



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: Interpellation [2011/014](#) von Martin Rüegg vom 24. Januar 2011 betreffend "Salina Raurica - Wie stehts um die Zusammenarbeit zwischen Augst und Kaiseraugst?"

Datum: 29. März 2011

Nummer: 2011-014

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](#)



2011/014

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Beantwortung Interpellation [2011/014](#) von Martin Rüegg vom 24. Januar 2011 betreffend "Salina Raurica - Wie stehts um die Zusammenarbeit zwischen Augst und Kaiseraugst?"

vom 29. März 2011

1. Ausgangslage

Am 24. Januar 2011 reichte Landrat Martin Rüegg - SP-Fraktion - die Interpellation 2011/014 betreffend "Salina Raurica - Wie stehts um die Zusammenarbeit zwischen Augst und Kaiseraugst?" mit folgendem Wortlaut ein:

Im Rahmen des Spezialrichtplans Salina-Raurica ([2007/005](#) und [2007/005A](#)) sind Kredite für Schlüsselprojekte gesprochen worden. Mit der Verlegung der Rheinstrasse an die A2 verknüpft, sind die Verkehrsberuhigung der Hauptstrasse Augst und die Umfahrung von Augst/Kaiseraugst. An einer öffentlichen Veranstaltung in Augst wurde darüber informiert, dass die Hauptstrasse unter der SBB Bahnüberführung in Augst abgesenkt werden solle. Die Gründe dafür sind unklar, weil dieser Zustand schon seit rund 25 Jahren unverändert ist und nicht erkennbar ist, welche Strassentransporte verhindert waren, die aktuell bestehende Schwerverkehrsrouten zu benützen. Ein Ausbau der Hauptstrasse auf Kaiseraugster Seite würde aber vermutlich den Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Augst sowie einer möglichen Umfahrung zuwider laufen.

Es stellen sich daher folgende Fragen:

- 1. Soll die Hauptstrasse in Augst unter dem SBB-Bahnviadukt tatsächlich abgesenkt werden? Zu welchem Zweck?*
- 2. Wenn ja, wie ist das mit den Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Augst kompatibel?*
- 3. Wenn ja, wird einer dereinstigen Umfahrung unzweckmässig vorgegriffen?*
- 4. Wieweit ist das Projekt Südumfahrung Salina Raurica (Augst) gediehen?*
- 5. Wie und wo soll das neue Projekt "Römermuseum" Augst an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen werden, nachdem auch das "Oberdorf Augst" für den Durchgangsverkehr entlastet werden soll?*
- 6. Soll die Verbindung mit dem Aargauer Strassennetz über die Venus/Schwarzackerstrasse gewährleistet werden?*
- 7. Inwieweit ist die Südumfahrung Kaiseraugst in das Projekt miteinbezogen?*
- 8. In welchem Rahmen und mit welcher Frequenz finden Absprachen im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung in Augst/Kaiseraugst statt?*
- 9. Welche Behörden (Kanton - Gemeinden) sind in diesen Arbeitsgruppen tätig?*

Wir bitten den Regierungsrat um eine baldige schriftliche Antwort."

2. Antworten des Regierungsrates zu den einzelnen Fragen

1. Soll die Hauptstrasse in Augst unter dem SBB-Bahnviadukt tatsächlich abgesenkt werden? Zu welchem Zweck?

Gemäss Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte ([SGS 435](#)) ist die Hauptstrasse Augst Bestandteil einer Versorgungsroute Typ I (Auhafen - Augst - Rheinfelden), siehe auch Anhang). Versorgungsrouten Typ I haben gemäss der genannten Verordnung eine lichte Höhe von 5.2 m aufzuweisen.

Der Plan über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte beruht auf einer Vereinbarung der kantonalen Baudirektorenkonferenz aus den Siebzigerjahren des 20. Jahrhunderts. Die Vereinbarung bezweckt unter anderem die Wirtschaftsförderung vor allem der schweizerischen Exportwirtschaft durch eine Anbindung der Industriestandorte des Mittellandes an die Rheinhäfen in der Region Basel. Diese weitsichtige Massnahme zur Wirtschaftsförderung dürfte kaum an Aktualität eingebüsst haben, ist doch die Tendenz zur Fertigung grosser Bau-, Maschinen- und Apparateile sowohl im Export als auch im Import ungebrochen aktuell.

Heute können lediglich Fahrzeuge mit einer Höhe von bis zu rund 4.7 m die SBB-Brücke in Augst unterqueren. Eine naheliegende Alternative zur Umfahrung des Hindernisses besteht nicht. Die Brücken über der Autobahn weisen eine noch geringere lichte Höhe auf (4.4 bzw. 4.5 m je nach Fahrtrichtung). Die Nationalstrassen (Autobahnen) sind nicht Bestandteil der Versorgungsrouten und weder im Bereich Maximalhöhe noch im Bereich zulässiges Gesamtgewicht darauf ausgerichtet. Hohe Ausnahmetransporte müssen zum und vom Auhafen daher heute über die Versorgungsroute via Langenbruck geleitet werden und einen grossen Umweg in Kauf nehmen.

Auf Grund dieser Tatsachen ist bereits 1976 anlässlich des Umbaus der SBB-Brücke zwischen den SBB und dem Kanton BL vertraglich geregelt worden, dass eine Strassenabsenkung auf eine lichte Höhe von 5.2 m etappenweise erfolgen wird. Das Brückenbauwerk ist bereits darauf ausgelegt.

Mit dem Projekt zur Sanierung und Umgestaltung der Hauptstrasse in Augst (siehe Frage 2) wird die Absenkung auf 5.2 m (plus Zuschläge für die Ausrundung) nun durchgeführt. Damit wird das letzte Höhen-Hindernis beseitigt. Auch bei allen bereits erfolgten Aus- und Umbauten im Kanton Aargau sind die Höhenvorgaben umgesetzt worden. Damit besteht künftig eine durchgängige Versorgungsroute Typ I ohne Höheneinschränkung vom Auhafen bis zur Kantonsgrenze Zürich.

2. Wenn ja, wie ist das mit den Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Augst kompatibel?

Der Kantonale Richtplan (Gebietsplanung Salina Raurica) enthält für die Hauptstrasse Augst den Planungsgrundsatz: „Die Hauptstrasse in Augst zwischen der Verzweigung Frenkendörferstrasse und der östlichen Gemeindegrenze wird unter Mitwirkung der Gemeinde Kaiseraugst verkehrsberuhigt. [...]“.

Das Projekt für diese Verkehrsberuhigung ist zurzeit in Arbeit (derzeit Fertigstellung Vorprojekt). Neben der Verkehrsberuhigung sind die dringend notwendige Sanierung des Strassenaufbaus sowie die oben beschriebene Absenkung im Bereich der SBB-Brücke Bestandteile des Projekts.

Zur Beruhigung des Verkehrs ist eine Reihe von Massnahmen vorgesehen. So sollen unter anderem die Gestaltung mit der Schaffung von Platzsituationen optimiert, Fussgängerquerungen mit Inseln geschützt, in der Steigung ein Radstreifen angeordnet, der Querschnitt verstetigt und eine neue Bushaltestelle geschaffen werden.

Alle geplanten Massnahmen lassen sich mit der Absenkung problemlos kombinieren. Auch sind durch die Absenkung keine negativen Auswirkungen auf die Verkehrsberuhigung im Allgemeinen zu erwarten. Die beiden Trottoirs sowie neu auch ein Veloweg in Fahrtrichtung Basel sollen aus Komfortgründen auf dem bisherigen Niveau verbleiben und nicht mit abgesenkt werden (Stützmauern zur Fahrbahn).

Eine Zunahme des gemäss Strassenverkehrsgesetz allgemein zulässigen Lastwagenverkehrs ist durch eine Erhöhung des Lichtraumprofils nicht zu erwarten, weil dieser Verkehr schon heute die Strecke ungehindert benutzen kann. Die Ausnahmetransporte benötigen eine polizeiliche Bewilligung und werden meist auch mit Polizeibegleitung geführt. Die zusätzlichen Ausnahmetransporte, die nun infolge der Absenkung die Hauptstrasse durch Augst benutzen können, werden anzahlmässig sehr gering sein.

Zeitgleich zum Projekt in Augst wird im Aargau ein Projekt zur Sanierung der Landstrasse (K292) erarbeitet. Die Projekte werden detailliert aufeinander abgestimmt (siehe auch Fragen 8 und 9) und gemeinsam auch vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms gefördert. Die Sanierung auf Kaiseraugster Seite umfasst, wie jene in Augst, keinen Ausbau, sondern einen Umbau mit Aufwertung.

3. *Wenn ja, wird einer dereinstigen Umfahrung unzweckmässig vorgegriffen?*

Bezüglich der Umfahrung Augst enthält der Kantonale Richtplan die folgenden Planungsgrundsätze/-anweisungen: *„Im Fall einer massgeblichen Zusatzbelastung durch Salina Raurica auf der Ortsdurchfahrt Augst ist eine südliche Umfahrung von Augst vorgesehen. [...] 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.“* Der Korridor für die Umfahrung ist in der Plandarstellung als Zwischenergebnis festgehalten (siehe Anhang).

Mit dem Projekt der Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst wird der Umfahrung in keiner Weise vorgegriffen. Die Realisierung der Verkehrsberuhigung der Hauptstrasse kann – je nach Projektverlauf und Finanzierung – ab ca. 2014 erfolgen und unmittelbar Wirkung zu Gunsten der Anwohner entfalten. Im Investitionsprogramm des Kantons BL ist sie ab 2014 zur Realisierung vorgesehen. Mit der Verkehrsberuhigung der Hauptstrasse soll auch gefördert werden, dass der Transitverkehr die Nationalstrasse N2 benutzt und so zusätzliches Verkehrsaufkommen auf der Hauptstrasse vermieden wird. Die Umfahrung Augst hat gemäss den obigen Vorgaben einen wesentlich längeren Planungshorizont (siehe auch Frage 4).

4. *Wieweit ist das Projekt Südumfahrung Salina Raurica (Augst) gediehen?*

Mit dem Spezialrichtplan Salina Raurica (aufgegangen in den Kantonalen Richtplan im Kapitel 'Gebietsplanungen') sind, neben der Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst, zwei Strassenprojekte definiert worden: Die Verlegung der Rheinstrasse zwischen Salinenstrasse und Frenkendörferstrasse an die Autobahn (Festsetzung) und die Umfahrung Augst (Zwischenergebnis) (siehe auch Anhang).

Für die Verlegung der Rheinstrasse liegen abgeschlossene Machbarkeitsstudien vor. Derzeit läuft die Projektierung. Für die Umfahrung Augst besteht als nächster Schritt die Aufgabe, die Kennwerte für eine massgebliche Zusatzbelastung in Augst festzulegen (siehe Frage 3). Das Tiefbauamt bereitet derzeit die Grundlagen für diese Festlegung vor. Für das Jahr 2011 sind Gespräche mit den Gemeinden Augst und Kaiseraugst sowie mit dem Kanton Aargau zur

Definition der Kennwerte geplant. Im Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft sind jedoch bis 2021 weder finanzielle Mittel für die Planung noch für die Realisierung eingestellt.

5. *Wie und wo soll das neue Projekt "Römermuseum" Augst an das übergeordnete Verkehrsnetz angeschlossen werden, nachdem auch das "Oberdorf Augst" für den Durchgangsverkehr entlastet werden soll?*

Gegenwärtig wird unter Federführung von Augusta Raurica in enger Zusammenarbeit zwischen BKSD und BUD das Entwicklungskonzept 'Augusta Raurica' erarbeitet mit dem Ziel, den Entwurf dieses Konzepts der landrätlichen BKSK im Sommer 2011 vorlegen zu können.

Mit diesem Konzept sollen einerseits die Rahmenbedingungen für das Label 'Weltkulturerbe Augusta Raurica' geklärt und andererseits die raumplanerischen Voraussetzungen für die Revision des Kantonalen Nutzungsplanes 'Augusta Raurica' geschaffen werden.

Es werden sowohl die Frage des Standorts des künftigen Römermuseums und des Sammlungsentrums wie die Frage der Erschliessung und die Frage nach den Parkierungsmöglichkeiten für diesen Bau von eminenter kantonaler Bedeutung auf Konzeptstufe geklärt.

Dabei stellt die enge Zusammenarbeit zwischen Augst und Kaiseraugst bei der Erarbeitung des Entwicklungskonzepts die planerische Abstimmung zwischen den Nachbarn jederzeit sicher.

6. *Soll die Verbindung mit dem Aargauer Strassennetz über die Venus/Schwarzackerstrasse gewährleistet werden?*

Wie unter Punkt 5 der Antwort bereits ausgeführt soll diese Frage im Rahmen des Entwicklungskonzepts erörtert werden.

7. *Inwieweit ist die Südumfahrung Kaiseraugst in das Projekt miteinbezogen?*

Zwischen dem Projekt Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst und der Umfahrung Augst/Umfahrung Kaiseraugst besteht, wie bei Frage 3 geschildert, kein unmittelbarer Zusammenhang.

Hingegen ist bei einer allfälligen späteren Projektierung der Umfahrung Augst (nach Erreichen der Kennwerte – siehe Frage 4) selbstverständlich die Situation im Bereich der Gemeinde Kaiseraugst mit zu berücksichtigen. Der Aargauer Richtplan enthält als Vororientierung eine Projektidee für eine Umfahrung südlich der Autobahn (Beschluss des Grossen Rats vom 22.06.2010). Falls die Projektierung der Umfahrung Augst effektiv gestartet wird, erfolgt die Koordination der verschiedenen Optionen im Rahmen des Variantenstudiums. Die unterschiedliche Einstufung in den beiden kantonalen Richtplänen bildet den zeitlichen Handlungsbedarf ab.

- 8./9. *In welchem Rahmen und mit welcher Frequenz finden Absprachen im Zusammenhang mit der Verkehrsentwicklung in Augst/Kaiseraugst statt?*

Welche Behörden (Kanton - Gemeinden) sind in diesen Arbeitsgruppen tätig?

Es finden zahlreiche Absprachen in diesem Zusammenhang auf allen Verwaltungs- und Behördenebenen statt.

Die Koordination in Bezug auf das Projekt Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst und das Partnerprojekt Sanierung K292 (Landstrasse) Kaiseraugst, welches zeitgleich entwickelt wird,

erfolgt insbesondere durch den engen und regelmässigen Kontakt (mehrfach pro Monat) der beiden verantwortlichen Projektleiter in der Aargauer Abteilung Tiefbau sowie dem Baselbieter Tiefbauamt. Diese stehen ihrerseits im engen Kontakt mit den Gemeindevertretern (Verwaltung und Gemeinderat) von Kaiseraugst bzw. Augst. Bei Bedarf werden zusätzlich Sitzungen mit Vertretern beider Gemeinden und beider Kantone durchgeführt.

Für das Gesamtprojekt Salina Raurica besteht eine umfassende Projektorganisation, welche insbesondere den Austausch auf Baselbieter Seite sicherstellt. Es bestehen sowohl mehrere technische Gremien (Gemeindeverwalter, Bauverwalter und Kantonsmitarbeiter – monatliche Sitzungen) als auch ein politisches Führungsgremium (Gemeindepräsidenten und Regierungsrat). Sowohl auf Ebene Kantonsverwaltung als auch zwischen den Gemeinden besteht Austausch mit der Aargauer Seite über die Resultate dieser Arbeit.

Bei formellen Verfahrensschritten erfolgt darüber hinaus ein wechselseitiger Einbezug in schriftlicher Form. Die relevanten Dokumente werden wechselseitig zur Stellungnahme zugestellt.

Für die Erarbeitung des Entwicklungskonzepts Augusta Raurica besteht zudem eine Arbeitsgruppe mit Vertretern der Gemeinden Kaiseraugst und Augst (Gemeindepräsidenten) sowie den betroffenen kantonalen Fachstellen (BKSD und BUD mit Amt für Liegenschaftsverkehr und Amt für Raumplanung); hier werden Fragen der Siedlungsentwicklung und der Verkehrsplanung mit dem Fokus auf Augusta Raurica diskutiert.

Liestal, 29. März 2011

Im Namen des Regierungsrates
der Präsident:

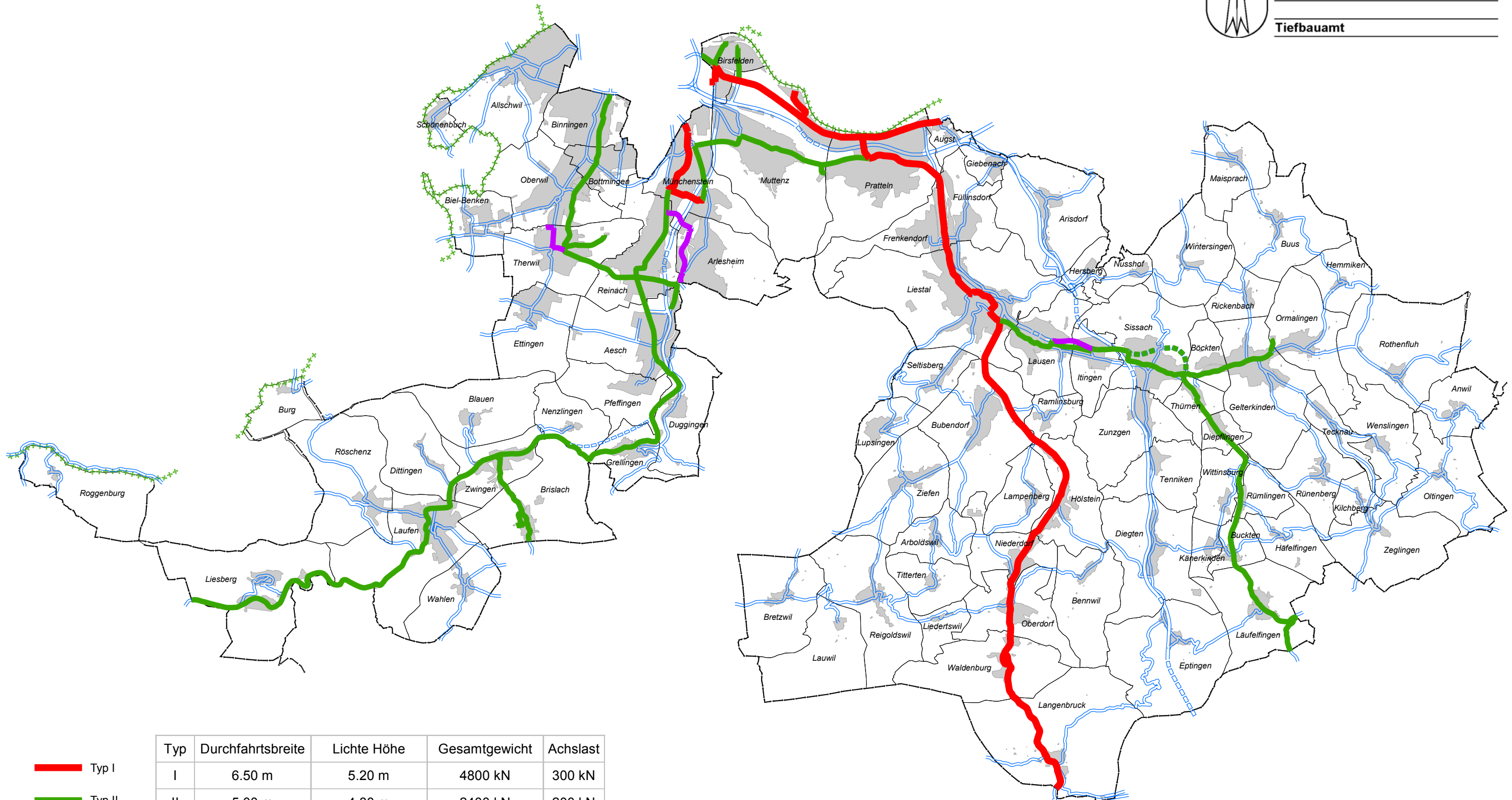
Krähenbühl

der Landschreiber:

Mundschin

Beilage

- Übersichtsplan „Netz der Versorgungsrouten BL gemäss Verordnung“
- Auszug aus dem Kantonalen Richtplan: Detailplan Salina-Raurica G 1.P



- Typ I
- Typ II
- Typ III

Typ	Durchfahrtsbreite	Lichte Höhe	Gesamtgewicht	Achslast
I	6.50 m	5.20 m	4800 kN	300 kN
II	5.00 m	4.80 m	2400 kN	200 kN
III	4.50 m	4.80 m	900 kN	112 kN

Netz der Versorgungsrouten BL gemäss Verordnung (SGS-Nr. 435)

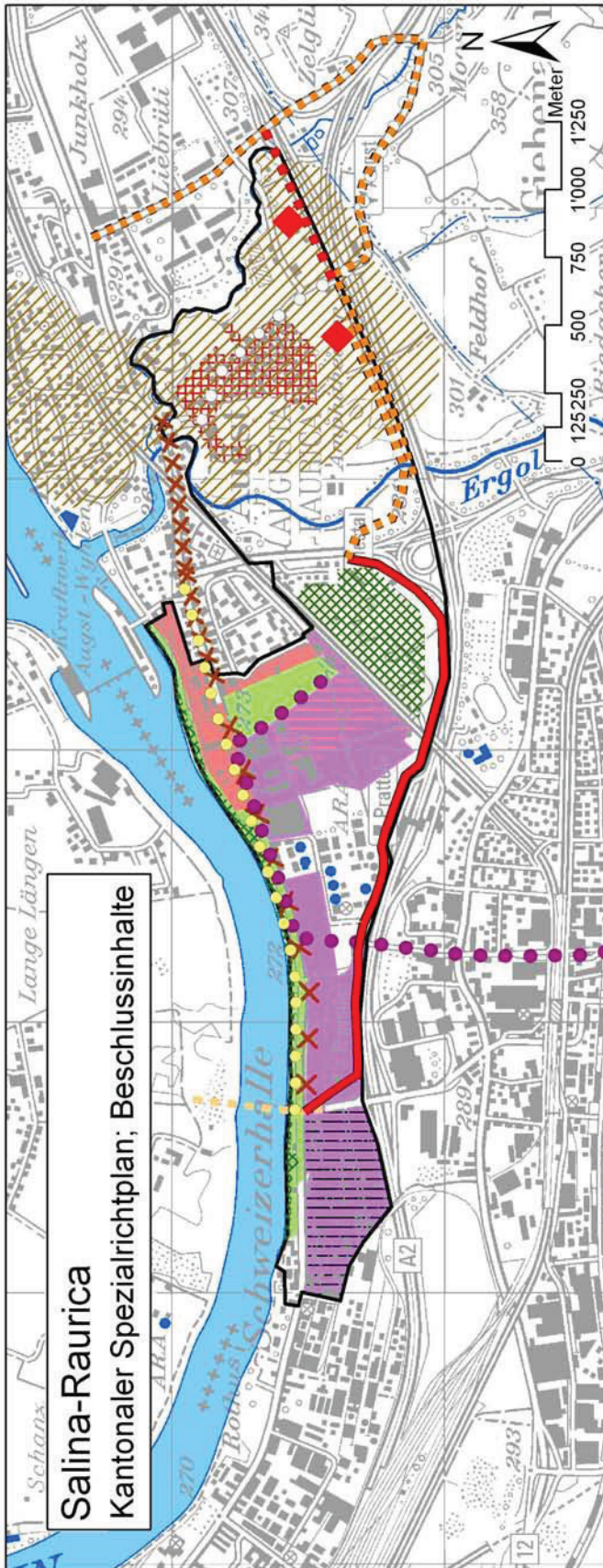
Tiefbauamt Kanton Basel-Landschaft
Liestal, Januar 2008 TBA-K / Bi



Verteiler:

TBA DOK111, DST BUD, ASTRA, POL





Beschlussinhalt

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

Orientierender Inhalt

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

Stand: 06/11/2008