

## Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

### betreffend Erneuerung und Umgestaltung Rheinfelder-/ Rheinstrasse Muttenz / Pratteln, Ausgabenbewilligung Projektierung

2022/150

vom 11. Mai 2022

Das Wichtigste in Kürze	
<b>Inhalt der Vorlage</b>	Die Rheinstrasse und Rheinfelderstrasse in den Gemeinden Pratteln und Muttenz sind kantonale Hauptverkehrsstrassen und bilden als wichtige West-Ost Verbindung die Durchfahrt durch das Gewerbe- und Industriegebiet Schweizerhalle sowie durch den Hardwald. Mit dieser Vorlage wird eine Ausgabenbewilligung von CHF 3,24 Mio. für folgende Planungsarbeiten beantragt: Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts inkl. Plangenehmigungsverfahren, Spezialabklärungen und Expertisen für den Grundwasserschutz im Hardwald und Variantenstudium einer späteren Verlegung der Rheinfelderstrasse ausserhalb der Grundwasserschutzzone. Einerseits besteht ein hoher Sanierungsbedarf, andererseits müssen umweltschutzrechtliche Anforderungen erfüllt werden, insbesondere bezüglich Grundwasserschutz und Entwässerung.
<b>Beratung Kommission</b>	Die Vorlage war in der Kommission teilweise bestritten. Gegen die Vorlage wurde vorgebracht, dass das Variantenstudium zur Verlegung der Rheinfelderstrasse im Hardwald nicht erforderlich sei, da mit grosser Wahrscheinlichkeit keine andere Linienführung möglich sei. Die Kommission stimmte knapp einem Antrag zu, die dafür vorgesehenen finanziellen Mittel von CHF 250'000 zu streichen und die Ausgabenbewilligung auf CHF 2,99 Mio. zu reduzieren. Für Details wird auf das Kapitel <a href="#">Kommissionsberatung</a> verwiesen.
<b>Antrag an den Landrat</b>	Die Kommission beantragt dem Landrat mit 10:0 Stimmen bei einer Enthaltung Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss. Zum <a href="#">Landratsbeschluss</a> gemäss Kommission.

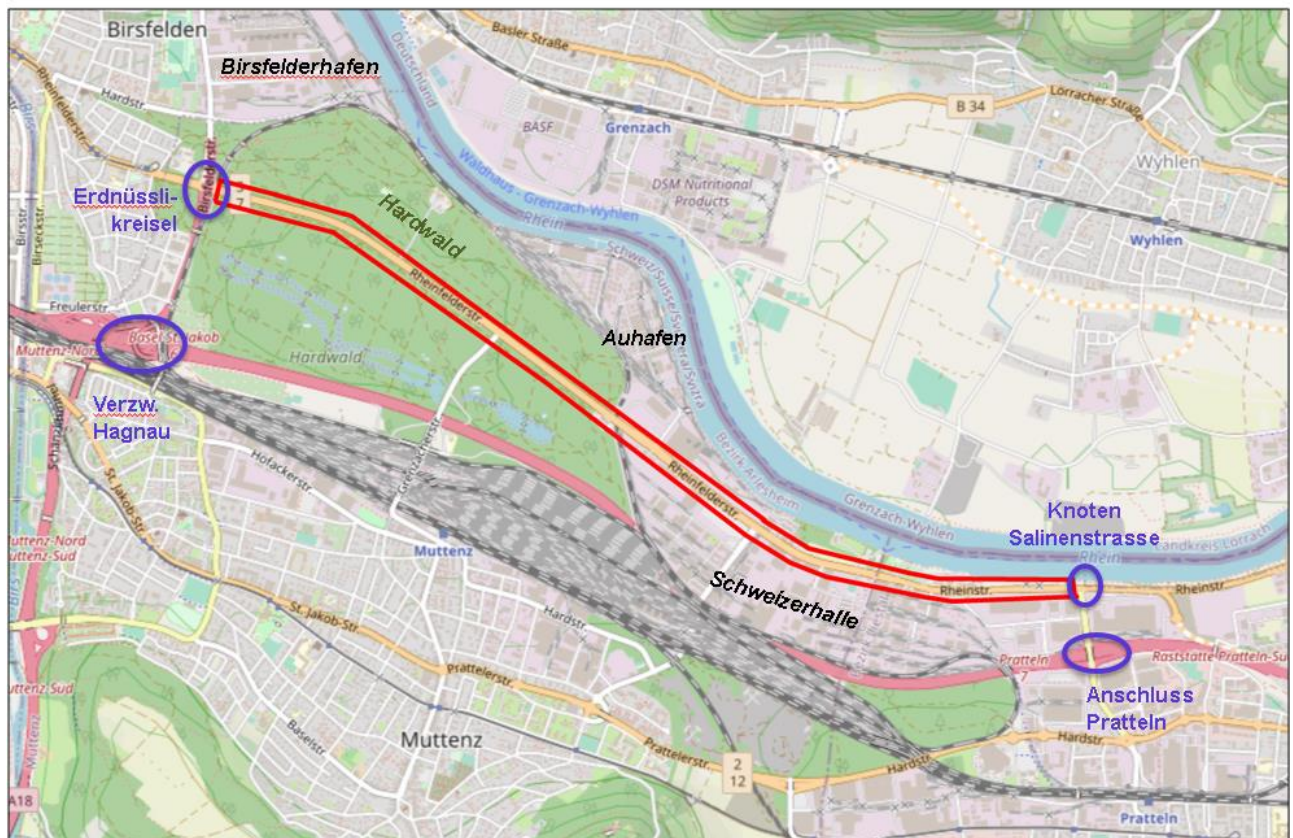
## 1. Ausgangslage

Die Rheinstrasse und Rheinfelderstrasse in den Gemeinden Pratteln und Muttenz sind kantonale Hauptverkehrsstrassen und bilden als wichtige West-Ost Verbindung die Durchfahrt durch das Gewerbe- und Industriegebiet Schweizerhalle sowie durch den Hardwald. Sie werden von bis zu 11'700 (Schweizerhalle) und ca. 9'600 (Hardwald) Fahrzeugen pro Tag genutzt. Für die kommenden Jahre wird ein weiterer, fast dreissigprozentiger Verkehrszuwachs erwartet.

Die Achse muss eine Vielzahl von Funktionen erfüllen: den Normalverkehr durchleiten, den Ausweichverkehr von der Autobahn A 2/3 akzeptabel ermöglichen, die Areale erschliessen und sie dient als Bus-, Rad- und Ausnahmetransportroute. Um den baulichen Zustand der Achse für einen Zustand bis zur Eröffnung des Rheintunnels und des Acht-Spur-Ausbaus der A 2/3 Hagnau – Augst (ca. 2040) zu verbessern sowie gleichzeitig Massnahmen zur Verbesserung des Veloverkehrs und für den Bus zu berücksichtigen, wurde ein Verkehrs- und Betriebskonzept (VBK) erstellt. Dieses dient als Grundlage für das Vorprojekt. Als Projektperimeter wird die Achse Rheinstrasse – Rheinfelderstrasse zwischen Salinenstrasse und Erdnüsslikreisel definiert, jedoch ohne diese beiden Knoten, da sich diese im Einflussbereich der Nationalstrassenprojekte befinden.

## Projektperimeter

BAU- UND UMWELTSCHUTZDIREKTION  
TIEFBAUAMT



Sowohl die Rheinstrasse als auch die Rheinfelderstrasse weisen einen grossen Erneuerungsbedarf auf. Im Hardwald bestehen grosse Defizite bezüglich Grundwasserschutz, und im Bereich Schweizerhalle ist die Entwässerung im Havariefall unzureichend. Es bestehen keine durchgehenden Veloverkehrsmassnahmen, der öffentliche Verkehr weist Optimierungsbedarf auf und es bestehen verkehrstechnische Anforderungen an einzelne Knoten. Im Verkehrs- und Betriebskonzept (VBK) wurde der gesamte Strassenzug aufgrund der Nutzung und der Topologie in zwei Abschnitte unterteilt. Im Abschnitt Schweizerhalle zwischen den Kreuzungen Salinenstrasse und Rothausstrasse wird die heutige Fahrstreifenanzahl beibehalten. Es sollen beidseitig normgerechte Radstreifen eingerichtet werden, um die Verkehrssicherheit für den Veloverkehr zu erhöhen. Die ver-

schiedenen Abbiegebeziehungen werden mit einem mittig angeordneten Mehrzweckstreifen möglichst behinderungsfrei ermöglicht. Die Verkehrsanlage wird insgesamt auf die aktuellen Anforderungen (und gültigen Normen) ausgerichtet. Die Zufahrt aus der Einmündung Niderfeldstrasse soll künftig mittels einer neuen Lichtsignalanlage erleichtert werden. Als Option wird zwischen Niderfeldstrasse und Salinenstrasse eine separate Busspur in Fahrtrichtung Augst mitgeplant, um den öffentlichen Verkehr bei Rückstaus am Knoten Salinenstrasse priorisieren zu können.

Im Abschnitt Hardwald muss zwingend der fehlende Grundwasserschutz erstellt werden. Die latente Gefährdung der Trinkwasserproduktion muss schnellstmöglich behoben werden. Verkehrlich ist eine bauliche Trennung der Verkehrsarten vorgesehen: Auf der Nordseite (Seite Richtung Basel) soll der bestehende Weg verbreitert werden, damit er als Fuss- und Radweg im Gegenverkehr freigegeben werden kann. Die Fahrbahnbreite wird innerhalb der bestehenden Strassenparzelle leicht erhöht, damit normgerechte Spurbreiten sowie eine Richtungstrennung eingerichtet werden können und im Ereignisfall eine Bedarfsspur addiert werden könnte. Dieses Regime soll noch bis zum Knoten Rothausstrasse erweitert werden. Am Knoten Auhafen wird an Stelle des bestehenden Provisoriums ein normgerechter, für die Ausnahmetransporte befahrbarer Kreislauf erstellt.

Für die Erneuerung der Rhein-/ Rheinfelderstrasse werden Gesamtkosten von rund CHF 48 Mio. mit einer Kostengenauigkeit von +/-30 % geschätzt. Mit dieser Vorlage wird eine Ausgabenbewilligung von CHF 3,24 Mio. für folgende Planungsarbeiten beantragt: Erarbeitung des Vor- und Bauprojekts inkl. Plangenehmigungsverfahren, Spezialabklärungen und Expertisen für den Grundwasserschutz im Hardwald und Variantenstudium einer späteren Verlegung der Rheinfelderstrasse ausserhalb der Grundwasserschutzzone des Hardwalds.

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

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Kommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 31. März und 28. April 2022 behandelt, dies in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD. Als Fachvertreter des Tiefbauamts waren dessen Leiter Drangu Sehu, Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement, Armin Schmauss, stv. Leiter Projektmanagement, und an der zweiten Sitzung Yves Zimmermann, Leiter Amt für Umweltschutz und Energie, anwesend.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

Die Kommission begrüsst das Projekt grundsätzlich, insbesondere, dass dieses einerseits zu einer Verbesserung für alle Verkehrsteilnehmenden und andererseits zu einer Verringerung der Umweltrisiken führen soll.

#### *2.3.1 Variantenstudium zur Verlegung der Rheinfelderstrasse durch den Hardwald*

Die Kommission diskutierte eingehend über die Kosten von CHF 250'000 für eine Variantenstudie mit dem Ziel, langfristig die Strasse durch den Hardwald ausserhalb der Grundwasserschutzzone verlegen zu können. Der Auftrag für die Abklärung war durch das Amt für Umwelt und Energie erteilt worden. Dazu wurde ausgeführt, es bestehe eine gesetzliche Vorgabe, dass bestehende Anlagen in den Grundwasserschutzonen S1 und S2, die eine Grundwasserfassung gefährden, innert angemessener Frist beseitigt würden. Bis zur Beseitigung der Anlage müssten andere Massnahmen zum Schutz des Trinkwassers getroffen werden. Eine Strasse in der Schutzzone S2 unmittelbar neben den Trinkwasserfassungen stelle eine erhebliche Gefährdung dar. Die Direktion räumte ein, dass zum jetzigen Zeitpunkt noch keine Vorstellung darüber bestehe, wohin die Strasse verlegt werden sollte, jedoch müssten die Abklärungen durchgeführt werden, dies auch im Hinblick auf den nächsten Sanierungszyklus. Es könne auch sein, dass es keine Möglichkeit für eine

Verlegung gebe. Die Strasse liege sehr ungünstig, und allenfalls gebe es eine bessere Linienführung. Die Frage nach dem Zeithorizont, wenn es eine Option gebe, wurde von der Direktion dahingehend beantwortet, dieser betrage wohl 50 Jahre und mehr, bis eine alternative Variante realisiert werden könnte. Während ein Teil der Kommission der Meinung war, diese Chance müsse genutzt werden, stellte ein Teil der Kommission die Notwendigkeit einer solchen Abklärung in Frage, da nicht davon auszugehen sei, dass es eine Option für die Verlegung der Strasse geben werde. Die Kommission stimmte dem Antrag auf Streichung des Betrags von CHF 250'000 mit 6:5 Stimmen ohne Enthaltung zu.

### 2.3.2 *Abstellplätze für Lastwagen im Hardwald*

Für einen Teil der Kommission war es unverständlich, weshalb die Abstellplätze für Lastwagen nicht bereits möglichst rasch oder zumindest unabhängig vom vorliegenden Projekt aufgehoben werden, da diese eine Gefahr für das Grundwasser darstellten. Die Verwaltung führte aus, im Rahmen des Projekts würde nach alternativen Abstellmöglichkeiten gesucht. Bei einer sofortigen Aufhebung bestehe ansonsten die Gefahr, dass Lastwagen im Siedlungsgebiet abgestellt würden. Es müsse gemeinsam mit der Schweizerhalle eine Lösung gesucht werden. Zudem seien gesicherte Parkplätze erforderlich, um nicht weitere Gefahren zu schaffen. Ein Teil der Kommission begrüßte es, dass dies im Rahmen des Projekts abgeklärt werde.

### 2.3.3 *Grundwasserschutz*

Die Gewährleistung des Grundwasserschutzes wurde seitens Kommission als wichtig erachtet. Die Verwaltung führte aus, im Moment bestehe kein Grundwasserschutz. Es handle sich um technische Fragen, die geklärt werden müssten. Das Projekt bringe eine signifikante Verbesserung für den Grundwasserschutz. Den heutigen Zustand im Hardwald dürfte es eigentlich nicht geben; denn der Grundwasserschutz könne nicht gewährleistet werden. Dabei handelt es sich um die Trinkwasserversorgung einer sehr grossen Region. Bei einem Unfall würde das Abwasser direkt ins Grundwasser versickern. Es gebe keine Absicherung der Strasse. Es gelte, den Schaden minimal zu halten, sollte etwas geschehen. Ein Teil der Kommission stellte jedoch die Position für die Spezialabklärungen zum Grundwasser infrage, da eigentlich klar sei, dass das Strassenabwasser abgeführt und gereinigt werden müsse. Zudem seien bereits Studien durchgeführt worden; weitere brauche es nicht. Die Verwaltung hielt fest, es seien keine vertieften Abklärungen erfolgt. Gemeinsam mit der Hardwasser AG werde zu klären sein, welche Massnahmen es brauche: Abdichtung, Fahrzeugrückhaltesystem etc. Beispielsweise sei noch nicht klar, welches Abdichtungssystem akzeptiert werde. Zudem müssten insbesondere auch während der Bauphase zusätzliche Sicherungsmassnahmen getroffen werden; dafür brauche es Simulationen.

### 2.3.4 *Einzelfragen*

Die Kommission liess sich aufzeigen, wie die Velorouten ausgebaut werden sollen. Es sei bereits eine Veloverbindung – eine Velohauptroute und nicht eine, die zu einer Velovorzugsroute ausgebaut werden soll - im Projektperimeter vorhanden, jedoch sei diese Strecke nicht auf allen Abschnitten komfortabel zu fahren, führte die Direktion aus. Dies solle verbessert und Engstellen behoben werden. Es würden auch kleinere Massnahmen vorgenommen und vorgezogen, die nicht in Abhängigkeit vom Projekt stehen.

Die Verwaltung erklärte auf eine entsprechende Frage zur Kapazität der Strasse, dass die beiden Knoten Erdnüsslikreisel und Salinenstrasse die Verkehrskapazität des ganzen Projektperimeters bestimmten. Diese befinden sich im Eigentum des ASTRA bzw. im Einflussbereich des Autobahnanschlusses Pratteln. Die Kapazität der Strasse könnte nur erhöht werden, wenn die beiden Knoten ausgebaut würden. Ein Kommissionsmitglied warf die Frage auf, ob nicht in Absprache mit dem ASTRA gleichzeitig die beiden, ebenfalls sanierungsbedürftigen Knoten saniert werden könnten. Die Direktion erläuterte, es finde ein permanenter Austausch mit dem ASTRA statt. Vorgesehen sei, dass der Erdnüsslikreisel mit dem Projekt Rheintunnel angegangen werden solle und eine Neuorganisation des Anschlusses Pratteln mit dem Ausbau Hagnau-Augst erfolgen solle.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, inwiefern im Projekt berücksichtigt worden sei, dass die vorliegende Strecke während des Achtspurausbaus der A22 als Entlastungsstrecke genutzt werden müsse. Die BUD erläuterte, für den Achtspurausbau sei das ASTRA zuständig. Dieser werde wohl zu Spurabbauten auf der Autobahn führen.

Eine weitere Frage betraf die Verkehrszunahme um 30 %, die sehr hoch erscheine. Die Direktion erklärte, der Verkehr im Rheintal nehme auf allen Achsen zu, jedoch gebe es nicht nur Durchgangs-, sondern auch eine Zunahme des Ziel- und Quellverkehrs im Bereich Schweizerhalle. Zu erwähnen in dem Zusammenhang sei das Projekt Quartierplan Rheinlehne. Es gebe dort keine Wohnnutzungen, erklärte ein Kommissionsmitglied, sondern Gewerbe und Dienstleistungen. In dem Zusammenhang wurde darauf verwiesen, dass dort jeden Tag fast ein Kilogramm Arsen in den Rhein fliesse. Die Direktion räumte ein, dass Altlasten in dieser Gegend ein grosses Thema seien und die Sanierung aufwändig sei.

Ein Kommissionsmitglied schlug vor, bei der Abzweigung Niderfeldstrasse einen Kreisell anstatt einer Lichtsignalanlage zu realisieren, um den Verkehrsfluss zu verbessern. Zudem könnte die Sackgasse geöffnet werden, damit der Verkehr auf sie Salinenstrasse gelangen könnte. Die Verwaltung hielt fest, dies werde abgeklärt. Allerdings sei die Zufahrt zum Quartier Rheinlehne nicht dort vorgesehen. Die Salinenstrasse befinde sich allerdings im Einflussbereich des ASTRA, und Spurengänzungen müssten gemeinsam angegangen werden.

### 2.3.5 Ergänzung des Landratsbeschlusses

Der Landratsbeschluss wurde um eine Ziffer 2 ergänzt, dass die Kommission vor Beginn des Bauprojekts eine Zwischeninformation erhält, wie sie dies bei Hochbauprojekten bereits mehrmals eingebracht hat.

*Vor Beginn des Bauprojekts ist die Bau- und Planungskommission des Landrats über den Stand der Planung und die Vorgaben für die weitere Projektierung zu informieren.*

## 3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 10:0 Stimmen bei einer Enthaltung, dem von ihr geänderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

11.05.2022 / ps

### Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

### Beilage

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

## **Landratsbeschluss**

### **betreffend Erneuerung und Umgestaltung Rheinfelder-/ Rheinstrasse Muttenz / Pratteln, Ausgabenbewilligung Projektierung**

vom **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Erneuerung und Umgestaltung Rheinfelder-/ Rheinstrasse Muttenz / Pratteln wird für die Projektierung eine neue einmalige Ausgabe von 2'990'000 Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Vor Beginn des Bauprojekts ist die Bau- und Planungskommission des Landrats über den Stand der Planung und die Vorgaben für die weitere Projektierung zu informieren.
3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, **Datum wird durch die LKA eingesetzt.**

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: