

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2021/451 «Kapazitätsüberprüfung der Verkehrserschliessung in Salina Raurica» 2021/451

vom 3. September 2024

1. Text des Postulats

Am 24. Juni 2021 reichte Thomas Eugster das Postulat 2021/451 «Kapazitätsüberprüfung der Verkehrserschliessung in Salina Raurica» ein, welches vom Landrat am 16. Juni 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

An der Abstimmung vom 13.06.2021 hat das Baselbieter Stimmvolk den Planungskredit für die Verlängerung der Tramlinie 14 nach Salina Raurica klar abgelehnt: Der Souverän möchte kein Tram in das Entwicklungsgebiet von Kantonaler Bedeutung führen. Die ÖV-Erschliessung des Gebiets kann deshalb ausschliesslich mittel Bus und der S-Bahnstation Salina Raurica erfolgen. Die Planungen für das Gebiet haben aber Fahrt aufgenommen und werden unabhängig vom getroffenen Volksentscheid weiterlaufen. Insbesondere schreitet auch die Verlegung der Rheinstrasse voran, welche kapazitätsmässig unter Berücksichtigung der Verlängerung der Tramlinie 14 geplant worden war. Durch den Wegfall des Trams ist absehbar, dass einerseits der MIV mehr Kapazität übernehmen muss (der Bus ist weniger attraktiv als das Tram) und aber auch deutlich mehr Busverbindungen durch das Entwicklungsgebiet gelegt werden müssen. Es muss davon ausgegangen werden, dass mit den aktuell geplanten Strassenkapazitäten der MIV und damit auch der ÖV im Stau stehen werden. Die aktuell geplante Rheinstrasse ist deshalb auf ihre Kapazität hin zu überprüfen und Anpassungsmöglichkeiten zur Kapazitätssteigerung sind aufzuzeigen. Ebenso ist aufzuzeigen, wie die Linienführung der Busverbindungen des ÖV's an die neuen Gegebenheiten angepasst werden kann und verhindert werden kann, dass MIV und ÖV einander behindern. Auch die zukünftige Funktion der bisherigen Rheinstrasse ist unter diesem Lichte nochmals zu betrachten.

Der Regierungsrat wird deshalb gebeten, die Erschliessung des Entwicklungsgebiets Salina Raurica für den MIV und den ÖV unter den neuen Gegebenheiten (ohne Tram) zu überprüfen. Insbesondere ist die aktuell geplante Rheinstrasse auf ihre Kapazität hin zu überprüfen und Anpassungsmöglichkeiten zur Kapazitätssteigerung sind aufzuzeigen. Ebenso ist aufzuzeigen, wie die Linienführung der Busverbindungen des ÖV's an die neuen Gegebenheiten angepasst werden kann und verhindert werden kann, dass MIV und ÖV einander behindern. Auch die zukünftige Funktion der bisherigen Rheinstrasse ist zu überdenken und aufzuzeigen, welche zusätzlichen Verkehrskapazitäten diese Strasse übernehmen kann.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

2.1. Einleitende Bemerkungen

Im Gebiet Salina Raurica hat eine vielschichtige Entwicklung bereits stattgefunden und weitere Schritte stehen in näherer und fernerer Zukunft bevor. Zur Gesamtentwicklung und dem aktuellen Stand derselben sei an dieser Stelle auf den Bericht zum [Postulat 2022/608](#) verwiesen.

Die Entwicklung von Siedlung ist stets auch mit verkehrlichen Überlegungen zu koordinieren und mit dem erfolgreichen Referendum gegen die Projektierung der Tramverlängerung nach Salina Raurica ist diesbezüglich eine veränderte Ausgangslage geschaffen worden. Mit der anschliessenden [Sistierung der Planung für Salina Raurica Ost](#) war auch die Ausgangslage für die Siedlungsentwicklung teilweise verändert. Richtigerweise weist das Postulat darauf hin, dass das Gesamtverkehrssystem vor diesem Hintergrund grundlegend überprüft werden müsse, so das auch zukünftig eine hohe Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets sichergestellt werden kann. Bis heute sind vor diesem Hintergrund umfassende Planungsschritte unternommen worden; sie werden in den nachfolgenden Kapiteln aufgezeigt. Zu weiteren Prüfungen spezifischer Massnahmen gibt der Bericht zum [Postulat 2021/448](#) Auskunft.

2.2. Vertiefungsstudie Räumliches Entwicklungskonzept Pratteln

Wie im Postulat zurecht angesprochen, genügt der Blick auf den Ist-Zustand nicht. Vielmehr müssen die verkehrlichen Auswirkungen der angelaufenen Siedlungsentwicklung berücksichtigt werden. Aufgrund der Ausgangslage haben daher der Kanton und die Gemeinde Pratteln (im Einvernehmen mit der Gemeinde Augst) eine Vertiefungsstudie zum Räumlichen Entwicklungskonzept der Gemeinde Pratteln (REK) spezifisch betreffend Salina Raurica erarbeiten lassen. Diese ist parallel zum REK entstanden und die beiden Dokumente konnten so iterativ immer wieder aufeinander abgestimmt werden. Das Resultat ist ein Gesamtkonzept, welches die ortsbaulichen und freiräumlichen Potenziale skizziert, Entwicklungsbausteine aufzeigt, deren Verkehrserzeugung untersucht, sie den Kapazitäten im motorisierten Individualverkehr (MIV) und im öffentlichen Verkehr (ÖV) gegenüberstellt und schliesslich Auswirkungen und Massnahmen aufzeigt.

Aufgrund dieser Herangehensweise sind die Siedlungsentwicklungspotentiale, für welche die vertieften Betrachtungen erfolgt sind, vollständig synchron zu den Entwicklungsabsichten, welche die Gemeinde Pratteln im [REK](#) (beschlossen vom Einwohnerrat am 26. August 2024) zum Ausdruck bringt. Zusätzlich sind die Entwicklungen auf Augster Boden, insbesondere die Quartierplanungen Gallischer Ost und West berücksichtigt.

Die vertieften verkehrlichen Prüfungen sind dabei für zwei Szenarien erfolgt, welche als «Teilausbau» und «Vollausbau» bezeichnet werden. Während «Teilausbau» zunächst eine teilweise Nutzung der Flächen im zentralen Raum von Salina Raurica zwischen Salinenstrasse und Quartier Längi sowie zwischen Autobahn und Rhein umfasst, sieht «Vollausbau» eine umfassende Entwicklung vor.

Über alle Verkehrsarten hinweg ist in diesen Betrachtungen ein Verkehrsaufkommen in der Gröszenordnung von rund 5'000 Personen-Fahrten in der Morgen-Spitzenstunde (MSP) und rund 5'500 Personen-Fahrten in der Abend-Spitzenstunde (ASP) des Szenarios «Vollausbau» ermittelt worden. Unterschieden nach Ziel- und Quelfahrten ist der Wert der Zielfahrten in der Morgenspitzenstunde der höchste.

Solche quantitativen Auswertungen sind jedoch mit grosser Vorsicht zu betrachten. Für die Ermittlung muss mit einer hohen Anzahl von Annahmen gearbeitet werden, für die der mögliche Spielraum in einer Phase der Gebietsentwicklung wie derzeit bei Salina Raurica gross ist. Bereits die Herleitung von Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen aus (Geschoss-)Flächen kann mit unterschiedlichen Annahmen erfolgen. Sodann sind auch im verkehrlichen Teil der Betrachtung zahlreiche Faktoren variabel – so z. B. die Anzahl MIV-Fahrten, die ein Parkplatz bei einer bestimmten Nutzung mit sich bringt, oder auch die Anzahl Fahrten insgesamt, die ein Einwohner pro Tag unternimmt.

Auch wenn mit der Vertiefungsstudie des REK nun ein fachlich sorgfältig erarbeitetes, in sich kohärentes Betrachtungsmodell vorliegt, muss betont werden, dass dieses nur einen Bereich abbilden kann, in dem sich die Entwicklung mit hoher Wahrscheinlichkeit abspielen kann. Abschliessende Aussagen zur Kapazitätsausschöpfung für einen Zustand, der erst in mehreren Jahren bis

Jahrzehnten eintritt, sind nicht seriös möglich. Dennoch bilden die Untersuchungen eine zweckmässige Grundlage für die Festlegung des heutigen Handelns, indem sie einen fachlich bestmöglichen Blick in die Zukunft darstellen.

Wichtig ist und bleibt bei einer solch umfassenden Entwicklung in einem verkehrlich bereits stark belasteten Umfeld, die tatsächliche Entwicklung kontinuierlich zu beobachten und die zahlreichen Annahmen Schritt für Schritt zu verifizieren oder zu falsifizieren und dann in der Folge die entsprechenden Schlüsse für das Verkehrssystem bzw. die Entwicklung des Gebietes zu ziehen und entsprechende Massnahmen zu ergreifen. Dies ist in die Wege geleitet – siehe Kap. 2.7 des vorliegenden Berichts.

2.3. Kapazität im MIV

Bereits aus früheren Untersuchungen im Zuge des Bauprojekts war die Leistungsfähigkeit der Rauricastrasse mit ihren Knoten präzise bekannt. Da die Strasse auf eine umfassende Siedlungsentwicklung in Salina Raurica ausgelegt worden ist (wenn auch nicht 1:1 mit den Annahmen, welche nun in der Vertiefung des REK entstanden sind), weist sie heute Kapazitätsreserven für genau diese, noch nicht erfolgte, Siedlungsentwicklung auf.

Auch war bekannt, dass längerfristig eine Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Rauricastrasse punktuell für einzelne Knotenströme zwar möglich ist¹, eine gesamthafte Erhöhung aber keinen Nutzen bringen würde, da zahlreiche Knoten im Umfeld keine freien Kapazitäten aufweisen, zusätzlicher Autoverkehr also weder zu- noch abfließen könnte. Zu nennen sind hier unter anderem der Autobahnanschluss Pratteln und der Kreisel Frenkendörferstrasse/Rheinstrasse (heute bereits mit allseitigen Bypässen ausgestattet). Wegen diesen nicht vorhandenen Kapazitäten im Umfeld kann auch die bisherige Rheinstrasse keinen sinnvollen Beitrag zu zusätzlichen MIV-Kapazitäten leisten.

Aufgrund dessen hat sich in der oben genannten Vertiefungsstudie folglich die Frage gestellt, ob die Kapazität der Rauricastrasse ausreicht, um die Verkehrserzeugung durch die Siedlungsentwicklung auch bei einem Szenario «Vollausbau» aufzunehmen.

Es ist nachgewiesen worden, dass die Kapazität der Strassen ausreichend sein kann, wenn davon ausgegangen wird, dass für alle Entwicklungen die regulären Stellplatzzahlen gemäss Anhang der Raumplanungs- und Bauverordnung umgesetzt werden. Grosse, über dieses Nachfragemass hinausgehende Kapazitätsreserven bestehen auf der Rauricastrasse (und auch im weiteren Umfeld wie z. B. dem Anschluss Pratteln an die Nationalstrasse) jedoch nicht.

2.4. Kapazität im ÖV

Die beschriebenen Restriktionen bestätigen die naheliegende Annahme, dass ein umfassendes Entwicklungsgebiet wie Salina Raurica nur im Verbund von MIV, ÖV, Velo- und Fussverkehr zweckmässig erschlossen werden kann.

Während bei Velo- und Fussverkehr bei realistischen Annahmen zur Verteilung auf die Verkehrsmittel (so genannter Modal Split) keine Kapazitätsengpässe zu erwarten sind², hat die REK-Vertiefungsstudie im ÖV Handlungsbedarf bei zunehmender Siedlungsentwicklung identifiziert.

Wie oben dargestellt, sind massgebliche Kapazitätserhöhungen im MIV zwar punktuell möglich, für das Gesamtsystem aufgrund der gegebenen räumlichen Situation aber nur in äusserst beschränktem Masse realistisch. In der Betrachtung des anhand der Parkplätze ermittelten MIV-Aufkommens im Verhältnis zum ermittelten Gesamt-Verkehrsaufkommen gelangt man zur Erkenntnis, dass eine Entwicklung wie sie in der REK-Vertiefung als «Vollausbau» beschrieben ist, nur möglich ist, wenn es gelingt, einen sehr grossen Anteil der Verkehrsnachfrage (Modal Split) mit dem ÖV abzuwickeln. Bei diesem sind schrittweise Kapazitätserhöhungen gegenüber heute in relevantem Umfang denkbar (und notwendig).

¹ So hat der Kanton beispielsweise die Flächen für Bypässe an Anschlussknoten des Lokalstrassennetzes mittels Baulinien gesichert.

² Der Anteil an den Wegen in der Morgenspitze, bei denen Zu-Fuss-Gehen und Velo die Hauptverkehrs«mittel» sind, beträgt laut Prognose rund 20%.

Für den ÖV ergibt sich, dass der Zielverkehr in der MSP jene Grösse ist, welche die höchsten Anforderungen mit sich bringt – vgl. Kap. 2.2. Dies ist typisch für ein arbeitsplatzgeprägtes Gebiet. Heute bestehen Kapazitätsreserven auch in der Spitzenstunde, womit ein erstes Arbeitsplatzwachstum abgedeckt werden kann. Allerdings ist dabei zu beachten, dass die Verteilung dieser Reserven nicht zwingend der Verteilung der Nachfrage auf die Zielrichtungen (Liestal, Pratteln, Basel) entspricht. Da die konkreten Arbeitsplätze noch nicht bekannt sind, sind detaillierte Aussagen hierzu erst zu einem späteren Zeitpunkt möglich.

Eine ambitionierte, aber realistische Busverdichtung ermöglicht die Befriedigung der ÖV-Nachfrage einer erheblichen Anzahl zusätzlicher Arbeitsplätze (die effektive Anzahl ist von diversen Annahmen abhängig). Das oben angesprochene Szenario eines Vollausbaus beinhaltet jedoch nochmals deutlich mehr Arbeitsplätze. Die daraus resultierende Nachfrage in der MSP könnte nur mit unrealistisch dichten Bustakten, teils mit Doppelgelenkbussen, gedeckt werden. Der Bahnhof Salina Raurica bildet zwar auch einen Baustein der ÖV-Erschliessung. Aufgrund seiner Lage eher am Rand des Entwicklungsgebiets und «nur» an der Linie S1, ist seine Wirkung allerdings limitiert. Für den grossen Teil der Bahn-Nachfrage ist der Bahnhof Pratteln mit seinem grossen Angebot der Hauptzugangspunkt. Dementsprechend müssen genügend Zubringerkapazitäten dorthin vorhanden sein.

Folglich kommt die Studie zum Schluss, dass unter Annahme einer vollen Entwicklung des Gebiets Salina Raurica langfristig erneut eine Tramlinie ins Auge gefasst werden muss, wenn sich die Verkehrsnachfrage und die Verteilung der Personenfahrten auf die Verkehrsmittel so einstellen wird, wie der Studie zugrunde gelegt ist. Mit einer Tramlinie wäre die Befriedigung der beschriebenen Nachfrage möglich.

2.5. Linienführung Bus

Per Ende 2022 ist ein neues Buskonzept im Raum Salina Raurica eingeführt worden. Im Frühjahr 2024 konnten mit der Netzbodenstrasse die letzten Elemente der neuen Linienführungen in Betrieb genommen werden.

Mit diesem Busnetz können die Quell- und Zielorte in Salina Raurica optimal erschlossen werden. Zusätzlich können die Kapazitäten nach Bedarf und im Einklang mit der Siedlungsentwicklung durch Takterhöhung und grössere Gefässe schrittweise massgeblich erhöht werden. Detaillierte Erläuterungen zur Ausgestaltung und zum Nutzen dieses Netzes finden sich im Bericht zum [Postulat 2021/448](#).

Wie im kantonalen Richtplan vorgesehen, queren die Buslinien die so genannte verkehrliche Wasserscheide mittels einer für sie reservierten Spange im Bereich der Haltestelle Längipark. Im unmittelbaren Kerngebiet von Salina Raurica gibt es eine klare Entflechtung zwischen den Buslinien und den MIV-Hauptachsen, was gegenseitigen Behinderungen vorbeugt (und eine deutliche Verbesserung gegenüber dem Zustand vor der Verlegung der Kantonsstrasse darstellt): die Busse fahren auf der Netzbodenstrasse und der östlichen Rheinstrasse, während der grossräumige MIV auf der Rauricastrasse fährt. Dementsprechend fahrplanstabil verkehren die Busse auch in diesem Gebiet.

Herausfordernd ist die Situation im Umfeld im Zusammenhang mit dem umgebenden übergeordneten Strassennetz, das sich in den Spitzenstunden an seiner Belastungsgrenze bewegt. Vgl. hierzu auch Kapitel 2.3 und 2.6. Diesen Infrastrukturen wird auch zukünftig ein besonderes Augenmerk zu widmen sein. Mittel- bis langfristig kann eine Linienführung von Bussen zwischen dem Bahnhof Pratteln und Salina Raurica über Gemeindestrassen (insbesondere Kraftwerkstrasse) und damit auch in diesem Abschnitt abseits der Haupt-MIV-Ströme geprüft werden. Kurzfristig bietet sich diese Veränderung jedoch aus Sicht des Nutzens nicht an und auch die infrastrukturellen Voraussetzungen sind aktuell nicht gegeben. Siehe auch Ausführungen im Bericht zum [Postulat 2021/448](#).

2.6. Übergeordnete Einbindung

Ebenso wichtig wie die lokalen Netze ist für das Funktionieren der Erschliessung von Salina Raurica die Anbindung an die übergeordneten Verkehrsträger und deren Leistungsfähigkeit. Zwar strebt der Kanton kurze Wege an und in Pratteln und Augst besteht und entsteht durchaus eine attraktive Durchmischung von Nutzungen, welche solche kurzen Wege fördert. Dennoch ist auch

mittel- bis langfristig davon auszugehen, dass massgebliche Anteile des Verkehrs von und nach Salina Raurica grössere Distanzen umfassen.

Es sind in der Umgebung von Salina Raurica übergeordnete Weiterentwicklungen für die verschiedenen Verkehrsarten im Gange. Zu nennen sind hier insbesondere:

- Auf der Strasse ist die Leistungsfähigkeit der Nationalstrasse sicherzustellen. Diesbezüglich stehen die Bundesprojekte «Rheintunnel» und «8-Streifen-Ausbau Hagnau-Augst» im Vordergrund. Allerdings ist darauf hinzuweisen, dass auch die Zugänge zur Nationalstrasse für die MIV-Erschliessung von Salina Raurica leistungsbestimmend sind und dass diese in der gegebenen räumlichen Situation nicht beliebig ausbaubar sind.
- Die S-Bahn erfährt zwischen Basel und Liestal (erreichbar via Bahnhof Pratteln) mit dem Viertelstundentakt bereits Ende 2025 eine erhebliche Kapazitätssteigerung. Zudem wird ab Ende 2030 die S-Bahn von Olten bis Mulhouse durchgebunden. Zwischen Basel und Rheinfelden (umsteigefrei erreichbar ab dem Bahnhof Salina Raurica) befindet sich der Viertelstundentakt noch im Planungsstadium. Eine Kapazitätssteigerung setzt hier umfangreiche Bahnausbauten (Bahnhof Basel SBB, Entflechtung Pratteln, drittes Gleis Pratteln–Rheinfelden) voraus. Zudem ist die Erschliessungswirkung des Bahnhofs Salina Raurica aufgrund seiner Lage im Raum und im S-Bahnnetz limitiert. Hauptzugangspunkt zur S-Bahn wird für das Gebiet Salina Raurica auch zukünftig der Bahnhof Pratteln bleiben.
- Das kantonale Radroutennetz wird weiterentwickelt. In diesem Zuge ist eine direkte Anbindung von Salina Raurica an eine Velohauptroute vorgesehen – vgl. hierzu auch den Bericht zum [Postulat 2021/448](#).

Die ersten beiden Massnahmen fallen in die Kompetenz des Bundes. Der Regierungsrat setzt sich dafür ein, dass sie zügig weiterverfolgt werden. Die dritte Massnahme wird in eigener Kompetenz des Kantons vorangetrieben.

2.7. Monitoring und Controlling

Die Thematik Mobilität und Verkehr ist schon früh als eine der wesentlichen Herausforderungen im Rahmen der Gebietsentwicklung identifiziert worden. Aus diesem Grund ist ein Monitoring und Controlling für diese Aspekte aufgebaut worden (vgl. auch [LRV 2016/353](#)). Damit wird der Weg zur Erreichung der im kantonalen Richtplan festgelegten Ziele wie «Die Siedlungsentwicklung und das Verkehrsangebot werden aufeinander abgestimmt» und «Qualität der Verkehrsabläufe auf Kantonsstrassen auf den neuen Anlagenteilen ist sichergestellt» überwacht.

Verschiedene Daten und Kenngrössen werden seit 2018/19 (Ausgangslage) wiederholt erhoben und mit den Zielsetzungen abgeglichen. Für die Fragestellungen des vorliegenden Postulats sind dabei insbesondere die verschiedenen Erhebungen von Verkehrsaufkommen (MIV- und Velo-Zählstellen, Knotenstromerhebungen (inkl. Rückstaulängen), ÖV-Nutzerzahlen) relevant. Ein weiteres wesentliches Element ist die zunächst prognostizierte und dann anhand realer Entwicklungen erhobene Verkehrserzeugung der einzelnen Gevierte oder Baufelder. Mit der vorstehend beschriebenen Vertiefung zum REK Pratteln liegt dafür eine detaillierte und aktuelle Grundlage vor. Dies ermöglicht die konkrete Beurteilung jedes anstehenden Bauvorhabens ebenso wie ein schrittweises Nachführen der Prognose bei der Realisierung von Bauvorhaben. Auf diese Weise kann rechtzeitig reagiert werden, sollte sich die Verkehrsnachfrage anders entwickeln als prognostiziert und daraus eine Diskrepanz zu den verfügbaren Kapazitäten entstehen.

2.8. Fazit

Kanton und Gemeinden haben die Erschliessung von Salina Raurica bezüglich aller Verkehrsmittel sowohl für den Ist-Zustand als auch für eine schrittweise Entwicklung vertieft überprüft. Solche Untersuchungen sind zwangsläufig mit einer Vielzahl von Annahmen verbunden. Für die kurzfristige Entwicklung sind quantitative Aussagen z. B. zu Kapazitäten und Nachfrage möglich, für mittel- bis längerfristige Entwicklungen sind sie mit Vorsicht zu betrachten.

Für den Fuss- und Veloverkehr sind die erforderlichen Kapazitäten bis auf Weiteres gegeben. Gleiches gilt für die kurz- bis mittelfristig für die Rauricastrasse («geplante Rheinstrasse» gemäss Postulat), die in Kenntnis der bisher geplanten Siedlungsentwicklung entsprechend dimensioniert wor-

den ist und daher derzeit erhebliche Kapazitätsreserven aufweist. Zusätzlich bestehen hier punktuelle Ausbauoptionen, welche mittels Baulinien gesichert sind. Der Regierungsrat beabsichtigt diese zu erhalten und nötigenfalls einzusetzen.

Kapazitätssteigerungen für den MIV über das bereits Angedachte hinaus sind in Anbetracht des übergeordneten Gesamtsystems schwierig bis unmöglich. Ein Einbezug der alten Rheinstrasse würde daran nichts ändern, da bereits an deren Anschlussknoten keine Kapazitätssteigerung erreicht würde.

Sollte langfristig Siedlungsentwicklung mit einer Verkehrsnachfrage entstehen, wie in der Vertiefung des REK im Szenario «Vollausbau» angedacht, so kann diese nur abgedeckt werden, wenn es gelingt, sehr grosse Teile der Nachfrage, insbesondere in den Spitzenstunden, mit dem ÖV abzudecken. Ob dies in diesem Umfang realistisch ist, wird Schritt für Schritt immer wieder zu beurteilen sein.

Die Notwendigkeit einer baldigen Kapazitätssteigerung ist beim ÖV allerdings auch schon bei deutlich kleinerem Siedlungswachstum absehbar. Kurz- und mittelfristig ist sie mittels Bussen möglich. Bei einer kompletten Siedlungsentwicklung, wie sie das langfristige Zielbild der Gemeinde Pratteln vorsieht, wird nach heutigem Kenntnisstand erneut eine Trammerschliessung ins Auge zu fassen sein. Der Regierungsrat erachtet daher eine langfristige Raumsicherung dafür, wie sie auch im kantonalen Richtplan vorgesehen ist, als zweckmässig und notwendig.

Bereits auf längere Zeit zukunftstauglich ausgerichtet sind die neuen Linienführungen der Busse. Wechselseitige Behinderungen mit dem MIV sind im Kerngebiet von Salina Raurica minimiert.

Schliesslich sind aus Sicht des Regierungsrats über die konkreten Anliegen des Postulats hinaus zwei weitere Aspekte kontinuierlich zu verfolgen: neben der lokalen muss auch die grossräumige Verkehrsanbindung von Salina Raurica dauerhaft gewährleistet werden, wozu insbesondere die Zusammenarbeit mit dem Bund erforderlich ist.

Und um dauerhaft angemessen handeln zu können, ist nach wie vor eine sorgfältige Beobachtung und Prognose der Entwicklungen, sowohl betreffend Siedlung als auch betreffend Verkehr, erforderlich. Aktuelle Grundlagen dafür liegen vor und das Monitoring erfolgt kontinuierlich. Mit jeder einzelnen Unternehmensansiedlung, mit jedem Wohnblock nimmt die Varianz in den Annahmen zur Verkehrsentwicklung ab, was schrittweise die Planungssicherheit erhöht.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2021/451 «Kapazitätsüberprüfung der Verkehrserschliessung in Salina Raurica» abzuschreiben.

Liestal, 3. September 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich