

Beschluss des Landrats vom 03.12.2020

Nr. 667

10. Salina Raurica, Tramverlängerung Linie 14: Ausgabenbewilligung Projektierung und vorgezogener Landerwerb

2020/431; Protokoll: bw

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) erinnert, dass der Landrat im Jahr 2009 einen Spezialrichtplan Salina Raurica beschlossen habe. Dies war die Voraussetzung für die nicht ganz einfache Arealentwicklung. In den nächsten Jahren soll im Gebiet Salina Raurica ein hochwertiges Wohn- und Gewerbegebiet entstehen. Um die dichte Nutzung zu ermöglichen, sind verschiedene verkehrliche Massnahmen zwingend nötig. Dazu gehört der Rückbau der Rheinstrasse, der Neubau der Rauricastrasse, ein Ausbau der Fussverbindungen und Radrouten sowie eine attraktive und leistungsfähige Erschliessung mit dem öV. Zentrales Projekt zur Erreichung dieses Ziels und künftiges Rückgrat des öV im Gebiet ist die Verlängerung der Tramlinie 14, wofür der Landrat im April 2017 ein generelles Projekt genehmigte. Es ist sehr wichtig, die Tramverlängerung bereits zu Beginn der Entwicklung sicherzustellen. Nur so wird die verkehrliche Entwicklung des gesamten Gebiets auf dieses Verkehrsmittel ausgerichtet. Das Tram ist ein städtisches Verkehrsmittel und betont damit den urbanen Charakter des Gebiets, wodurch die Attraktivität für Investoren erhöht wird.

Die Tramlinie soll von der heutigen Haltestelle am Bahnhof Pratteln unter dem Bahnhof SBB (mit neuem Unterführungsbauwerk und optimierten Umsteigemöglichkeiten zu den S-Bahnen) und über den Gallenweg zum Grüssenareal geführt werden. Hier soll ein Quartierplatz entstehen, der durch eine Tramhaltestelle erschlossen wird. Die vorgesehene Tramwendeschleife ermöglicht das Wenden jedes zweiten Kurses des 7,5-Minuten-Taktes, welcher nicht bis zur Endhaltestelle Augst weitergeführt werden muss. Bei genügend grosser Nachfrage könnte das Tram auch im 7,5-Minuten-Takt bis zur Endhaltestelle Augst verkehren. In einem Bogen über eine neue Brücke über die Autobahn und vorbei am Coop-Neubau werden das Tram wie auch der Fuss- und Veloverkehr in das nördlich der A2 liegende Areal geführt, wo die weitere Linienführung via Netzibodenstrasse zum zukünftigen Längipark ihre Fortsetzung findet. Die Tramlinie führt nach Durchquerung des Parks via Rheinstrasse zur Endhaltestelle Augst an der Frenkendörferstrasse, wo das Umsteigen auf Busse möglich ist.

Die Gesamtkosten für die Tramverlängerung werden auf ca. CHF 170 Mio. geschätzt. Für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojekts wird mit dieser Vorlage eine Ausgabe von CHF 8,5 Mio. inkl. MwSt. beantragt. Für den vorsorglichen Landerwerb, insbesondere die Umsiedlung von zwei Gewerbebetrieben, wird eine Ausgabe von CHF 7 Mio. inkl. MwSt. beantragt.

Die Inbetriebnahme der neuen Endhaltestelle der Tramlinie 14 wird frühestens 2030 erfolgen. Nach der Verlegung der Rheinstrasse Ende 2022 und verschiedenen Fahrplananpassungen muss in der Gemeinde Augst ein provisorischer Bushof mit mindestens drei Bus-Halteplätzen gebaut werden. Dafür braucht es eine Ausgabenbewilligung in Höhe von CHF 1,6 Mio., die in der Landratsvorlage enthalten ist.

Eintreten war in der Kommission unbestritten. Sie fragte nach der Kostenbeteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms. Die BUD führte aus, es sei mit einer Beteiligung im üblichen Bereich zwischen 30–40 % der anrechenbaren (d. h. der für die Realisierung des Trams erforderlichen) Kosten zu rechnen.

Bei den Kosten für den Landerwerb sind auch Kosten für Inkonvenienzentschädigungen, die Sicherung von Vorkaufsrechten sowie für Abklärungen und Planungen für die Umsiedlung der Gewerbebetriebe enthalten. Mit gewissen Betrieben wurden bereits Gespräche geführt. Stimmt der Landrat dem Projektierungskredit zu, werden die Gespräche intensiviert. Der Kanton muss die

Kosten einer Umsiedlung der Betriebe übernehmen. Den Grundeigentümern sei zugesichert worden, sie bei der Suche nach einem neuen Standort zu unterstützen.

In der Kommission wurde intensiv über den Bedarf und die künftige Nutzung des Trams im Gebiet Salina Raurica diskutiert. Es ist unsicher, wie sich die Nachfrage entwickeln wird, da die S-Bahn gemäss einigen Kommissionsmitgliedern eine Konkurrenz zum Tram darstellt. Dazu hielt die Verwaltung fest, es seien projektspezifische Modellierungen mit dem Gesamtverkehrsmodell Region Basel erfolgt, um die künftige Nachfrage zu ermitteln. Die Modellrechnungen zeigen, dass das Tram eine Auslastung erreichen wird, die mit ähnlichen Tramlinien vergleichbar ist. Pratteln sei als Umsteigeort bereits sehr attraktiv und werde mit dem Viertelstundentakt der S3 noch attraktiver. Augst hat einen zentralen Busknotenpunkt, wodurch sich die Verknüpfung verbessern lässt. Gemäss Verwaltung unterschätzen Modellrechnungen in der Regel das tatsächliche Passagieraufkommen und zwar aus verschiedenen Gründen: Ein Tram ist zuverlässiger als ein Bus, hat eine feste Infrastruktur und dadurch eine andere Wirkung auf die Nutzer. Weiter handelt es sich um ein Bekenntnis zu einem Gebiet und zieht dadurch auch öV-affine Nutzungen und Betriebe an.

In der Kommission wurde auf zwei in der Gemeinde Pratteln hängige Initiativen hingewiesen. Diese wollen – zu einem sehr späten Zeitpunkt – die langjährige Planung und die anstehende Überbauung des Gebiets stoppen. Bei der Volksinitiative «Salina Raurica Ost bleibt grün» ist die Frage der Gültigkeit noch offen. Der Regierungsrat wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2021 darüber befinden.

Mit einem Schreiben an die Kommission teilte die Aktionsgruppe «aapacke Pratteln» die Absicht mit, das Referendum gegen den vorliegenden Landratsbeschluss zu ergreifen, sollte er denn gefällt werden. Dass die Initianten gerade das grünste oder eines der grünsten Puzzleteile der ganzen Salina Raurica-Entwicklung stoppen möchten, kann zu einem Eigentor für sie werden. Wenn die Überbauung mit dem Initiativweg nicht gestoppt werden kann, die Tramplanung mittels Referendum aber allenfalls schon, dann ist aufgrund des ungenügenden öV-Angebots eine verstärkte Verkehrslawine in Pratteln und Salina Raurica zu erwarten. Ob die Initianten dies wollen, bezweifelt Urs Kaufmann.

Die Kommission begrüsst die Planung der Tramverlängerung grundsätzlich. Ein Teil der Kommission ist noch nicht davon überzeugt, dass das Tram in diesem Gebiet so stark genutzt werden wird, wie aktuell davon ausgegangen wird. Die Verwaltung hob die Wichtigkeit des Projekts hervor. In Salina Raurica sollen nicht dieselben Fehler erfolgen wie im Entwicklungsgebiet Bachgraben, das trotz der voranschreitenden Entwicklung verkehrlich ungenügend erschlossen sei. Auch die Gemeinde Pratteln steht hinter dem Projekt. Es handelt sich um einen zentralen Standort, an dem aus regionaler Sicht eine Entwicklung sinnvoll sei. Das Tramprojekt erschliesse nicht nur Salina Raurica, sondern auch das Grüssen- sowie das Längi-Quartier und die Gemeinde Augst. Die BPK beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

Marco Agostini (Grüne) ist der Ansicht, die Kommission sehe das Projekt zu positiv. Es gibt negative Aspekte, die berücksichtigt werden sollen, immerhin geht es um sehr viel Geld. Es wird eine Eintretensdebatte verlangt.

://: Mit 47:30 Stimmen bei 2 Enthaltungen wird das für eine Eintretensdebatte notwendige 2/3-Mehr nicht erreicht.

://: Eintreten ist unbestritten.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Keine Wortmeldungen.

– *Rückkommen*

Kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung Landratsbeschluss*

://: Mit 63:13 Stimmen bei 4 Enthaltungen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend Salina Raurica, Tramverlängerung Linie 14: Ausgabenbewilligung Projektierung und vorgezogener Landerwerb

vom 3. Dezember 2020

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- 1. Für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes der Tramverlängerung der Linie 14 Salina Raurica wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 8'500'000.– (inkl. Mehrwertsteuer) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.*
 - 2. Für den vorgezogenen Landerwerb für die Tramverlängerung der Linie 14 Salina Raurica wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von CHF 7'000'000.– (inkl. Mehrwertsteuer) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.*
 - 3. Für den Bau des provisorischen Bushofs Augst wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 1'650'000.– (inkl. Mehrwertsteuer) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.*
 - 4. Ziffern 1, 2, und 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft je einzeln der fakultativen Volksabstimmung.*
-