

## Vorlage an den Landrat

### Beantwortung der Interpellation 2023/37 von Jan Kirchmayr: «Einführung des neuen (Bus-) Verkehrskonzeptes in Augst»

2023/37

vom 18. April 2023

#### 1. Text der Interpellation

Am 12. Januar 2023 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation 2023/37 «Einführung des neuen (Bus-) Verkehrskonzeptes in Augst» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

*Am 09. Dezember 2022 ist die neue Bus-Verkehrsführung in Augst in Kraft getreten. Der neue Bushof wurde in Betrieb genommen. Die Rheinstrasse ist ab der Kraftwerkstrasse für den privaten Autoverkehr gesperrt. Die Einführung hat grundlegende Umwälzungen zur Folge. Es ist festzustellen, dass die Einführung ungenügend erfolgt ist.*

*Ich bitte den Regierungsrat um die Beantwortung der folgenden Fragen:*

##### 1. Schliessung der Rheinstrasse

*Die Rheinstrasse ist ab der Kraftwerkstrasse für den privaten Autoverkehr gesperrt. Dies erfolgte mittels einer dürftigen Absperrung und muss durch Personal rund um die Uhr gesichert werden. Die Signalisation war auch nach zwei Wochen ungenügend und gefährlich, insbesondere für Lastwagen.*

- a) *Wie wird die künftige Lösung aussehen und wann wird diese realisiert?*

##### 2. Bushof Augst

*Der Bushof sollte ein attraktiver Umsteigeknoten für den ÖV sein. Die derzeitige Lösung für die Bevölkerung und die Chauffeure/Chauffeusen eine Zumutung. Zwar wurden mittlerweile Container für einen gedeckten Unterstand angeschafft, jedoch ist die jetzige Lösung fern von einem attraktiven Umsteigeknoten.*

- a) *Wann wird eine akzeptable und definitive Lösung für den Bushof, zu der auch eine Überdachung, Sitzgelegenheiten, Begrünung, WC-Anlagen etc. gehören, verwirklicht?*

##### 3. Schnellbahn statt Verkehrsberuhigung

*Die gigantische Lichtsignalanlage beim Bushof direkt im Wohngebiet ist in der Grünphase eine Einladung zum Rasen. Statt den Verkehr zu beruhigen, hat der Kanton damit eine Schnellbahn mitten in Augst realisiert.*

- ..
- a) *Wie gedenkt der Kanton den Verkehr auf der Ortsdurchfahrt in Augst zu beruhigen?*
  - b) *Die seinerzeitige Vorlage zur Tramverlängerung sah eine akzeptable und verkehrsberuhigende Lösung des Verkehrsknotenpunktes vor. Vergleichbar sollte nun der Verkehrsknotenpunkt auch ohne Tramschlaufe gestaltet werden. Ist der Regierungsrat dazu bereit?*

#### 4. Verkehrsberuhigte Kantonsstrasse durch Augst

*Die Gemeinde Augst ist durch den Durchgangsverkehr erheblich belastet. Neu bestehen auch Bushaltestellen auf der Kantonsstrasse. Eine Beruhigung kann beispielsweise eine Temporeduktion bringen, welche die Wohnbevölkerung Augsts auch vor übermässigem Strassenlärm schützen würde.*

- a) *Erachtet der Regierungsrat die Einführung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse auch als geeignetes Instrument dazu?*

#### 5. Ablehnung Tramverlängerung und Neukonzeption des ÖVs

*Die Ablehnung der 14er-Verlängerung durch die Stimmbevölkerung hatte neben dem Verzicht auf ebendiese Verlängerung sicherlich auch Auswirkungen auf das ÖV-Konzept im Raum Pratteln/Augst.*

- a) *Inwiefern hat der Kanton das ÖV-Konzept nach der Ablehnung der 14er-Verlängerung verändert?*
- b) *Inwieweit wurden die Gemeindebehörden von Pratteln und Augst in die Planung mit einbezogen und wann wurde die Bevölkerung wie orientiert?*

## 2. Einleitende Bemerkungen

Wie der Interpellant richtig festhält, sind im Dezember 2022 im Raum Salina Raurica sehr grundlegende Verkehrsumstellungen erfolgt. Regierung und Verwaltung haben im Vorfeld über die anstehenden Veränderungen informiert ([Medienmitteilung](#), [Präsentation Medienkonferenz](#), [Newsletter](#) etc.).

Jedes neue Verkehrssystem muss sich zunächst einmal einspielen. Die Menschen müssen sich an die neuen Wege gewöhnen. Aus diesem Grund ist eine umfassende Zusatzsignalisation und -wegweisung umgesetzt worden und in der ersten Zeit waren Verkehrswachen im Einsatz, welche über die neue Verkehrsführung informiert haben.

Im Wissen um die herausfordernde Ausgangslage ist zudem ein intensives Monitoring mit Videoüberwachungen und Begehungen umgesetzt worden. Dank diesem hat die Verwaltung ein präzises Bild von der Situation und kann die notwendigen Nachjustierungen (z. B. im Bereich Signalisation) vornehmen.

Einige der Aussagen in der Interpellation kann der Regierungsrat aufgrund seiner Kenntnislage gut nachvollziehen. An zwei Stellen scheinen ihm jedoch Richtigstellungen angebracht:

Signalisationen und Absperrungen waren zu jedem Zeitpunkt umfassend und mussten zu keiner Zeit durch Personal gesichert werden. Hier liegt offenbar eine Verwechslung mit den Verkehrswachen vor, deren Aufgabe nicht die Sicherung des Materials, sondern die Unterstützung der Autofahrenden war. Auch war keine ungewöhnliche Anzahl gefährlicher Situationen zu beobachten. Punktuelle Optimierungsmöglichkeiten in der Signalisation und Wegweisung wurden festgestellt und genutzt. Letztlich brauchen Verkehrsumstellungen in der vorliegenden Grössenordnung immer etwas Zeit. So waren im Rahmen der Begehungen von einigen Autofahrenden, welche noch den

alten Weg gewählt hatten und von der Sperre überrascht waren, Äusserungen zu hören wie z. B. «Sie könnten so viele Schilder und Hinweise aufstellen, wie Sie wollen; nachdem ich diesen Weg Jahrzehnte lang gefahren bin, muss ich halt einmal bis zur Sperre kommen, um zu realisieren, dass sich etwas geändert hat.»

Der zweite Aspekt, welchen der Regierungsrat nicht nachvollziehen kann, ist die vermeintliche Verkehrsbeschleunigung am Knoten Rheinstrasse/Frenkendörferstrasse. Hier befand sich bisher eine Ampelanlage, bei welcher ein Hauptstrom geradeaus gefahren ist. Neu befindet sich hier eine Ampelanlage in praktisch gleicher Dimension, bei welcher der Hauptstrom im rechten Winkel abknickt. Wie das zu einer Beschleunigung oder gar zum Rasen beitragen soll, erschliesst sich nicht.



Situation am Knoten vor Verkehrsumstellung (Foto: infra3D / iNovitas AG)



Situation am Knoten nach Verkehrsumstellung (Foto: TBA BL)

Weiter werden von der Polizei Basel-Landschaft wie bisher im Rahmen der personellen Ressourcen sowohl auf der Haupt- wie auch der Frenkendörferstrasse in regelmässigen Abständen Geschwindigkeitskontrollen durchgeführt. Auffälligkeiten, welche die Aussagen des Interpellanten stützen würden, sind dabei auch nach der Umstellung des Verkehrsregimes nicht feststellbar.

### 3. Beantwortung der Fragen

1. *Wie wird die künftige Lösung [der Sperrung der Rheinstrasse auf Höhe der Augster Kraftwerkstrasse] aussehen und wann wird diese realisiert?*

Hier sind zwei Zeithorizonte zu unterscheiden. Kurzfristig bleibt eine Sperrung bestehen, die eher provisorischen Charakter hat. Die Rheinstrasse muss im Abschnitt hinter der Sperre noch für die

Busse in beide Richtungen befahrbar bleiben bis die Netzibodenstrasse (Gemeindestrasse) fertiggestellt sein wird, womit anfangs 2024 zu rechnen ist. In diesem provisorischen Zustand sind bereits punktuelle Verbesserungen vorgenommen worden. Diese betreffen z. B. die Signalisation und Wegweisung sowie Stabilität der Signale und Sperren. Wie oben beschrieben, wird die Situation weiter beobachtet und bei Bedarf werden weitere Massnahmen ergriffen.

In einem zweiten Schritt erfolgt dann die Umgestaltung der Rheinstrasse. Sie wird anschliessend im östlichen Teil noch als Erschliessungsstrasse bis hin zu den nördlich gelegenen Arealen Gallischer Auen (Teil Ost ist in Entwicklung – siehe auch <https://www.gallisacher-ost.ch/>, Teil West ist zweite Etappe). Westlich davon erfolgt die Umgestaltung zu einer Fuss- und Veloverkehrsachse. Dies entspricht dem rechtskräftigen Projekt zur Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7. Der Bau dieser Fuss- und Veloverkehrsachse wird mit dem Bau einer grossen Filtratleitung der Hardwasser AG koordiniert, so dass die Wege nicht kurz nach ihrer Erstellung wieder aufgerissen werden müssen.

2. *Wann wird eine akzeptable und definitive Lösung für den Bushof, zu der auch eine Überdachung, Sitzgelegenheiten, Begrünung, WC-Anlagen etc. gehören, verwirklicht?*

Kanton und Gemeinden ist die Bedeutung des Umsteigepunktes sehr bewusst. Ursprünglich war der Bushof als Übergangszustand bis zum Bau der Tramwendeschleife an gleicher Stelle vorgesehen. Auch wenn die Tramverlängerung nun bis auf weiteres nicht kommt, gibt es am Knoten Frenkendorferstrasse/Rheinstrasse grosses Potential für einen zentralen Umsteigepunkt und auch für Entwicklungen im Umfeld, beispielsweise auf der südlich angrenzenden, noch unbebauten Parzelle.

Vorläufig sind nun alle Elemente eingerichtet worden, die für ein Funktionieren des neuen Buskonzepts ab Dezember 2022 notwendig sind. Auch im aktuellen provisorischen Zustand sind die beiden Haltekanten in der Rheinstrasse mit Wartehäuschen und Sitzbänken ausgerüstet. Im Bushof selbst verbringen die Busse ihren Endaufenthalt, d. h. die Busse stehen mehrere Minuten an der Haltestelle. Die Fahrgäste können zusätzlich in den Bussen auf die Abfahrt warten.



Wartehäuschen und breitstehende Busse am Bushof Augst Stundeglas (Januar 2023, Foto: TBA BL)

Geplant ist zudem, den provisorischen Bushof im Verlauf des Frühjahrs 2023 gestalterisch aufzuwerten. Zur Verbesserung der Aufenthaltsqualität ist in einem ersten Schritt die Begrünung des

Bushofs sowie der südlich angrenzenden Parzelle vorgesehen. Dabei werden die Fusswegeverbindungen von der Längi zum Bushof aufgenommen. Ein Landschaftsarchitekturbüro hat im Auftrag von Gemeinden und Kanton die Freiraumgestaltung geplant. Die Planung wird durch die Gemeinde Pratteln dieses Frühjahr umgesetzt.

Eine umfassendere Anlage, die alle Potentiale des Ortes ausschöpft, wird vom Regierungsrat angestrebt, stellt aber ein eigenständiges, neu zu startendes Projekt dar. Dabei spielen neben dem Verkehr auch Städtebau und Freiraumgestaltung eine grosse Rolle.

*3. Wie gedenkt der Kanton den Verkehr auf der Ortsdurchfahrt in Augst zu beruhigen?*

Der Kanton hat bereits mehrere Anläufe zur Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Augst genommen. So wurde u. a. Ende 2011 ein Vorprojekt fertiggestellt und anschliessend das Bauprojekt in Angriff genommen. Kernelemente des Projektes waren die Gestaltung des Strassenraums von Fassade zu Fassade, Optimierungen der Fuss- und Radverkehrsinfrastruktur, eine Aufwertung des Gewässerraums Violenbach sowie die Absenkung der Kantonsstrasse im Bereich der SBB-Unterführung (Einhaltung der Vorgaben Ausnahmetransportroute). Zudem wurde das Projekt Umgestaltung Ortsdurchfahrt Augst/Kaiseraugst im Agglomerationsprogramm Basel 1. Generation beim Bund erfolgreich zur Mitfinanzierung eingereicht.

Gegen die geplante Umgestaltung regte sich, insbesondere wegen der Absenkung der SBB-Unterführung, in der Gemeinde Augst in der Folge sehr grosser Widerstand. Deshalb wurde das Projekt sistiert und nur eine Belagserneuerung auf der Kantonsstrasse vorgenommen. Derzeit werden im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung Varianten untersucht, wie die Kantonsstrasse in diesem Raum anders geführt werden könnte («Umfahrung Augst – Kaiseraugst»). Es handelt sich um eine gemeinsame Planung der Kantone Aargau und Basel-Landschaft. Der Betrachtungsperimeter erstreckt sich von der Frenkendörferstrasse in Pratteln bis zum A3-Anschluss Rheinfeld West im Kanton Aargau.

Grössere Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf der Hauptstrasse (Ortsdurchfahrt) in Augst strebt der Regierungsrat vor diesen Hintergründen derzeit nicht an. Diese Fragestellung wird im Zusammenhang mit der nächsten notwendigen Instandsetzung (Zeitpunkt offen; frühestens in fünf bis zehn Jahren) erneut bearbeitet werden. Zu klären ist in diesem Zusammenhang ebenfalls, über welche Route in Zukunft die Ausnahmetransporte geführt werden sollen – via heutige Ortsdurchfahrt oder via zukünftige Umfahrung. Zur Beantwortung dieser Frage muss ein Beschluss des Landrates zum Generellen Projekt einer Umfahrung vorliegen. Damit ist aber ebenfalls frühestens in fünf Jahren zu rechnen.

*4. Die seinerzeitige Vorlage zur Tramverlängerung sah eine akzeptable und verkehrsberuhigende Lösung des Verkehrsknotenpunktes vor. Vergleichbar sollte nun der Verkehrsknotenpunkt auch ohne Tramschlaufe gestaltet werden. Ist der Regierungsrat dazu bereit?*

Der Regierungsrat wird die definitive Ausgestaltung des Knotenpunktes ergebnisoffen prüfen. Das bestehende Vorprojekt zur Tramverlängerung wird dabei eine von zahlreichen Grundlageninformationen sein. Siehe auch Antwort zu 2.

*5. Erachtet der Regierungsrat die Einführung von Tempo 30 auf der Kantonsstrasse auch als geeignetes Instrument dazu [Schutz der Wohnbevölkerung der Gemeinde Augst vor übermässigem Strassenlärm]?*

Tempo 30 als reine Verkehrsberuhigungsmassnahme ist nicht möglich bzw. die Voraussetzungen gemäss [Art. 108 Signalisationsverordnung \(SSV, SR 741.21\)](#) müssen erfüllt sein. Zudem muss mittels Gutachten nachgewiesen werden, dass Tempo 30 nötig, zweck- und verhältnismässig ist. Die Abklärungen betreffend Tempo 30 im Zusammenhang mit den Grenzwertüberschreitungen beim Lärm werden zusammen mit der nächsten Strassenlärm-Nachsanieung geprüft.

6. *Inwiefern hat der Kanton das ÖV-Konzept nach der Ablehnung der 14er-Verlängerung verändert?*

Auch hier sind wieder verschiedene Zeithorizonte zu unterscheiden: Das nun umgesetzte ÖV-Konzept ist im [9. Generellen Leistungsauftrag](#) entwickelt und vom Landrat einstimmig beschlossen worden. Es bezog sich seit jeher auf einen Zeitpunkt, zu dem die Tramverlängerung noch nicht umgesetzt sein konnte. Daher waren an diesem Konzept keine Veränderungen erforderlich und weder Regierungsrat noch Landrat haben solche vorgenommen. Das Busangebot reagiert auf die heutige Situation und ist für die nächsten rund 10 Jahre ausgelegt.

Daneben stellt sich die Frage, wie der ÖV im Raum Salina Raurica mittel- bis langfristig organisiert werden soll. Dies muss eng abgestimmt mit der angestrebten Siedlungsentwicklung betrachtet werden. Die Gemeinde Pratteln befindet sich derzeit in einem intensiven Erarbeitungsprozess für ein räumliches Entwicklungskonzept (REK). Weitere Informationen dazu finden sich unter <https://mach-mit.pratteln.ch/group/5>. Die kantonalen Fachstellen und die Nachbargemeinden sind in den Prozess einbezogen und insbesondere für den Raum Salina Raurica finden gemeinschaftliche vertiefende Untersuchungen statt. Auf dieser Basis kann die mittel- bis langfristige Planung vorgenommen werden.

Der Regierungsrat wird sich unter anderem in der Beantwortung der Postulate [2021/448](#) und [2021/451](#) weiter dazu äussern.

7. *Inwieweit wurden die Gemeindebehörden von Pratteln und Augst in die Planung [des ÖV-Konzepts] mit einbezogen und wann wurde die Bevölkerung wie orientiert?*

Das Angebotskonzept «Weiterentwicklung ÖV-Angebot im Raum Pratteln–Rheinfelden» wurde von Herbst 2019 bis ins Frühjahr 2020 unter Federführung der Kantone Aargau und Basel-Landschaft erarbeitet. Im Erarbeitungsprozess wurden die Autobus AG Liestal und PostAuto AG sowie die Gemeinden Hersberg, Arisdorf, Giebenach, Augst, Kaiseraugst und Pratteln miteinbezogen.

Die Ergebnisse flossen in den 9. Generellen Leistungsauftrag im Bereich des öffentlichen Verkehrs für die Jahre 2022–2025 ein (9. GLA). Der 9. GLA lag im Sommer 2020 öffentlich auf. Im Frühling 2021 wurde der [9. GLA durch den Landrat beschlossen](#). Auf Basis des Landratsbeschlusses wurden die Transportunternehmen mit der Umsetzung des Konzepts beauftragt.

Die Bevölkerung wurde mehrfach und umfassend über den aktuellen Stand der Arbeiten orientiert.

- Medienmitteilung vom 10. Juni 2020 zum Start der Vernehmlassung des 9. GLA
- Medienmitteilung vom 16. Dezember 2020 zur Überweisung an den Landrat
- Amtsblattpublikation vom 19. Mai 2022 zum Start der Fahrplanvernehmlassung
- Informationen auf der Website [www.salina-raurica.ch](http://www.salina-raurica.ch)
- Newsletter «ProjektNews» Salina Raurica, insbesondere Nr. 3 und 4
- Medienorientierung vom 28. November 2022 zur Verkehrsumstellung Salina Raurica
- Versand der Info-Broschüre «TNW-Aktuell» rund zwei Wochen vor Fahrplanwechsel

Bezüglich dem REK sind die Gemeindebehörden Pratteln nicht nur einbezogen, sondern die federführende Instanz. Sie beziehen ihrerseits die Gemeinde Augst ein und begleiten die Arbeiten mit einem [umfassenden Mitwirkungsprozess](#).

Die Augster Einwohnerschaft wurde regelmässig und praktisch an jeder Gemeindeversammlung der letzten Jahre zu Salina Raurica und insbesondere dessen Verkehrsplanung orientiert. Ausserdem fanden zu allen wesentlichen Projektteilen Planaufgaben und Mitwirkungsgelegenheiten statt.

Im Übrigen wird die enge Koordination des Kantons mit den Gemeinden Pratteln und Augst im Rahmen Salina Raurica mit entsprechenden Sitzungsrhythmen auch 2023 fortgesetzt. So haben

auch die Gemeinden eine sehr unmittelbare Möglichkeit, Anliegen ihrer Einwohnerinnen und Einwohner in die weitere Projektentwicklung einzubringen – sei es zum ÖV-Konzept, zu Fragen der Verkehrsberuhigung oder zu weiteren Themen.

Liestal, 18. April 2023

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Kathrin Schweizer

Der 2. Landschreiber:

Nic Kaufmann