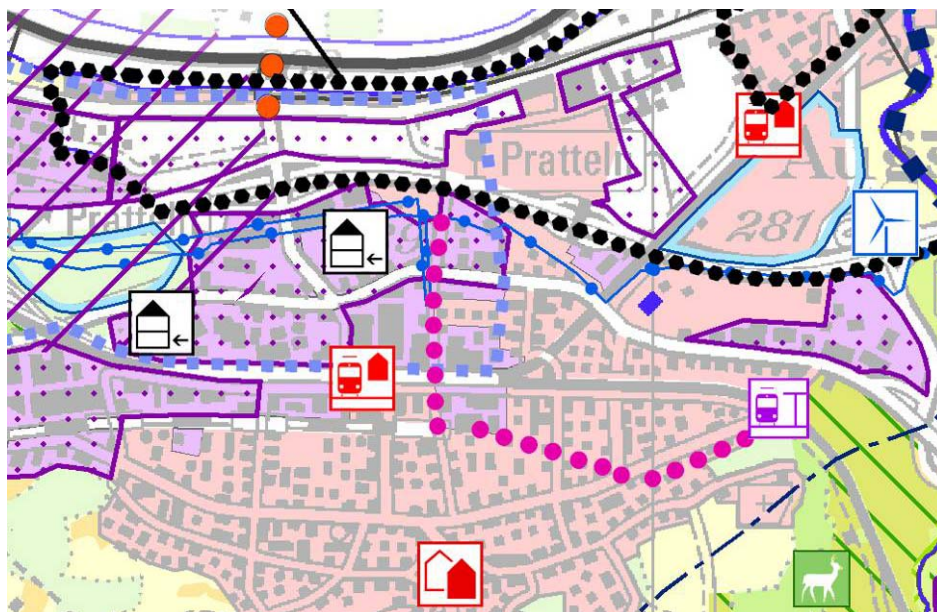
- Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete
- Gewerbe-Dienstleistungsgebiet ohne publikumsintensive Einrichtungen
- Wohn- und Geschäftsgebiet
- Infrastrukturen Römerstadt
- Wohnen
- Park
- Vorranggebiet Natur
- Siedlungsperimeter Augst-Oberdorf

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

#### Orientierender Inhalt

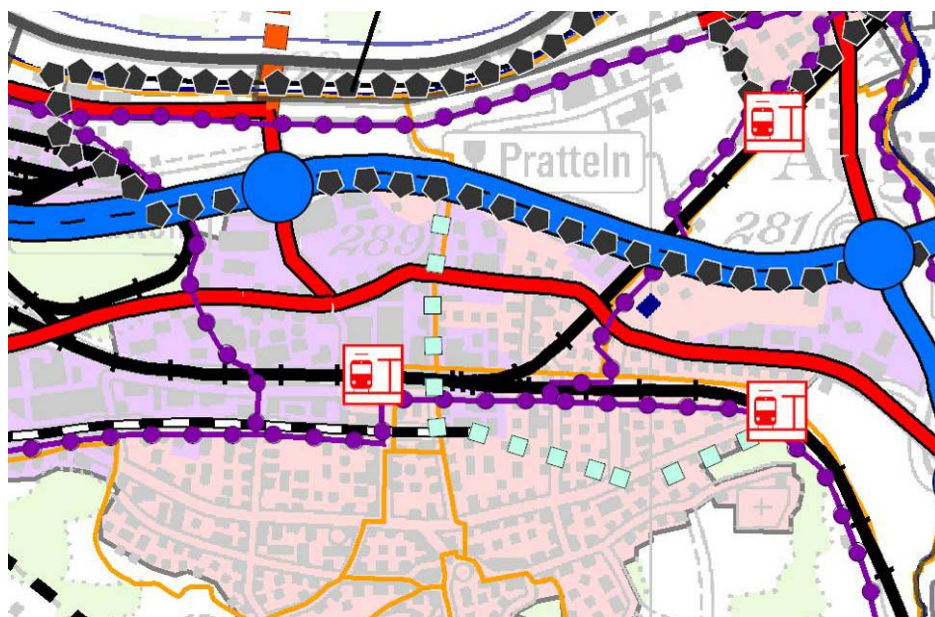
- Planungsperimeter
- antiker Stadtperimeter
- Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde
- Rheinquerung (Trasseesicherung)

### 6.2 Rechtsgültige Richtplan-Gesamtkarte



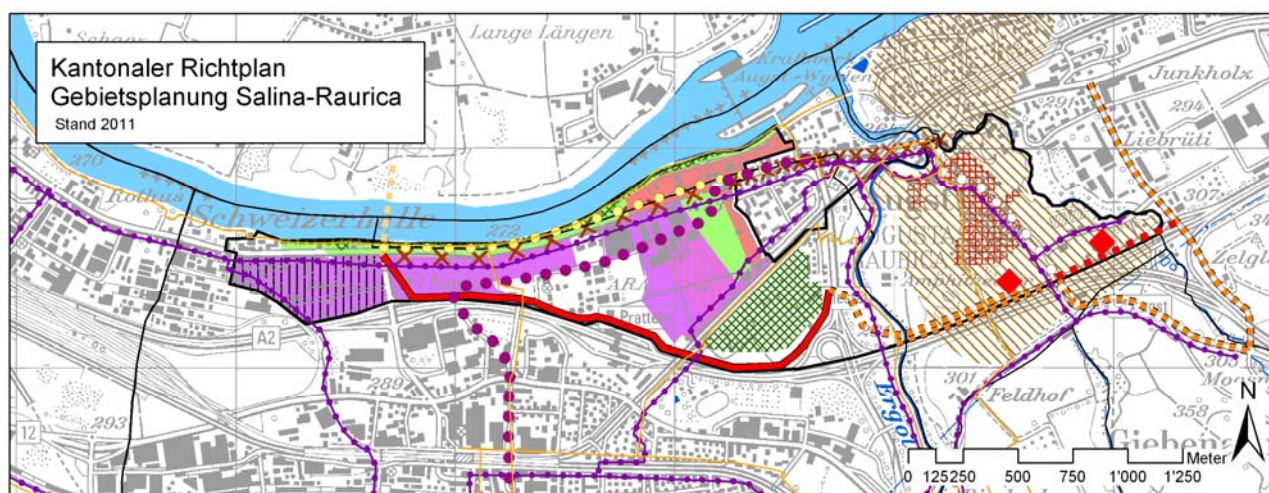
**Schienennetz Schmalspur** Trasseefreihaltung

### 6.3 Rechtsgültige Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur



Trasseesicherung Schmalspur

### 6.4 Bereinigter Plan der Gebietsplanung Salina-Raurica



#### Beschlussinhalt

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

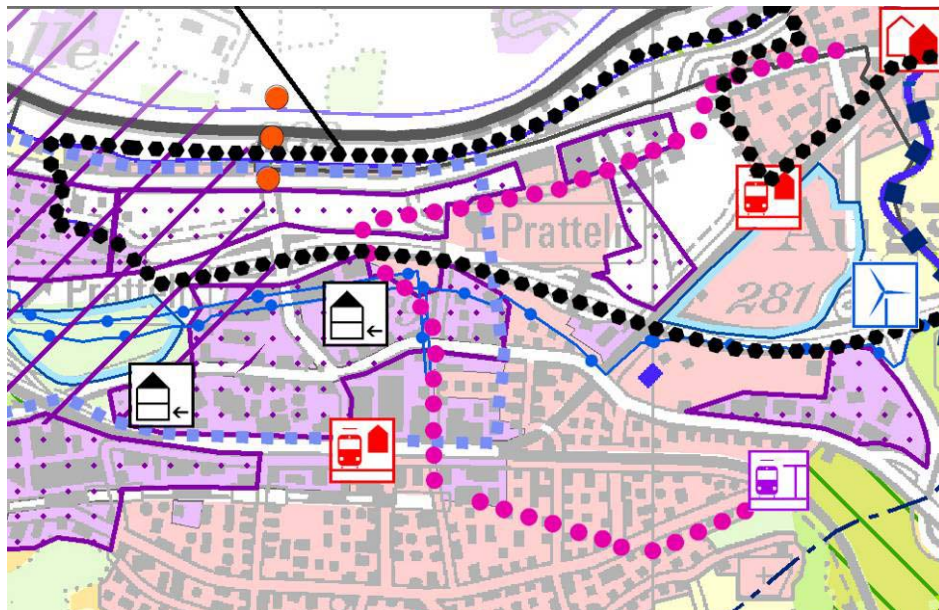
Stand: 08/02/2011

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

#### Orientierender Inhalt

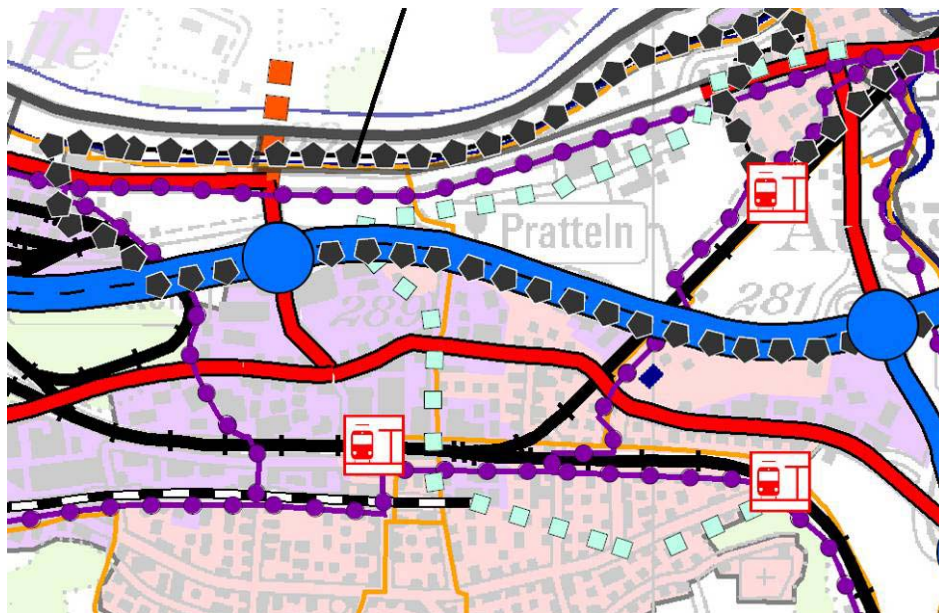
- Planungsperimeter
- antiker Stadtperimeter
- Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde
- Rheinüberquerung (Trasseesicherung)
- kantonaler Wanderweg
- kantonale Radroute
- Gemeindegrenzen

## 6.5 Bereinigte Richtplan-Gesamtkarte (Stand Juni 2011)



● ● ● ● ● **Schienennetz Schmalspur** Trasseefreihaltung (Zwischenergebnis)

## 6.6 Bereinigte Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur (Stand Juni 2011)



■ ■ ■ ■ ■ **Trasseesicherung Schmalspur** (Zwischenergebnis)

Salina-Raurica

Die Gesamtplanung Salina-Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Die Planungsphase wird vom Kanton geleitet - die Realisierung erfolgt durch die Gemeinden. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert. Die Wohngebiete sollen durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen geschützt werden.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft  
und Gesellschaft

Verkehr

- lokale Auswirkungen durch bauliche Anpassungen
- lokale und regionale Auswirkungen durch Verkehrszunahme (Salina-Raurica 28'000 Fahrten DTV)
- Entlastung des Strassennetzes durch Langsamverkehr

Siedlung

- verbesserte ÖV-Erschliessung
- vermehrte MIV-Emissionen

Erholung / Wohlfahrt

- Schutz der Wohngebiete in Augst durch Verkehrsberuhigung

Soziale Aspekte

- höhere Standortgunst für Pratteln-Längi durch neue ÖV-Erschliessung

Wirtschaftliche Aspekte

- Verbesserte MIV-Erschliessung führt zur Nutzung des Baulands
- Verbesserte ÖV-Erschliessung führt zu Erhöhung der Standortgunst

Umwelt

Natur / Landschaft

- höheres Verkehrsaufkommen verstärkt die zerschneidende Wirkung der Verkehrsträger

Boden / Grundwasser

- vermehrte MIV-Emissionen

Lärm / Luft

- Zunahme der Verkehrsemissionen, jedoch geringere Zunahmen als ungesteuerte Entwicklung durch hohen ÖV / LV-Anteil

### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Die bestehende Rheinstrasse in Pratteln wird im Rahmen ihrer anstehenden Sanierung zwischen Dürrenhübel und Längi entlang der Autobahn verlegt. Damit werden wirtschaftlich interessante, grossflächige Standorte am Rhein und Freiflächen für den Rhein-Park geschaffen. Der Bau der neuen Strasse ist so auszugestalten, dass die ökologische Vernetzung gegenüber heute verbessert wird.
- b) Die Hauptstrasse in Augst zwischen der Verzweigung Frenkendörferstrasse und der östlichen Gemeindegrenze wird unter Mitwirkung der Gemeinde Kaiseraugst verkehrsberuhigt. Die Verkehrsberuhigung bzw. der Rückbau des Abschnitts Frenkendörferstrasse - Pratteln Längi erfolgt nach Verlegung der Rheinstrasse.
- c) Mit dem Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse Rheinstrasse in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi wird die Anlage einer Uferpromenade ermöglicht.
- d) Zwischen Pratteln-Mitte und der Bushaltestelle Augst ~~neuen S-Bahn Station Pratteln Salina-Raurica~~ ist ~~im Strassenbereich~~ ein Tram-Korridor für eine Verlängerung der Linie 14 freizuhalten. Optional kann die Linie später bis Kaiseraugst verlängert werden.
- e) Im Fall einer massgeblichen Zusatzbelastung durch Salina-Raurica auf der Ortsdurchfahrt Augst ist eine südliche Umfahrung von Augst vorgesehen.
- f) Innerhalb des Planungsgebietes werden flächendeckend attraktive und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr und für das bestehende Wanderwegnetz umgesetzt.

Planungsanweisungen

Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:

- a) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den langfristigen Ausbau des A2-Anschlusses Pratteln zu koordinieren.
- b) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, die Verlegung der Rheinstrasse mit dem ASTRA zu koordinieren.
- c) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den Lärm- und Sichtschutz entlang der Rheinstrasse und der A2 sicherzustellen.
- d) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, das zeitlich und kapazitätsmässig auf die Bautätigkeit abgestimmt ist.
- e) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, mit dem Ziel, einen hohen ÖV-Anteil von 35% anzustreben.
- f) Die Gemeinden Pratteln und Augst übernehmen die Aufgabe, die Projektierung und den Bau der neuen kommunalen Strassen in Salina-Raurica in die Wege zu leiten und für die Aufnahme in die Strassennetzpläne zu sorgen. Das kommunale Strassennetz im Gebiet Salina-Raurica wird so ausgestaltet, dass die massgeblichen Strassenverkehrserzeuger an die neue Rheinstrasse im Süden des Entwicklungsgebiets angebunden werden und allfälliger Schleichverkehr durch Salina-Raurica zwischen der Ortsdurchfahrt Augst und der neuen Rheinstrasse minimiert bzw. bestenfalls verunmöglicht wird (Ausbildung einer verkehrlichen Wasserscheide).
- g) Die Gemeinde Pratteln übernimmt die Aufgabe, die zentrale Strassenachse zur Erschliessung von Salina-Raurica sowie die Zufahrt zur S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica als Boulevard auszugestalten.
- h) Die Fachstellen des Kantons und die Gemeinden Augst und Kaiseraugst übernehmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau die Aufgabe, die Kennwerte für eine massgebliche Zusatzbelastung in Augst festzulegen und ggf. die Umfahrungsstrasse zu projektieren.

Örtliche Festlegungen

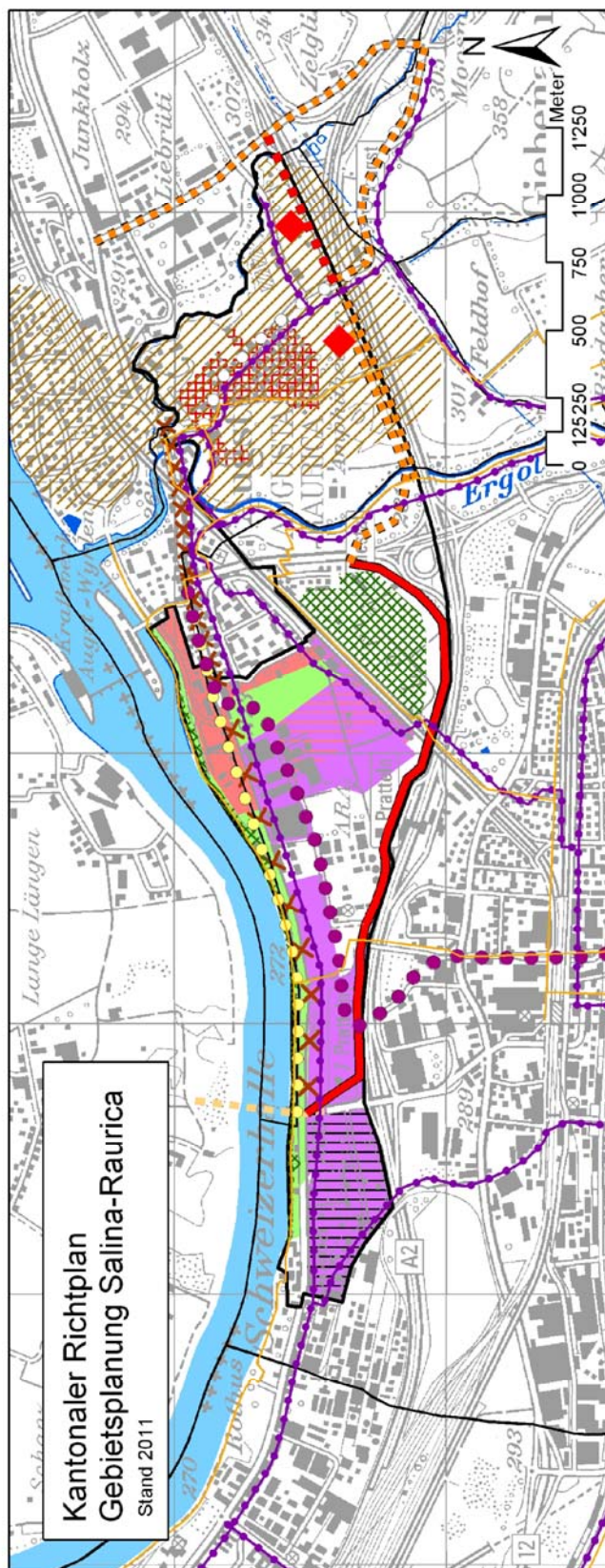
**Festsetzung**

Die Verkehrsinfrastrukturen gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt.

|                                                      |                                                                            |
|------------------------------------------------------|----------------------------------------------------------------------------|
| Verkehrsberuhigung Hauptstrasse                      | ▪ "Hauptstrasse" in Augst zwischen Pratteln-Längi und Kantonsgrenze        |
| Verlegung der bestehenden Kantonstrasse              | ▪ "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Frenkendörferstrasse |
| Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse | ▪ "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi                |

**Zwischenergebnis**

|                                                 |                                                                                         |
|-------------------------------------------------|-----------------------------------------------------------------------------------------|
| Umfahrung Augst                                 | ▪ "Umfahrung" Augst zwischen A2 und Kaiseraugst                                         |
| Tramverlängerung -Korridor Pratteln-Augst Längi | ▪ "Tram-Korridor" Pratteln-Mitte bis Bushaltestelle Augst S-Bahn-Station Salina-Raurica |



#### Beschlussinhalt

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

Stand: 08/02/2011

#### Orientierender Inhalt

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