

Bericht an den Landrat

Bericht der: Bau- und Planungskommission

vom: 3. Mai 2017

Zur Vorlage Nr.: [2016/353](#)

Titel: **Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse: Verpflichtungskredit für die Realisierung und das Mobilitätsmanagement. Nachtragskredit für den Landerwerb**

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](#)

2016/353

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse: Verpflichtungskredit für die Realisierung und das Mobilitätsmanagement. Nachtragskredit für den Landerwerb

vom 3. Mai 2017

1. Ausgangslage

Die Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 ist ein Schlüsselprojekt in der Entwicklungsplanung Salina Raurica. Die Strasse soll vom Rheinufer weg, neu entlang der Autobahn A2 geführt werden. Die bestehende Rheinstrasse soll zu einer Langsamverkehrsachse zurück gebaut werden.

Die Gesamtkosten für das Projekt betragen CHF 71 Mio. inkl. MwSt. (zurzeit 8%). Zusätzlich zu den reinen Baukosten von CHF 44.53 Mio. sind in diesen Kosten der Landerwerb mit CHF 15.24 Mio., Honorarkosten von CHF 8.64 Mio. und Unvorhergesehenes von CHF 2.59 Mio. enthalten.

Für die Projektierung hatte der Landrat am 15. Januar 2009 einem Projektierungskredit von CHF 3'000'000 und am 19. März 2015 einem Nachtrags-Projektierungskredit von CHF 900'000 zugestimmt. Diese bereits angefallenen Honorarkosten sind Bestandteil der obenstehenden Honorarkosten. Zudem hatte der Landrat am 15. Januar 2009 bereits einen Verpflichtungskredit von CHF 10.5 Mio. für den Landerwerb bewilligt. Weil dieser Kredit nicht ausreicht, wird mit dieser Vorlage für den Landerwerb ein Nachtragskredit beantragt.

Für die Realisierung des Projektes beantragt der Regierungsrat somit einen Baukredit in der Höhe von CHF 51.86 Mio. inkl. MwSt. (zurzeit 8%) und einen Nachtrag zum bestehenden Landerwerbskredit von CHF 4.74 Mio.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die BPK hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 19. Januar und 2. Februar 2017 beraten. Sie wurde begleitet von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, von BUD-Generalsekretär Michael Köhn, vom Leiter Tiefbauamt, Drangu Sehu, von Axel Mühlemann, stv. Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, TBA, und von Martin Kolb, Leiter ARP.

2.2. Eintreten

Eintreten ist unbestritten.

2.3. Erwägungen der Kommission

– *Pauschale Kostenreduktion um 5 % respektive 10 %*

Seitens eines Kommissionsmitglieds wurde die Frage gestellt, wie sich eine pauschale Kostenreduktion um 5 % oder 10 % auf das Projekt auswirken würde. Für viele Kommissionsmitglieder kam diese Idee zu einem falschen Zeitpunkt. Die Kosten müssen definiert werden, wenn der Projektie-

rungskredit gesprochen wird. Zu einem solch späten Zeitpunkt die Kosten pauschal zu kürzen, sei nicht seriös. Seitens der Verwaltung wurde dargelegt, dass man sich bei der Projektierung auf das absolut Notwendige beschränkt habe. Würden die Kosten pauschal gekürzt, müsste das Projekt neu geplant werden. Es wurde auch davor gewarnt, die Investitionskosten zu Lasten des anschliessenden Betriebs und Unterhalts zu senken. Auf lange Sicht hinaus komme dies teuer zu stehen. Es wurde hingegen gesagt, dass im Rahmen der Auftragsvergabe Einsparungen in verlangter Höhe durchaus realistisch seien, so dass der Kredit sicher nicht überschritten werde.

Der Antrag, die BUD solle aufzeigen, welche Auswirkungen eine pauschale Reduktion der Kosten um 5 % und um 10 % habe, wurde mit 8:2 Stimmen bei 3 Enthaltungen abgelehnt.

– *Modal Split*

Es wurde in der Kommission bezweifelt, ob der anvisierte Anteil des Öffentlichen Verkehrs von 35 % am Gesamtverkehr erreicht werden könne. Auch seitens der Verwaltung bestehen Zweifel. Der Wert sei als Ziel definiert und man arbeite in Richtung eines möglichst hohen ÖV-Anteils. Ein wichtiger Bestandteil für einen hohen Anteil an ÖV ist die Verlängerung der Tramlinie 14 (siehe Vorlage 2016/378).

– *Erweiterung Kapazität bei steigendem Verkehrsaufkommen*

Bei der Projektierung wurde gemäss Angaben der BUD auf alles Überflüssige verzichtet. Die Verkehrsknoten sind aber darauf ausgelegt, dass sie bei steigendem Verkehrsaufkommen modular erweitert werden könnten. Die BUD wählte dieses Vorgehen, um nicht heute Kapazitäten zu bauen, die es evtl. gar nie brauchen wird, die aber unterhalten werden müssten.

– *Rückbau Rheinstrasse in Pratteln*

Das Gewerbegebiet, welches heute über die Rheinstrasse erschlossen ist, wird künftig via Netzi- bodenstrasse erschlossen. Der Rückbau der heutigen Rheinstrasse ist wichtig für die Erschlies- sung des Gebiets nördlich der Rheinstrasse. Dort plant die Gemeinde Pratteln Wohnungen für gehobene Ansprüche.

– *Zusammenhang zur Vorlage 2016/290 (Verlegung Hauptstrasse Augst)*

Die BPK beriet zeitgleich mit dieser Vorlage auch die Vorlage 2016/290 betreffend Verlegung der Hauptstrasse Augst. Die beiden Vorlagen betreffen denselben Grossraum und stehen damit in einem gewissen Zusammenhang. Allerdings stehen die beiden Vorlagen zeitlich an einem anderen Punkt. Während es bei der vorliegenden Vorlage zur Verlegung der Rheinstrasse um einen Ver- pflichtungskredit zum Bau der neuen Strasse geht, geht es bei der Vorlage zur Verlegung der Hauptstrasse Augst um einen Planungs- und Projektierungskredit. Die BUD versicherte, dass eine zeitliche Abstimmung zwischen den Projekten stattfinde.

2.3.2 *Landratsbeschluss*

– *Ziffer 1*

Die BPK beantragt mit 10:3 Stimmen, den Betrag auf *maximal* CHF 51'860'000 zu begrenzen. Gemäss der BUD ist man schon jetzt bestrebt, das Projekt bei möglichst tiefen Kosten materiell zu erfüllen. Es sei noch nie die Praxis gewesen, einen Kredit möglichst auszuschöpfen. Die sprachliche Ergänzung «maximal» soll dies nun noch besser zum Ausdruck bringen.

– *Ziffer 2*

Ein Nachtragskredit für den Landerwerb ist nötig, weil zum einen der Landpreis gestiegen ist und es zum anderen mehr Land braucht, als ursprünglich angenommen.

– *Ziffer 4*

Die BUD vertritt die Meinung, dass sämtliche Kosten beim Bund für das Agglomerationsprogramm anrechenbar seien. Es darf darum erwartet werden, dass der Bund 35 % der Kosten übernimmt (max. CHF 16.34 Mio., exkl. MwSt. und zusätzlich der aufgelaufenen Teuerung seit 2005). Der Baubeginn darf erst dann erfolgen, wenn die Finanzierungsvereinbarung unterschrieben ist. Diese hängt von einem rechtskräftigen und finanzierten Projekt ab.

– *Ziffer 6*

Gemäss BUD wird der Bund sich am Bau des Knotens Frenkendörferstrasse beteiligen. Der genaue Betrag ist im Moment noch Sache von Verhandlungen zwischen ASTRA und Kanton. Um diesem Umstand Rechnung zu tragen, beantragt die BPK mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung, den Begriff «max.» durch «ca.» zu ersetzen.

3. Antrag an den Landrat

Die BPK empfiehlt dem Landrat mit 11:1 Stimmen bei 1 Enthaltung dem von ihr geänderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

3. Mai 2017 / tlö

Bau- und Planungskommission

Hannes Schweizer, Präsident

Beilage/n

- Entwurf Landratsbeschluss (von der Kommission verändert)

Landratsbeschluss

Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse: Verpflichtungskredit für die Realisierung und das Mobilitätsmanagement, Nachtragskredit für den Landerwerb

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der für das Projekt betreffend Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse erforderliche Verpflichtungskredit von maximal CHF 51'860'000 inkl. Mehrwertsteuer (zurzeit 8.0%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber April 2015 werden bewilligt.
2. Der für das Projekt betreffend Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse erforderliche Nachtragskredit zum Landerwerb von CHF 4'740'000 wird bewilligt.
3. Der für das Projekt betreffend Mobilitäts- und Verkehrsmanagement Salina Raurica (Umsetzung, Controlling und Weiterentwicklung sowie Koordination) erforderliche Verpflichtungskredit von CHF 900'000 inkl. Mehrwertsteuer (zurzeit 8.0%) wird bewilligt. Nachgewiesene Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber April 2014 werden bewilligt.
4. Von der Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 35% an den anrechenbaren Kosten für Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse, maximal CHF 16.34 Mio., Preisbasis Oktober 2005, zuzüglich der Mehrwertsteuer und der nachgewiesenen Teuerung, wird Kenntnis genommen.
5. Von der Beteiligung der Gemeinde Pratteln am Bau der Knoten Zurlinden und Lohag in der Höhe von CHF 1'363'000 inkl. Mehrwertsteuer (zurzeit 8%) wird Kenntnis genommen.
6. Von der Beteiligung des Bundesamtes für Strassen ASTRA am Bau des Knotens Frenkendörferstrasse in der Höhe von ca. CHF 2'000'000 inkl. Mehrwertsteuer (zurzeit 8%) wird Kenntnis genommen.
7. Das Postulat [Postulat 2015/153](#) von Christof Hiltmann betreffend ‚Keine Umgehung des Planungs- und Realisierungsstopps für die Sanierung und Umgestaltung der Hauptstrasse Augst‘ wird abgeschrieben.
8. Ziffer 1 bis 3 dieses Beschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: