

Liestal, 7. März 2023/BUD

## Stellungnahme

---

Vorstoss	Nr. <b>2023/44</b>
Postulat	von Christine Frey
Titel:	<b>Rasche Wieder-Öffnung und kein vorschneller Rückbau der Rheinstrasse im Gebiet Salina Raurica</b>
Antrag	Vorstoss entgegennehmen und zur Abschreibung beantragen

### Begründung

Für die Umgestaltung der «alten» Rheinstrasse einschlägig sind folgende Rechtsgrundlagen:

- Die vom Landrat [am 15. Januar 2009 gefällten Beschlüsse](#) (Vorlage 2007-005A). Der Landrat hat sich dabei sehr intensiv mit dem Strassennetz auseinandergesetzt (vgl. auch Diskussion zur ursprünglichen Vorlage 2007/005).
- Der [kantonale Richtplan](#) (KRIP), in welchem sich die Beschlüsse des Landrats abbilden (Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sowie Richtplantext, Objektblatt G 1.4 (S. 168 ff.)).
- Die Umsetzung der genannten kantonalen Beschlüsse durch den Einwohnerrat Pratteln und die Gemeindeversammlung Augst in die jeweilige Strassennetzplanung.
- Der kantonale Nutzungsplan zur Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 samt rechtskräftiger Umweltverträglichkeitsprüfung.

Allen genannten Beschlüssen zugrunde lag und liegt der Zweck, die Trennwirkung der Rheinstrasse aufzuheben und den Zugang zum Rhein zu erleichtern. Die Emissionen des Verkehrs sollen an der Autobahn gebündelt werden. Dies erachtet der Regierungsrat im Einklang mit den Gemeinderäten von Pratteln und Augst nach wie vor als zweckmässig für das Entwicklungsgebiet von kantonaler Bedeutung.

Zu den Ausführungen im Postulat sind zwei Korrekturen anzubringen:

- Es ist richtig, dass 2017 ein Referendum aufgrund eines Dialoges mit der BUD nicht eingereicht wurde. Die damals vereinbarten Aspekte sind schriftlich festgehalten. Die Rheinstrasse und ihre Schliessung sind darin allerdings mit keinem Wort erwähnt. Es gab keine diesbezüglichen Versprechungen der BUD oder der Regierung.
- Die Verkehrssituation im Raum Salina Raurica wurde und wird seit der Verkehrsumstellung mittels temporärem Videomonitoring und zahlreichen Begehungen intensiv beobachtet. Es sind (selbst bei Stau/Stockungen auf der Autobahn, die üblicherweise Ausweichverkehr verursachen) keine Überlastungen oder gar kilometerlangen Rückstaus festzustellen. Vielmehr ist ein reibungsloser Verkehrsfluss zu beobachten. Dies entspricht den Erwartungen, umfasst doch die heutige Strassenanlage zusätzliche Kapazität für Verkehr, welcher durch die Siedlungsentwicklung in Salina Raurica entstehen wird. Die im Postulat angesprochene Beobachtung von langen Rückstaus bezieht sich möglicherweise auf einige wenige Tage im Dezember 2022. Damals gab es einen Defekt an der

Lichtsignalanlage Frenkendörferstrasse/Rheinstrasse. Sie konnte stundenweise die ankommenden Fahrzeuge nicht wie üblich detektieren. In der Folge erhielten diese Fahrzeuge zu wenig Grünzeit und es bildete sich in den Spitzenstunden tatsächlich ein Rückstau. Das defekte Bauteil wurde innerhalb weniger Tage ausgetauscht (ebenso wie bei einem ähnlichen Defekt Ende Januar 2023) und seitdem sind keine Rückstaus mehr zu beobachten.

Ein Parallelbetrieb von Rauricastrasse und Rheinstrasse würde verkehrlich keine Vorteile, sondern gesamthaft grössere Verlustzeiten für die Verkehrsteilnehmenden mit sich bringen. Der Grund dafür ist, dass nicht die Strecken, sondern die Knoten die Kapazität eines Strassensystems bestimmen. Und diese hätten beim Parallelbetrieb zusätzliche sich kreuzende Ströme zu bewältigen, was die Kapazität senkt.

Darüber hinaus würde ein Parallelbetrieb der beiden Strassen diverse bauliche Massnahmen voraussetzen, für welche jegliche planungs- und umweltrechtliche Grundlage fehlt. Ein Umbau nur "mit Pinsel und Farbe" ist nicht möglich. So müsste zum Beispiel der Knoten Rauricastrasse/Rheinstrasse im Westen komplett neu gestaltet werden und die Form der provisorischen Bushaltestelle Längipark (heute Fahrbahnhof ohne Überholmöglichkeit) überprüft werden. Der Knoten Frenkendörferstrasse/Rheinstrasse im Osten, insbesondere die westliche Zufahrt und der Linksabbieger aus der Frenkendörferstrasse, ist nur für den Quartierverkehr dimensioniert. Für grössere Verkehrsmengen ist die Einspurungs-Anlage in der Rheinstrasse zu kurz. Auch wird ein Teil der früheren Fahrbahnfläche im mittleren Abschnitt der Rheinstrasse für provisorische Massnahmen im Zuge des Baus der Netzbodenstrasse (insbesondere Ersatzparkplätze) genutzt. Dies ist nur möglich, weil auf der Rheinstrasse nur noch Zubringerdienst vorhanden ist.

Eine Wiedereröffnung der Rheinstrasse würde des Weiteren die aktuellen Entwicklungsabsichten im Raum massiv beeinträchtigen. So bestehen sehr konkrete Ansiedlungsüberlegungen in der Gewerbezone im Westen von Salina Raurica und im Norden (Gallisacher) ist eine [Quartierplanung in Ausarbeitung](#). All diese Projekte stützen sich auf die Konzeption mit der Rheinstrasse als Fuss- und Veloverkehrsachse mit begleitendem Grünraum und setzen auf die Zuverlässigkeit der Beschlüsse von Landrat, Einwohnerrat und Gemeindeversammlung.

Was die Erschliessung des Gewerbegebiets Netzboden-/Lohagstrasse angeht, ist sich der Regierungsrat bewusst, dass die aktuelle Situation bezüglich Direktheit der Erreichbarkeit noch nicht optimal ist (Verkehrsflussprobleme bestehen auch hier nicht). Der Ist-Zustand entspricht noch nicht dem geplanten Endzustand. Insbesondere fehlt eine mit einer direkten Nord-Süd-Verbindung von der Lohagstrasse zur Rauricastrasse. Derzeit steht der Kanton mit der Gemeinde Pratteln im Austausch und prüft Massnahmen mit dem Ziel, möglichst zeitnah eine Verbesserung der aktuellen Situation zu erreichen. Die Rheinstrasse als Strassenachse spielt für diese Überlegungen jedoch keine Rolle.

Der Regierungsrat hat sich vor und nach der Verkehrsumstellung intensiv mit dem Strassensystem auseinandergesetzt. Er kommt vor dem Hintergrund des oben Dargestellten zum Ergebnis, dass eine Wiedereröffnung der Strasse nicht angebracht ist und beantragt daher die Abschreibung des Postulats.