

Vorlage an den Landrat

Titel: Augst, Neue Führung der Kantonsstrasse
Planungs- und Projektierungskredit

Datum: 27. September 2016

Nummer: 2016-290

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](#)



2016/290

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Augst, Neue Führung der Kantonsstrasse
Planungs- und Projektierungskredit**

vom 27. September 2016

1. Zusammenfassung

Die Kantonsstrassen H3 in Augst und K292 in Kaiseraugst werden heute auf dem Abschnitt mit dem höchsten Verkehrsaufkommen von rund 16'000 Fahrzeugen pro Tag befahren. Mit den Entwicklungen in Salina Raurica, in den Arbeitsplatzgebieten in Kaiseraugst und Pratteln-Mitte wird der Verkehr auf dieser Achse in Zukunft in der Tendenz zunehmen. Zudem genügt die Hauptstrasse durch Augst derzeit nicht den Anforderungen einer Versorgungsroute (Typ I). Im Jahr 2012 wurde im Kanton Basel-Landschaft ein Projekt für eine Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Augst sistiert. Parallel dazu wurde das Postulat [2012/253](#) eingereicht, das die Regierung beauftragt, die Notwendigkeit einer Umfahrung Augst / Kaiseraugst zu prüfen. Richtplaneinträge für ein solches Vorhaben sind in beiden Kantonen vorhanden, jedoch ist die grenzüberschreitende Koordination hierzu noch durchzuführen.

Um zu klären, wie das Kantonsstrassennetz im Raum Augst / Kaiseraugst weiterzuentwickeln ist, soll gemeinsam mit dem Kanton Aargau eine Planungsstudie (ZMB - Zweckmässigkeitsbeurteilung) und in der Folge ein Vorprojekt erarbeitet werden. Dabei sind die betroffenen Gemeinden (insbesondere Pratteln, Augst und Kaiseraugst) einzubeziehen. Die Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau, den Gemeinden sowie der Einbezug des Bundesamts für Strassen (ASTRA) für die Planung ist aus folgenden Gründen zentral:

- Die Siedlungsgebiete von Augst und Kaiseraugst sind praktisch zusammengewachsen und die funktionalen Verflechtungen sind sehr eng. Eine isolierte (kantonsweise) Betrachtung ist deshalb kaum realistisch und nicht wünschenswert.
- Es muss eine zwischen den beiden Kantonen abgestimmte Lösung gefunden werden (Planungssicherheit schaffen). Die aktuelle Situation mit nicht zusammenpassenden Richtplaneinträgen ist zu beheben.
- Entlastungslösungen für die Ortsdurchfahrt Augst können nur im Kontext mit der A2/A3 und einem allfälligen 8-Spurausbau beurteilt werden.

Mit der neuen Führung der Kantonsstrasse zwischen der Frenkendörferstrasse im Westen und dem A3-Anschluss Rheinfelden West im Osten werden die folgenden Ziele verfolgt:

- substantielle Entlastung der Ortsdurchfahrt Augst und der nördlichen Frenkendörferstrasse vom Strassenverkehr
- ermöglichen einer Zentrumsentwicklung für die Ortsdurchfahrt von Augst sowie das Längi-Quartier
- Verbesserung der Anbindung der Entwicklungsgebiete in Pratteln-Ost, Augst und Kaiseraugst
- direktere Anbindung von Augusta Raurica und der Gemeinde Giebenach an das übergeordnete Strassennetz / Eliminierung einer Strasse mit der Funktion „Kantonsstrasse“ aus dem Kerngebiet von Augusta Raurica

Mit der Vorlage wird beim Landrat ein Verpflichtungskredit über CHF 2'500'000.— für die Erarbeitung einer Planungsstudie (Zweckmässigkeitsbeurteilung) und eines Vorprojekts beantragt. Auf Basis dieser Grundlagen kann in der Folge die räumliche Koordination zwischen den Kantonen Aargau und Basel-Landschaft sowie eine genauere Abschätzung des Nutzens und der Kosten einer neuen Kantonsstrassenführung und deren Etappierung erfolgen.

1.1. Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	4
2.	Rechtliche Grundlagen	5
3.	Begründung / Bedarf	5
3.1.	Einbindung in Planung / Projekt / Konzept	5
3.2.	Heutige Situation	7
3.3.	Künftige Situation und Ziele	8
3.4.	Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	9
3.5.	Alternativen	9
4.	Das gewählte Vorgehen	10
4.1.	Zu klärende Fragen	10
4.2.	Übersicht Vorgehen	11
4.3.	Schwerpunkte der Bearbeitung in der Planungsstudie	11
5.	Termine	12
6.	Kosten und Finanzierung	12
6.1.	Investitionskosten	12
6.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	13
6.3.	Folgekosten	13
6.4.	Finanzrechtliche Prüfung	14
7.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	14
8.	Antrag	17

2. Rechtliche Grundlagen

- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998, SGS 400
- Strassengesetz vom 24. März 1986, SGS 430
- Verordnung vom 19. Dezember 1972 über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte, SGS 435
- Landratsvorlage Salina Raurica [2007-005A](#) vom 19. August 2008: Genehmigung des Spezialrichtplans Salina Raurica (inzwischen integriert in den kantonalen Richtplan) mit [LRB-Nr. 982](#) vom 15. Januar 2009 für Projektierungs- und Verpflichtungskredite der Schlüsselprojekte im Gebiet Salina-Raurica
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), [Beschluss vom 26. März 2009](#)
- Richtplan Kanton Aargau (Stand 20. September 2011)

3. Begründung / Bedarf

3.1. Einbindung in Planung / Projekt / Konzept

Im kantonalen Richtplan ist die Umfahrung Augst als Zwischenergebnis bzw. in einer Variante als Trasseesicherung eingetragen. Im Richtplan des Kantons Aargau ist die Umfahrung von Kaiseraugst als Vororientierung eingetragen. Die beiden Karteneinträge sind aber nicht aufeinander abgestimmt. Eine kantonsübergreifende, umfassende Planungsstudie zur Entlastung von Augst und Kaiseraugst unter Einbezug des Nationalstrassennetzes ist aus folgenden Gründen am besten geeignet, um die anstehenden verkehrsplanerischen Fragestellungen zu beantworten:

- Die Siedlungsgebiete von Augst und Kaiseraugst sind praktisch zusammengewachsen und bilden einen gemeinsamen funktionalen Raum mit der Rheinstrasse/Landstrasse als gemeinsamer Hauptachse. Die grosse Entwicklungsdynamik insbesondere in Kaiseraugst kann die Situation in Zukunft weiter verschärfen. Eine isolierte Betrachtung ist deshalb nicht zielführend.
- Die Einträge in den kantonalen Richtplänen müssen abgestimmt sein und zusammenpassen, wofür es einer gemeinsamen Grundlage bedarf.
- Entlastungslösungen in diesem Raum können nur im Kontext mit der A2/A3 und einem allfälligen 8-Spurausbau beurteilt werden. Eine allfällige Anbindung der Umfahrung Augst an die Frenkendörferstrasse müsste zwingend so gestaltet werden, dass die Kapazitäten des Knotens Frenkendörferstrasse, welcher durch die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 entsteht, erhalten bleibt.
- Auch am Knoten Rheinstrasse / Frenkendörferstrasse besteht u.a. aufgrund der prognostizierten hohen Belastung der Frenkendörferstrasse Nord voraussichtlich Handlungsbedarf. Gleichzeitig soll geklärt werden, ob Giebenach und auch Augusta Raurica anders an das Kantonsstrassennetz angebunden werden können als bisher. Hierfür sind neue Konzepte zu prüfen.

Im Postulat [2012/253](#) „Umfahrung Augst – sofort!“ hat Landrat Christoph Buser am 6. September 2012 im Namen der FDP-Fraktion einen sofortigen Planungs- und Realisierungsstopp für die Sanierung und Umgestaltung der Hauptstrasse in Augst sowie die

zügige Projektierung und Umsetzung der Umfahrung Augst unabhängig von der Entwicklung in Salina Raurica gefordert. Der Landrat hat das Postulat mit Beschluss vom 21. März 2013 überwiesen. Die Regierung hat das Postulat mit Bericht vom 9. Juli 2013 dahingehend beantwortet, dass das Vorhaben mittels einer Verkehrsstudie vertieft untersucht werden soll. Wird für die Umfahrung Augst mit dieser Verkehrsstudie keine Lösung gefunden bzw. nur eine Lösung, die für eine Versorgungsroute (Typ I) nicht geeignet ist, oder zeichnet sich ab, dass die Umfahrung erst langfristig erstellt wird, wird die Projektierung für die Ortsdurchfahrt Augst für die Umgestaltung / Absenkung entsprechend fortgesetzt. Dabei ist auch denkbar, dass nur die Absenkung geplant und realisiert wird. Aufgrund des schlechten baulichen Zustands der Strasse wurde zudem in der Zwischenzeit eine reine Belagssanierung umgesetzt.

Folgende laufende Infrastrukturprojekte und Siedlungsentwicklungen im Umfeld sind für die Problemstellung von Bedeutung:

- **Verlegung Hauptverkehrsstrasse HV 3/7 (Rheinstrasse)** im Raum Salina Raurica: Die Verlegung der Rheinstrasse ist als Festsetzung im kantonalen Richtplan eingetragen. Das Bauprojekt wurde bis Ende 2015 ausgearbeitet, die Planaufgabe ist beendet. Für den Anschluss an die Frenkendörferstrasse ist ein neuer Knoten erforderlich. Vorgesehen ist ein dreiarmer Kreisverkehr, welcher aufgrund der hohen Belastung mit Bypässen ausgerüstet werden soll. Geometrisch kann eine allfällige Umfahrung Augst gemäss Richtplan hier angeschlossen werden, jedoch ist noch zu klären, ob dies verkehrstechnisch möglich ist und welche verkehrlichen Auswirkungen zu erwarten sind.
- **Verlängerung Tramlinie 14** bis Augst: Die Verlängerung der Tramlinie ist als Zwischenergebnis für die Erschliessung von Salina Raurica im kantonalen Richtplan eingetragen. Der Realisierungszeitpunkt ist offen.
- **Verkehrsentensive Nutzungen:** Die Entwicklung im Gebiet Salina Raurica wird ziemlich sicher Konsequenzen für das Verkehrsaufkommen in Augst haben. In Kaiseraugst werden aktuell mehrere Arbeitsplatzgebiete entwickelt. Der Kanton Aargau hat dazu einen koordinierten Kapazitätsnachweis erarbeitet und die maximal zulässigen Fahrten während der Spitzenzeiten verbindlich beschränkt, dennoch ist mit spürbarem Mehrverkehr zu rechnen. Weiter zu berücksichtigen ist die zukünftige Nutzung im Augster Oberdorf und in Augusta Raurica sowie die Entwicklung in Pratteln-Mitte (Areal Grüssen, Bahnhofsgelände).
- **Planungen ASTRA: 8-Spurausbau A2/A3 und Aufnahme A22 ins Nationalstrassennetz:** Das ASTRA hat den 8-Spurausbau der A2/A3 zwischen Verzweigung Hagnau und Anschluss Liestal bzw. Verzweigung Augst gemäss Botschaft zum Programm Engpassbeseitigung ins Modul 3 eingeteilt. Auch wenn gegenwärtig das generelle Projekt in Angriff genommen wird, ist die Umsetzung entsprechend erst langfristig zu erwarten und der Zeitpunkt der Inbetriebnahme ist angesichts finanzpolitischer und planungsrechtlicher Einflüsse unsicher. Die mit dem Projekt mögliche höhere Kapazität der Nationalstrasse kann langfristig zu einer Entlastung des untergeordneten Netzes beitragen und somit auch die Ausgestaltung oder die Notwendigkeit von Umfahrungen auf dem Kantonsstrassennetz beeinflussen. Weiter ist zu beachten, dass bei einer allfälligen Aufnahme der A22 ins Nationalstrassennetz der Anschluss Liestal zu einer Verzweigung umgebaut werden könnte, was auch Konsequenzen für die Verknüpfung mit der Frenkendörferstrasse haben dürfte.

Fazit: Der Raum Augst / Kaiseraugst bildet einen gemeinsamen funktionalen Raum mit erheblicher Entwicklungsdynamik. Eine Optimierung des regionalen Strassennetzes muss daher zwingend kantonsgrenzenüberschreitend betrachtet werden. Im Perimeter sind Umfahrungslösungen in beiden kantonalen Richtplänen eingetragen, die Einträge sind aber bisher nicht aufeinander abgestimmt. Neben den Schnittstellen zu den Infrastrukturplanungen und zur Entwicklung in Salina Raurica sind auch die Planungen des Bundes zu einem langfristigen 8-Spur-Ausbau der A2/A3 in die Überlegungen miteinzubeziehen. Die Infrastrukturprojekte für die Erschliessung von Salina Raurica werden zurzeit zügig vorangetrieben. Auch wenn dadurch und durch die Entwicklung in Pratteln kein Mehrverkehr in Augst und Kaiseraugst entsteht, werden die Randbedingungen verändert (neuer Knoten Frenkendörferstrasse, Umbau Knoten Ortskern Augst).

3.2. Heutige Situation

Der Strassenzug Hauptstrasse (H3) / Landstrasse (Kantonsstrasse K292), der die Siedlungsgebiete von Augst und Kaiseraugst in West-Ost-Richtung durchzieht, ist eine eidgenössische Hauptstrasse (3/7) und in den kantonalen Richtplänen als Hauptverkehrsstrassen klassiert. Die Giebenacherstrasse (K498) in Kaiseraugst ist im kantonalen Richtplan des Kantons Aargau als Verbindungsstrasse eingetragen. Auch die Giebenacherstrasse in Augst ist als übrige Kantonsstrasse klassiert.

Die Ortsdurchfahrt Augst wird auf dem Abschnitt mit dem höchsten Verkehrsaufkommen im Durchschnitt von rund 16'000 Fahrzeugen pro Tag befahren. Bei der kantonalen Zählstelle direkt an der Kantonsgrenze zum Aargau liegt das Verkehrsaufkommen aktuell bei rund 13'500 Fahrzeugen pro Tag. Dieser Wert war über die letzten Jahre konstant. Vor der Eröffnung des A3-Anschlusses Rheinfelden West wurde bei der kantonalen Zählstelle noch eine Belastung von ca. 16'300 Fahrzeuge pro Tag gemessen. Der Handlungsbedarf ist in den letzten Jahren demnach etwas geringer geworden. Mit den vorgesehenen Entwicklungen in Salina Raurica sowie in den Arbeitsplatzgebieten in Kaiseraugst und Pratteln-Mitte wird die Belastung in Zukunft tendenziell wieder zunehmen. Der Lastwagenanteil auf der Kantonsstrasse K292 liegt heute bei ca. 3% und auf der H3 in Augst bei ca. 5%.

Im engen westlichen Bereich auf Gemeindegebiet von Augst sind die Beeinträchtigungen erheblich (Lärm, Unfälle etc.), da die Strasse durch den ohnehin kleinen Ortskern hindurch führt und dadurch stark trennend wirkt. Im östlichen Bereich auf Gemeindegebiet von Kaiseraugst ist der Strassenraum grosszügiger und führt nicht durch die Ortszentren (historischer Dorfkern und Liebrüti) hindurch, weshalb die angrenzenden Nutzungen aufgrund der peripheren Lage weniger stark beeinträchtigt werden, allerdings verursacht die Strasse eine gewisse Trennung zwischen Bahnhofs- und südlichem Gemeindegebiet.

Das Verkehrsaufkommen auf der Hauptstrasse H3 / K292 durch das Siedlungsgebiet von Augst / Kaiseraugst ist gemäss Modellrechnungen grösstenteils hausgemacht, d.h. ein grosser Anteil der Fahrten beginnt oder endet innerhalb der beiden Gemeinden. Die Zusammensetzung des Verkehrs ist von grosser Bedeutung für die Lösungsfindung. Im Rahmen der Planungsstudie sollen deshalb vertiefende Erhebungen zu den Quellen und Zielen der Fahrten in der Ortsdurchfahrt Augst durchgeführt werden.

Aktuell werden mit dem regionalen Gesamtverkehrsmodell die Zahlen (inkl. der Entwicklung in Kaiseraugst) aktualisiert und neue, lokale Prognosen erstellt. Die Ergebnisse der oben erwähnten Erhebung werden zur Validierung der Verkehrsprognose verwendet. Diese bereinigten Modellgrundlagen sollen als belastbare Basis für die Beurteilung verschiedener Lösungen im Rahmen der Verkehrsstudie verwendet werden.

Die Hauptstrasse H3 durch Augst ist als Versorgungsroutenroute (Typ I) klassiert. Der Querschnitt, insbesondere die lichte Höhe der SBB-Brücke in Augst, genügt aber derzeit den entsprechenden Anforderungen nicht. Auch die lichte Höhe der SBB Unterführung Frenkendörferstrasse ist für eine Versorgungsroutenroute Typ 1 zu gering. Grundsätzlich bestehen die Optionen, bei einer neuen Führung der Kantonsstrasse die Versorgungsroutenroute auf der heutigen Strecke zu belassen (vgl. Lösung Sissach) oder aber diese anders bzw. auf der neuen Kantonsstrasse zu führen. Mit Letzterem steigen die technischen Anforderungen an die neue Kantonsstrasse, gleichzeitig könnte – die verlegte Rheinstrasse Salina Raurica in Betrieb und eine rechtzeitige Realisierung der neuen Kantonsstrasse vorausgesetzt - auf eine Absenkung der Hauptstrasse in Augst und der Frenkendörferstrasse bei der Unterführung SBB verzichtet werden. Diese Fragestellungen sind in der Planungsstudie ebenfalls zu klären.

Fazit: Das Verkehrsaufkommen auf der H3 bzw. K292 ist mit bis zu rund 16'000 Fahrzeugen pro Tag heute hoch, die Beeinträchtigungen sind v.a. im westlichen Bereich (Augst) gross. Die Strasse wird dabei zu einem erheblichen Teil von Quell-/Zielverkehr der beiden Gemeinden belastet. Für die Beurteilung möglicher Infrastrukturausbauten müssen die verkehrlichen Grundlagen aber detaillierter erhoben werden. Bei der Lösungsfindung ist zu beachten, dass die Anforderungen der Versorgungsroutenroute (Typ I) in Zukunft eingehalten werden.

3.3. Künftige Situation und Ziele

Es soll eine konsistente Strategie erarbeitet werden, wie die verkehrliche Situation auf der Hauptstrasse in Augst spürbar verbessert und Giebenach direkter an das Kantonsstrassennetz angebunden werden kann. Dabei soll geprüft werden, ob eine praktisch durchgängig neue Führung der Kantonsstrasse im Raum zwischen den Anschlüssen Liestal und Rheinfelden West erforderlich ist oder ob es Alternativen dazu gibt. Die Verkehrsbelastung auf der heutigen Hauptverkehrsstrasse 3/7 ist massgeblich auf die Entwicklung der Zahlen der Einwohner und Beschäftigten in Kaiseraugst zurückzuführen. Nur wenn es möglich ist, auch diesen Ziel-/Quellverkehr auf eine neue Strassenachse zu bringen, ist auf der Hauptstrasse in Augst eine spürbare Entlastung zu erreichen.

Mit einer neuen Führung der Kantonsstrasse zwischen der Frenkendörferstrasse im Westen und dem A3-Anschluss Rheinfelden West im Osten werden die folgenden Ziele verfolgt:

- substantielle Entlastung der Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst sowie der nördlichen Frenkendörferstrasse vom Strassenverkehr
- ermöglichen einer Zentrumsentwicklung für die Ortsdurchfahrt von Augst sowie das Längi-Quartier
- Verbesserung der Anbindung der Entwicklungsgebiete in Pratteln-Ost, Augst und Kaiseraugst

- direktere Anbindung von Augusta Raurica und der Gemeinde Giebenach an das übergeordnete Strassennetz / Eliminierung von Durchgangsverkehr aus dem zentralen Gebiet Augusta Raurica.

Im Rahmen der Planungsstudie wird zu zeigen sein, ob und mit welcher Variante diese Ziele am besten resp. möglichst kosteneffizient erreicht werden können. Es ist zu prüfen und aufzuzeigen, ob und wie eine Realisierung etappiert erfolgen kann und damit Massnahmen ggf. vorgezogen umgesetzt werden können.

3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Im Rahmen des Projekts „Netzstrategie Salina Raurica“ wurden 2007 / 2008 auch mögliche Lösungsansätze für eine Entlastung des Siedlungsgebietes von Augst und Kaiseraugst untersucht. Im Zentrum der Untersuchung stand allerdings die Kantonsstrassenführung durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica; mögliche Lösungen in Augst wurden aufgrund der geringeren Priorität im kantonalen Richtplan subsidiär behandelt. Eine eigentliche Abstimmung der Resultate mit dem Kanton Aargau fand nicht statt. Festgestellt wurde damals, dass die Karteneinträge für Umfahrungsstrassen in den beiden kantonalen Richtplänen ungenügend aufeinander abgestimmt sind.

Die „Planungsstudie Augusta Raurica“ von 2008 führte zu einer präzisen Trasseefreihaltung (z.B. beim Sammlungszentrum) für eine Umfahrung von Augst. Es wurde zudem erkannt, dass eine Führung der Strasse auf der Südseite der A3 aufgrund der räumlichen Konflikte (Archäologie / Wohngebiete in Kaiseraugst) zu favorisieren wäre. Allerdings führt eine solche Linienführung bei den heutigen Randbedingungen (Anschluss Frenkendörferstrasse / Führung der Strasse durch Verzweigung Augst) zu deutlich höheren Kosten.

Mit dem Postulat [2012/253](#) von Christoph Buser, FDP, wurde die Regierung eingeladen, die Notwendigkeit einer Umfahrung Augst / Kaiseraugst vertieft zu prüfen. Die Regierung hat das Postulat in der Landratsvorlage 2013/266 dahingehend beantwortet, dass in naher Zukunft eine Landratsvorlage über die Planung und Projektierung einer neuen Führung der Kantonsstrasse im Raum Augst zum Beschluss vorgelegt werden soll.

Aufgrund der Wechselwirkungen zu den Planungen des Kantons Aargau und der zunehmenden Entwicklungsdynamik im Raum Kaiseraugst / Rheinfeldern wurde deshalb 2014 mit dem Kanton Aargau auf fachlicher Stufe Kontakt aufgenommen und eine erste Auslegeordnung erarbeitet.

3.5. Alternativen

Im Zusammenhang mit dem 8-Spurausbau A2/A3 soll in der Planungsstudie überprüft werden, ob eine Entlastung des Siedlungsgebietes von Augst durch eine Lösung auf bzw. entlang der Nationalstrasse – zum Beispiel mit einer direkten Anbindung in den Anschluss Liestal – erreicht werden kann.

Es ist auch denkbar, dass eine spürbare Entlastung des Siedlungsgebietes ohne grundsätzliche Neuordnung des Kantonsstrassennetzes – d.h. über eine Optimierung der bestehenden H3 – erreicht werden kann. Eine abschliessende Beurteilung dieser „Nullvariante plus“ soll bei der

Beurteilung am Ende der Planungsstudie aufgrund der entsprechenden fachlichen Grundlagen erfolgen.

4. Das gewählte Vorgehen

Als Grundlage für die Landratsvorlage wurde mit dem Kanton Aargau eine gemeinsame Projektdefinition entworfen. Darin sind die Eckwerte des Aufgabenverständnisses, des Vorgehens und der Projektorganisation enthalten. Die zentralen Elemente der Projektdefinition gemäss aktuellem Koordinationsstand sind in die vorliegende Landratsvorlage eingeflossen. Die Projektdefinition ist zentral, damit die Arbeiten zusammen mit dem Kanton Aargau optimal geplant und umgesetzt werden können. Aufgrund der öffentlichen Vernehmlassung sowie der politischen Diskussion im Zusammenhang mit dieser Vorlage, wird die Projektdefinition ggf. anzupassen sein. Aus diesem Grund liegt diese gegenwärtig als Entwurf vor.

4.1. Zu klärende Fragen

Mit der zu erarbeitenden Verkehrsstudie bzw. dem anschliessenden Vorprojekt soll insbesondere Klarheit hinsichtlich der folgenden Fragen geschaffen werden:

Ist-Analyse

- Welche Probleme bestehen heute auf der Strassenachse (Leistungsfähigkeit, Umfeldverträglichkeit, Verkehrssicherheit, etc.)?
- Was sind die Anteile des Transitverkehrs, des Verkehrs von und nach Liebrüti, des Verkehrs von und nach Salina Raurica, etc.?

Prognosen

- Welche Entwicklungen bzw. welche Verkehrsströme beeinflussen das Verkehrsaufkommen in Zukunft?
- Wieviel Verkehr wird in Zukunft von Augusta Raurica erzeugt (Maximal-Szenario)?

Funktion der neuen Strasse

- Welche Funktionen müsste eine neue Strasse erfüllen? Geht es um eine Verlagerung des Transitverkehrs oder um eine siedlungsverträgliche Abnahme von Quell-/Zielverkehr? Welche Rolle spielt der Zubringerverkehr zur A2/A3?

Variantenstudium für neue Strasse (inkl. Auswirkungen und Gesamtverkehrskonzept)

- Wie könnte entsprechend eine sinnvolle neue Führung der Kantonsstrasse im Raum Augst / Kaiseraugst aussehen?
- Welchen Nutzen (insbesondere welche Entlastung der heutigen Ortsdurchfahrt) bringen die verschiedenen Varianten? Welche Nachteile und/oder Risiken sind damit verbunden? Mit welchen Kosten ist zu rechnen?
- Welche Lösung wird unter Berücksichtigung aller Vor- und Nachteile sowie der Unwägbarkeiten (Chancen / Risiken) empfohlen?
- Wie sieht ein robustes Gesamtkonzept inkl. flankierender Massnahmen und Etappierung aus?

Ergänzende Fragestellungen

- Wie können die Anforderungen einer Versorgungsrouten bereits kurz- bis mittelfristig eingehalten werden?
- Welche Abhängigkeiten bestehen zu den Planungen des Bundes?

Die Planungsstudie und das Vorprojekt sollen die Grundlagen für das weitere Richtplanverfahren in den Kantonen Basel-Landschaft und Aargau liefern, so dass es gegebenenfalls zu einer Festsetzung im kantonalen Richtplan kommt.

4.2. Übersicht Vorgehen

Die komplexe Problemstellung mit diversen Schnittstellen und Nachbarprojekten erfordert eine ganzheitliche Betrachtung. Da sehr unterschiedliche Lösungsansätze denkbar sind, ist eine transparente und nachvollziehbare Lösungsevaluation nötig. Als Methodik der Planungsstudie ist daher eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB) vorgesehen. Das standardisierte Verfahren mit vollständigem Variantenstudium in vier Phasen (Lagebeurteilung, Variantenstudium, Machbarkeitsabklärungen, Variantenvergleich) erlaubt eine umfassende und transparente Evaluation der zweckmässigsten Lösung. Auf der Prozessseite ist die gemeinsame Erarbeitung durch Kantone und Gemeinden zentral für eine erfolgreiche Lösungsfindung. Die Gemeinden Augst, Kaiseraugst, Pratteln und Rheinfelden werden daher in einer Begleitgruppe ihre Anliegen möglichst direkt einbringen können.

Im Rahmen des Vorprojekts wird die Bestlösung aus der Planungsstudie projiziert und punktuelle, technische Varianten geprüft. Basierend auf dem Vorprojekt ist eine Kostenschätzung mit einer Genauigkeit von +/- 20% möglich.

4.3. Schwerpunkte der Bearbeitung in der Planungsstudie

Unabdingbar für einen erfolgreichen Prozess ist zu Beginn eine saubere **Lagebeurteilung**. Auf der quantitativen Seite soll dazu vor allem eine umfassende Erfassung der Verkehrsströme mittels einer sogenannten Nummernschilderhebung durchgeführt werden. Damit können die Anteile des Binnen-, Quell- und Ziel- sowie des Transitverkehrs durch Augst und Kaiseraugst verlässlich bestimmt und das Verkehrsmodell validiert werden. Auf der planerisch-politischen Ebene sollen die Anliegen und Zielsetzungen der betroffenen Gemeinden mittels Erkundungsgesprächen abgeholt werden. Diese Rückmeldungen der Gemeinden werden in der Folge an einem moderierten Workshop mit den Planungen und Rechtsgrundlagen der Kantone abgeglichen und das gemeinsame Ziel- und Aufgabenverständnis wird präzisiert.

Das anschliessende **Variantenstudium** soll breit sein und auch langfristige Ansätze unter Berücksichtigung von Ausbauten auf dem Nationalstrassennetz beinhalten. Der Lösungsfächer wird anschliessend aufgrund einer qualitativen Beurteilung anhand der primären Projektziele, allfälliger No-Go's und groben Kosten-Wirkungs-Abschätzungen eingeengt.

Für die weiter zu verfolgenden Massnahmen wird die **Machbarkeit** vertieft beurteilt. Dazu müssen die Varianten projiziert werden. Untersucht werden die bautechnische Machbarkeit (Einhaltung Normen), die planungsrechtliche Machbarkeit (v.a. Lärmschutz, Archäologie etc.)

sowie die verkehrstechnische Dimensionierung der Anschlussknoten. Abschliessend werden die Kosten geschätzt.

Als Bewertungsverfahren beim **Vergleich** der verschiedenen Varianten wird eine Nutzwertanalyse (NWA) vorgeschlagen. Der Gesamtnutzen soll zudem in einer Kostenwirksamkeitsanalyse (KWA) den jeweils anfallenden Kosten gegenübergestellt werden. Da das Projekt Teil eines Agglomerationsprogramms sein könnte, sollen sich die Ziele an den Wirkungskriterien der Agglomerationsprogramme anlehnen. Diese sind auf ihre Relevanz für das vorliegende Projekt zu prüfen und gegebenenfalls zu bereinigen bzw. zu ergänzen. Von grosser Bedeutung sind nach Abschluss des Vergleichs die Deutung der Ergebnisse und die Ableitung von robusten, klar verständlichen Empfehlungen im Sinne eines Aktionsplans. Dabei sollten robuste Etappen definiert werden und es ist aufzuzeigen, wie mit sich ändernden Rahmenbedingungen aufgrund übergeordneter Vorhaben (z.B. Ausbau A2/A3) umgegangen wird.

Als Resultat der Planungsstudie liegt ein Gesamtverkehrskonzept für den Untersuchungsraum vor, welches auch Aussagen zur möglichen Etappierung sowie den notwendigen flankierenden Massnahmen zu einer neuen Kantonsstrasse im Raum Augst / Kaiseraugst macht. Dieses ist die Basis für die weitere Projektierung (Vorprojekt).

5. Termine

Für die Erarbeitung der Planungsstudie und des Vorprojekts ist unter Annahme eines Landratsbeschlusses im 4. Quartal 2016 der folgende Terminplan vorgesehen:

- | | |
|--|------------------------|
| • Beginn Planungsstudie | Ende 2016/ Anfang 2017 |
| • Abschluss Planungsstudie | Frühjahr 2018 |
| • Beginn Vorprojekt (Generelles Projekt) | Mitte 2018 |
| • Abschluss Vorprojekt (Generelles Projekt) | 2020 |
| • LRV Genehmigung Generelles Projekt /
Kredit für Bauprojekt / KRIP-Anpassung | 2021 |

Aufgrund der Abhängigkeiten von Zwischenentscheiden in den beiden Kantonen sowie den betroffenen Gemeinden kann sich der Terminplan noch verändern. Beim obenstehenden Terminplan wird angenommen, dass die personellen Ressourcen für die Projektbearbeitung bei den Kantonen intern nach Bedarf des Projektes zur Verfügung gestellt werden können.

6. Kosten und Finanzierung

6.1. Investitionskosten

Die Planung und Projektierung erfolgt in zwei Schritten mit den folgenden Kosten:

Planungsstudie CHF 500'000.--

Vorprojekt CHF 2'000'000.--

Total CHF 2'500'000.--

Das Projekt mit Investitionskosten von CHF 2'500'000.-- ist im aktuellen Investitionsprogramm 2017-2026 enthalten. Davon sind CHF 100'000.-- bereits im aktuellen Budget 2016 eingestellt.

Kontierung		
IM-Position	Innenauftrag	Kostenart
2301.168	701232	5010 0 010

Der Kredit gliedert sich in folgende Jahrestanchen:

- 2016: CHF 100'000.00
- 2017: CHF 300'000.00
- 2018: CHF 1'000'000.00
- 2019: CHF 500'000.00
- 2020: CHF 400'000.00
- 2021: CHF 200'000.00

6.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

Es ist vorgesehen, dass sich der Kanton Aargau an der Planungsstudie finanziell beteiligt. Über eine Beteiligung an der Phase Vorprojekt wird nach Vorliegen der Planungsstudie entschieden.

6.3. Folgekosten

Finanzierungszahlen zum Projekt „Augst, Neue Führung der Kantonsstrasse, Planung und Projektierung“ nach FHG §35 Abs. 4.

Zusammenfassung Folgekosten

in CHF

		7/2021	2022	2023	2024	2025
1	Zusätzliche Mitarbeiter	0	0	0	0	0
2	Nettoinvestitionen	2'500'000				
3	Betriebskosten	1	1	1	1	1
	Unterhaltskosten	0	0	0	0	0
	Abschreibungen					
	Zinskosten	16'927	40'625	40'625	40'625	40'625
	Folgekosten	16'928	40'626	40'626	40'626	40'626
4	Folgertrag	0	0	0	0	0
3 - 4	Folgekosten netto	16'928	40'626	40'626	40'626	40'626

Die wiederkehrenden Folgekosten werden im AFP 2018 – 2021 berücksichtigt.

6.4. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Im Rahmen der Vernehmlassung wurden die Gemeinden Augst und Pratteln sowie der Kanton Aargau (und damit auch explizit die Gemeinden Kaiseraugst, Rheinfelden und Planungsverband Fricktal Regio) eingeladen zur Landratsvorlage Stellung zu nehmen.

Die **Gemeinde Augst** hat sich wie folgt vernehmen lassen:

Primär ist die Gemeinde sehr erfreut, dass mit der Vorlage dem obersten und seit langer Zeit geforderten Anliegen einer umfassenden Verkehrslösung und der angestrebten Entlastung der Ortsdurchfahrt Rechnung getragen wird. Inhaltlich entspricht der Entwurf weitestgehend

unseren Vorstellungen und wir sehen lediglich einige kleinere, aber doch wesentliche Ergänzungen in den folgenden Punkten:

- *Aktuelle Verkehrsbelastung: In der parallel aufliegenden Landratsvorlage zu Verlegung und Rückbau der Rheinstrasse wird mit höheren Verkehrszahlen argumentiert (Tagesdurchschnitt 16'300 Fahrzeuge), welche auch für diese Vorlage zu verwenden sind. Wir begrüssen es deshalb, dass die verkehrlichen Grundlagen im Rahmen des Projekts effektiv erhoben werden sollen, und nicht bloss auf Modellrechnungen beruhen.*

Hinweis: Die Zahl wurde entsprechend angepasst, wobei diese je nach Jahr und Ort der Zählung sich unterscheidet.

- *Die für die Sicherstellung der Ausnahmetransportroute zusätzlich erforderliche Absenkung der Frenkendörferstrasse würde bei einem erfolgreichen Projektverlauf hinfällig und muss daher auch als Vorteil aufgeführt werden.*

Hinweis: Die Landratsvorlage wurde zu diesem Aspekt präzisiert; ob die Absenkung wirklich hinfällig wird; ist von verschiedenen Faktoren abhängig.

- *Eine Südumfahrung von Augst und Kaiseraugst würde die Verkehrskapazität in diesem Gebiet deutlich erhöhen, ein Umstand der insbesondere bei Stau durch Unfälle oder Baustellen auf der A2/A3 eine weitere Umfahrungsmöglichkeit bedeuten würde.*

Hinweis: Die Prioritätensetzung ist im Grundsatz so, dass die A2/A3 möglichst in dem Masse ausgebaut werden soll, dass die Kapazitäten ausreichen und kein Durchgangsverkehr das untergeordnete Netz belastet. Damit werden auch Ausnahmestände (Unfälle, etc.) möglichst vermieden. Während Baustellenzustände auf Nationalstrassen darf es zu keiner Reduktion der Fahrspuren führen. Eine einspurige Kantonsstrasse kann / soll keine Redundanz für den Transitverkehr auf einer zwei- oder dreispurigen Nationalstrasse sein.

- *Zukünftiges Verkehrspotenzial: Neben der rasanten Arbeitsplatzentwicklung in der Nachbargemeinde (Roche) wird in Kaiseraugst in den kommenden Jahren auch eine Zunahme der Wohnkapazitäten durch innere Verdichtung (Liebrüti Domus) erfolgen.*

Hinweis: Im Rahmen der Modellierung werden die angenommenen Siedlungsentwicklungen auch in Kaiseraugst berücksichtigt.

- *Einbezug des ASTRA: Die Wichtigkeit des Einbezugs des ASTRA in die Planungen ist für uns nachvollziehbar, wirkt aber durch die Aussage, dass der Ortsdurchgangsverkehr zur Hauptsache hausgemacht sei, etwas widersprüchlich.*

Hinweis: Das ASTRA hat als Eigentümerin der Nationalstrassen bei den Schnittstellen zum untergeordneten Netz (Anschlüsse) und einer allfälligen Linienführung innerhalb der Nationalstrassenbaulinien eine zentrale Rolle.

- *Einbezug der Roche: ein regelmässiger Austausch mit und Einbezug des wichtigsten Industriebetriebs und somit stärksten Verkehrsverursacher zur Abgleichung der Verkehrsentwicklungen und –erwartungen scheint uns zumindest erwähnenswert.*

Hinweis: Im Rahmen der Projektorganisation wird der Einbezug wichtiger Stakeholder festgelegt.

Die **Gemeinde Pratteln** hat sich zu Vorlage wie folgt geäußert:

Mit einer kantonsübergreifenden, umfassenden Planungsstudie und einem Vorprojekt sollen die Möglichkeiten einer neuen Kantonsstrassenverbindung zwischen der Frenkendörferstrasse und dem Kanton Aargau im Osten aufgezeigt und die Grundlagen für die bauliche Umsetzung erarbeitet werden. Die Landratsvorlage zeigt die verschiedenen Fragestellungen, Verfahrensschritte und Zielsetzungen auf.

Die Gemeinde Pratteln nimmt erfreut zur Kenntnis, dass die verkehrliche Situation auch in Berücksichtigung der Umliegung der Rheinstrasse im Bereich des Entwicklungsgebiets Salina Raurica, grossflächig über die Kantongrenze hinweg, geprüft wird.

Zur Landratsvorlage „Augst, neue Führung der Kantonsstrasse“ haben wir keine weiteren Bemerkungen anzubringen.

Die Stellungnahme wird positiv zur Kenntnis genommen.

Der **Kanton Aargau** hat nach - vorgängig eingeholter Stellungnahmen bei den Gemeinden Kaiseraugst und Rheinfelden sowie beim Planungsverband Fricktal Regio - sich wie folgt zur Vorlage geäußert:

Der Planungsverband wie auch die Gemeinden Kaiseraugst und Rheinfelden begrüßen die grenzüberschreitende Zusammenarbeit der beiden Kantone für die vorgesehene Planungsstudie und die Ausarbeitung eines Vorprojekts.

Die Gemeinde Kaiseraugst äussert sich dahingehend, dass eine Linienführung kantonsübergreifend auf der Südseite der A3 zu suchen ist und insbesondere die K498 Giebenacherstrasse nicht mit Mehrverkehr belastet wird. Der Planungsverband Fricktal Regio und die Gemeinde Rheinfelden unterstützen die Anliegen der Gemeinde Kaiseraugst betreffend Linienführung südlich der A3.

Die Gemeinde Kaiseraugst wie auch die Gemeinde Rheinfelden möchten in geeigneter Weise im Planungsprozess miteinbezogen werden.

Aus Sicht der kantonalen Verkehrsplanung haben wir Verständnis für die Anliegen der Gemeinden und unterstützen den Antrag für einen Miteinbezug in den Planungsprozess. Die Festlegung der Projektorganisation ist noch nicht erfolgt. Wir gehen davon aus, dass eine Begleitgruppe für den Planungsprozess einberufen wird und die Gemeinden eingebunden werden können.

Die Stellungnahme wird positiv zur Kenntnis genommen. Der Einbezug der Gemeinden ist im Rahmen einer Begleitgruppe vorgesehen; damit kann auch sichergestellt werden, dass die Anliegen der Gemeinden in den Planungsprozess einfließen.

8. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen wird dem Landrat beantragt, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 27. September 2016

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Thomas Weber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

⚭ Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

Landratsbeschluss

über Augst, Neue Führung der Kantonsstrasse; Planungs- und Projektierungskredit

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

- ://:
1. Für die Erarbeitung einer Planungsstudie und eines Vorprojekts für die neue Führung der Kantonsstrasse im Raum Augst und Kaiseraugst wird ein Planungs- und Projektierungskredit von CHF 2'500'000.— (inkl. MwSt. von 8%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden allfällige Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2015 bewilligt.
 2. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: