

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat 2021/448 «Mobilität Salina Raurica: Prüfung alternative Massnahmen» 2021/448

vom 3. September 2024

1. Text des Postulats

Am 24. Juni 2021 reichten die Grüne/EVP-Fraktion sowie die SP-Fraktion das Postulat 2021/448 «Mobilität Salina Raurica: Prüfung alternative Massnahmen» ein, welches vom Landrat am 30. Juni 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Die durch die Regierung und den Landrat vorgeschlagene Projektierung der Verlängerung der Tramlinie 14 nach Augst wurde am 13. Juni 2021 durch die Stimmbevölkerung deutlich abgelehnt. Nichts tun ist aber nicht die Lösung.

Die heute bestehenden Verkehrsdefizite und Engpässe im Verkehrsnetz werden zunehmen, wenn nicht rasch alternative Lösungen geprüft und umgesetzt werden. Die Fraktionen Grüne/EVP und SP schlagen daher die zeitnahe Prüfung der nachfolgend aufgeführten Massnahmen vor, damit das Verkehrs-Chaos in Augst, in Salina Raurica und in Pratteln ausbleibt.

- Priorität 1: Schaffung einer attraktiven (und BehiG-konformen) Fuss- und Radwegverbindung zwischen Bahnhof Pratteln und dem Gebiet Grüssen, wenn möglich niveau-getrennt vom MIV

- Priorität 1: Vorgezogene Prüfung der Velovorzugsroute auf der Achse Basel – Birsfelden – Schweizerhalle – Salina Raurica – Augst – Kantonsgrenze BL/Aargau (inkl. Sicherstellung der Langsamverkehrsachse entlang des Rheins mit Rückbau der alten Rheinstrasse, welche integrierender Projektbestandteil der Verlegung der Rheinstrasse ist)

- Priorität 1: Prüfung Umsetzung Bushof Augst. Ab Eröffnung der Rauricastrasse, voraussichtlich Ende 2022 ist ein neues Buskonzept vorgesehen. Dadurch ist die Anpassung der heutigen Situation in Bezug auf die Haltestelleninfrastruktur in Augst notwendig. Mit dem Nein zur Tramlinienverlängerung ist nun auch die Umsetzung des Bushofs in Frage gestellt. Es ist daher basierend auf den bisherigen Projektideen rasch zu prüfen, wie der Bushof zeitnah realisiert und das Busangebot optimiert werden kann.

- Priorität 2: Prüfung Optimierung Busangebot und Busverbindungen. Mit dem Wegfall der Tramverlängerung entfällt die kurze Direktverbindung zwischen Bahnhof Pratteln und Grüssen einerseits und dem Gebiet Salina Raurica andererseits. Es ist daher zu prüfen, ob via Kraftwerkbrücke und die Achse Netzibodenstrasse eine künftige, vom MIV möglichst entflochtene direkte Busverbindung eingerichtet werden kann und wie hoch das Fahrgastpotenzial dafür ist.

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. Diese lag dem vorliegenden Postulat zugrunde.

Der Regierungsrat teilt die im Vorstoss geäusserte Einschätzung, dass «nichts tun» hier keine Lösung ist. Dementsprechend hat er seit der Referendums-Abstimmung in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden Augst und Pratteln Untersuchungen zum weiteren Vorgehen bezüglich der verkehrlichen Erschliessung von Salina Raurica vorgenommen. Eine generelle Übersicht, ebenso wie Informationen zum kontinuierlichen verkehrlichen Monitoring, sind dem Bericht zum [Postulat 2021/451](#) zu entnehmen. Im Folgenden finden sich konkrete Ausführungen zu den im vorliegenden Vorstoss eingebrachten Massnahmen-Vorschlägen.

2.2. Fuss- und Radwegverbindung zwischen Bahnhof Pratteln und dem Gebiet Grüssen

Grundsätzlich liegt die Hoheit über Fuss- und Radwege gemäss § 6 [Strassengesetz BL \(SGS 430\)](#) bei den Gemeinden. Im vorliegenden Fall sind die Interessen von Kanton und Gemeinde sowie der privaten Grundeigentümerschaft jedoch absolut deckungsgleich.

Dementsprechend sieht die Quartierplanung [Bredella](#) West, welche bereits vom Einwohnerrat Pratteln erlassen wurde (Volksabstimmung ausstehend), eine entsprechend hochwertige Fuss- und Veloverkehrs-Achse vom neuen nördlichen Bahnhofplatz bis zur Hohenrainstrasse vor – die so genannte Talbachpromenade. Mit der Konkretisierung der Planung nach Abschluss des Quartierplanverfahrens wird auch die genaue Ausgestaltung der Querung der Hohenrainstrasse nochmals zu prüfen sein. Die Realisierung des gesamten Quartiers inklusive der Promenade wird bis 2028 angestrebt.



Abbildung: Umgebungsplan Richtprojekt Bredella mit Talbachpromenade
(Plan: Fontana Landschaftsarchitektur / Bredella AG, Markierung Promenade: Kanton BL)

Des Weiteren sind auch im [Räumlichen Entwicklungskonzept \(REK\) der Gemeinde Pratteln](#) (beschlossen vom Einwohnerrat am 26. August 2024), die Nord-Süd-Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr als wichtige Thematik identifiziert worden. Eine besondere Rolle spielt hier die Achse, welche den Dorfkern via Schlossstrasse, Gallenweg und Kraftwerkstrasse mit dem Rhein verbindet. Ein Teilabschnitt dieser Achse stellt eine weitere Verbindung zwischen dem Bahnhof (östliches Perronende) und dem Gebiet Grüssen dar. Im REK ist gerade jener Abschnitt als wichtige, übergeordnete Veloverbindung vorgesehen. Die Gemeinde plant die Erstellung eines Betriebs- und Gestaltungskonzepts.

Es werden somit in den nächsten Jahren durch die Gemeinde sogar zwei attraktive Fuss- und Radwegverbindungen zwischen dem Bahnhof Pratteln und dem Gebiet Grüssen geschaffen. Der Regierungsrat begrüsst diese Vorhaben.

2.3. Vorgezogene Prüfung der Velovorzugsroute auf der Achse Basel – Birsfelden – Schweizerhalle – Salina Raurica – Augst – Kantonsgrenze BL/Aargau

Wie bereits bekannt ist, beabsichtigt der Regierungsrat, das kantonale [Radroutennetz weiterzuentwickeln](#) und in diesem Zuge unter anderem eine Netzhierarchisierung vorzunehmen. Damit wird das Radroutennetz auf das Verkehrsaufkommen ausgerichtet.

Für das Rheintal hat sich mit den erfolgten Arbeiten gezeigt, dass eine Velovorzugsroute anzustreben ist, welche aufgrund des Nachfragepotentials durch die Ortskerne von Pratteln und Muttenz in den Raum St. Jakob geführt werden soll. Die im Postulat angesprochene Strecke entlang des Rheins ist als Velohauptroute vorgesehen. Die Abschätzung des Nachfragepotentials hat gezeigt, dass die Achse auch zukünftig nicht ein Veloverkehrsaufkommen erfahren wird, aufgrund dessen eine Dimensionierung als Velovorzugsroute (mit entsprechendem Flächenbedarf) zweckmässig bzw. verhältnismässig wäre.

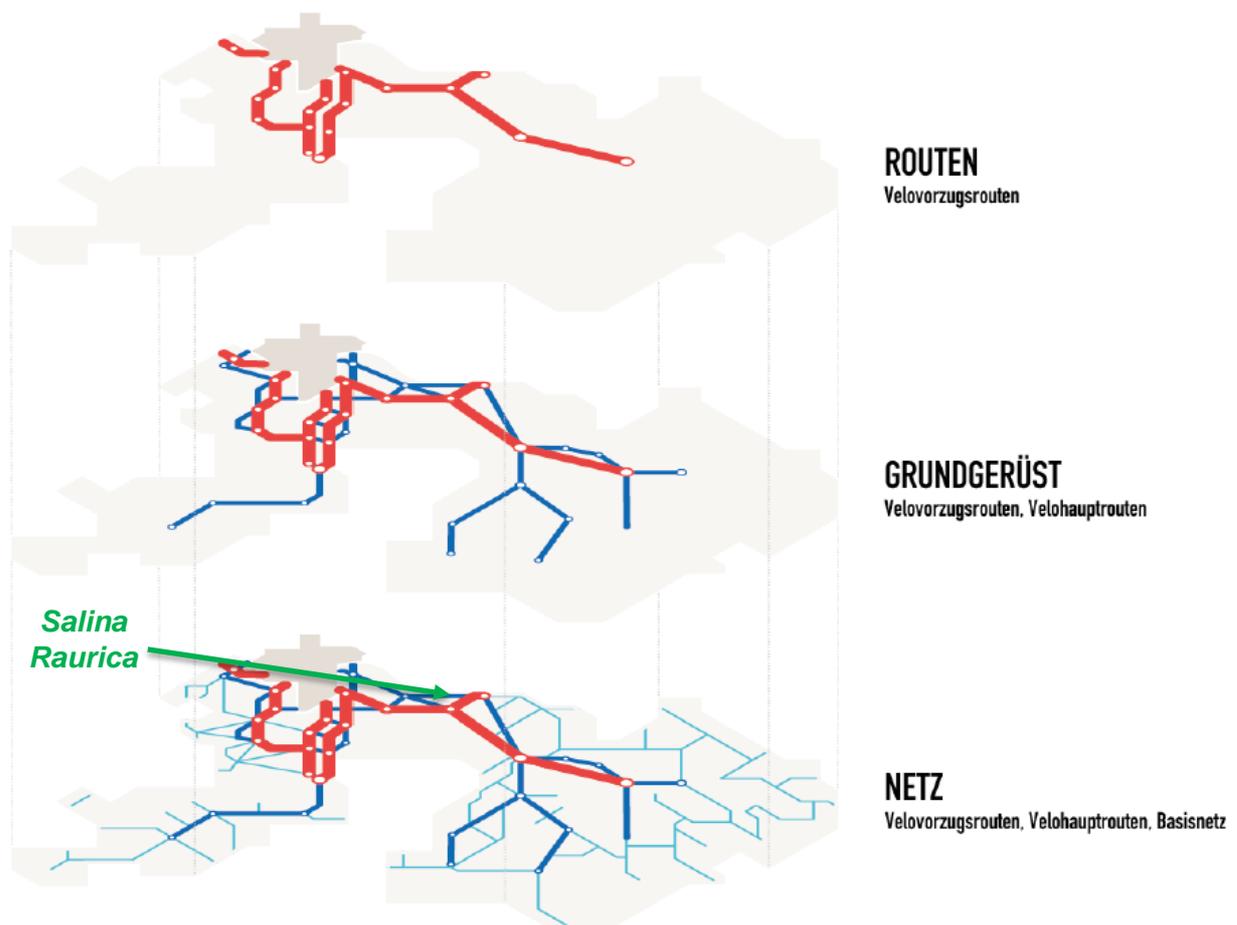


Abbildung: Zusammenspiel der Netzkatoren (Quelle: Metron Verkehrsplanung AG)

Velohaupttrouten sollen folgende Merkmale aufweisen:

- sie binden wichtige Achsen/Talachsen an
- sie sind zügig und unterbruchsarm befahrbar
- sie verlaufen möglichst direkt
- Wechsel in der Verkehrsführung und Unterbrüche bei der Knotenquerung sind möglichst zu vermeiden

Die Umsetzung von Massnahmen zur Verbesserung der Situation auf dieser Radroute hat bereits begonnen und erfolgt schrittweise im Zusammenhang mit verschiedenen Projekten. Ganz im Westen handelt es sich um das Projekt [Neue Ortsdurchfahrt Birsfelden](#) (Stand: Genehmigungsprozesse). Östlich anschliessend kommt der Bereich mit dem so genannten «Erdnüsslikreisell» (Querung Autobahnzubringer), bei welchem Verbesserungen für den Veloverkehr im Rahmen des Baus des Rheintunnels vorgesehen sind. Sodann folgt die Rheinstrasse-/Rheinfelderstrasse durch den Hardwald und das Gebiet Schweizerhalle. Für die [Erneuerung dieses Strassenzuges](#) ist derzeit das Vorprojekt in Arbeit. Östlich der Salinenstrasse (Pratteln) ist ein kurzer Abschnitt des neuen Veloverkehrsystems bereits mit dem Bau der Rauricastrasse umgesetzt worden. Daran anschliessend läuft derzeit die [Umgestaltung der Rheinstrasse in eine Fuss- und Veloverkehrsachse](#) bis zur Kraftwerkstrasse (Augst). Für den östlich anschliessenden Abschnitt der Rheinstrasse, welche heute eine Gemeindestrasse ist, läuft derzeit die Erarbeitung eines Umgestaltungsprojekts durch die Gemeinden Augst und Pratteln. Als Übergangsmassnahme sind im Sommer 2024 durch den Kanton die Markierungen optimiert worden. Eine Optimierung der Velosituation auf der Hauptstrasse Augst als östlichstem Abschnitt bis zur Kantonsgrenze BL-AG steht schliesslich im Zusammenhang mit einer [neuen Führung der Kantonsstrasse im Raum Augst/Kaiseraugst](#), welche sich derzeit bikantonal in Prüfung befindet.

Der Ausbau und die Weiterentwicklung der Veloroute Birsfelden – Augst wird also in den nächsten Jahren schrittweise erfolgen und diese Route deutlich attraktiver und sicherer machen; dass sie im Netz als Velohauptroute und nicht als Velovorzugsroute vorgesehen ist, ist dabei zweitrangig.

2.4. Prüfung Umsetzung Bushof Augst

Wie im Vorstoss richtig beschrieben, war per Ende 2022 ein neues Buskonzept vorgesehen (welches auf dieses Datum hin dann auch in Betrieb genommen worden ist, vgl. Kap. 2.5.). Ebenfalls ist richtig, dass mit der Referendums-Abstimmung zum Tram auch die vorgesehene Ausgabenbewilligung für den entsprechenden Bushof zu diesem Buskonzept (als Vorstufe zu einem nachfolgenden Knotenpunkt mit Tramwendeschleife) abgelehnt worden ist. Dies war der Stand zum Zeitpunkt der Einreichung des Postulats.

Um das vom Landrat in Form des Generellen Leistungsauftrags beschlossene Buskonzept dennoch umsetzen zu können, ist kurzfristig ein Provisorium projektiert, gebaut und [pünktlich zum Fahrplanwechsel Ende 2022 in Betrieb genommen](#) worden.



Abbildung: Provisorischer Bushof Augst Stundeglas

Der Bushof wird gut angenommen und rege frequentiert. Pro Werktag steigen durchschnittlich rund 1'700 Personen ein und aus.

2023 sind für einen durchschnittlichen Werktag folgende Nutzerzahlen pro Linie erhoben worden:

- Linie 81 von Basel Richtung Liestal: 175 Aus- und 182 Einsteiger
- Linie 81 von Liestal Richtung Basel: 176 Aus- und 214 Einsteiger
- Linie 83 von Kaiseraugst Richtung Pratteln: 12 Aus- und 174 Einsteiger
- Linie 83 von Pratteln Richtung Kaiseraugst: 178 Aus- und 21 Einsteiger
- Linie 72 von/nach Arisdorf – Liestal – Lupsingen: 116 Aus- und 148 Einsteiger
- Linie 84 von/nach Rheinfelden: 151 Aus- und 133 Einsteiger

Zugleich besteht im Raum des Bushofs und seiner Umgebung erhebliches Potential für eine weitere Entwicklung – sowohl im Hinblick auf den Städtebau und die Siedlungsentwicklung als auch in der Funktion als Verkehrsdrehscheibe für verschiedene Verkehrsarten. Diese Potentiale sollen mit einem definitiven Bushof genutzt werden. Ein entsprechendes Projekt ist seitens Kanton in Zusammenarbeit mit den Gemeinden vorgesehen.

Die Umsetzung des Bushofs im Sinne des Postulats ist somit erfolgt und ermöglicht die Fahrten und Umsteigevorgänge gemäss dem derzeitigen Bedarf. Der nächste Schritt (definitiver Bushof) ist vorgesehen.

2.5. Optimierung Busangebot und Busverbindungen

Wie in Kapitel 2.4. beschrieben, wurde per Ende 2022 im Rahmen der Eröffnung der neuen Kantonsstrasse und dem Ausbau der Netzbodenstrasse ein neues Buskonzept eingeführt (teilweise anfangs mit Infrastrukturprovisorien). Die Buslinien 81 und 83 wurden in die Netzbodenstrasse, den neuen zentralen ÖV-Korridor des Entwicklungsgebiets Salina Raurica, verlegt und können so die grösste Wirkung erzielen. Das neue Konzept ist aufwärtskompatibel und langfristig angelegt. Ursprünglich war gedacht, es bis zur Eröffnung der Tramverlängerung in Betrieb zu belassen.

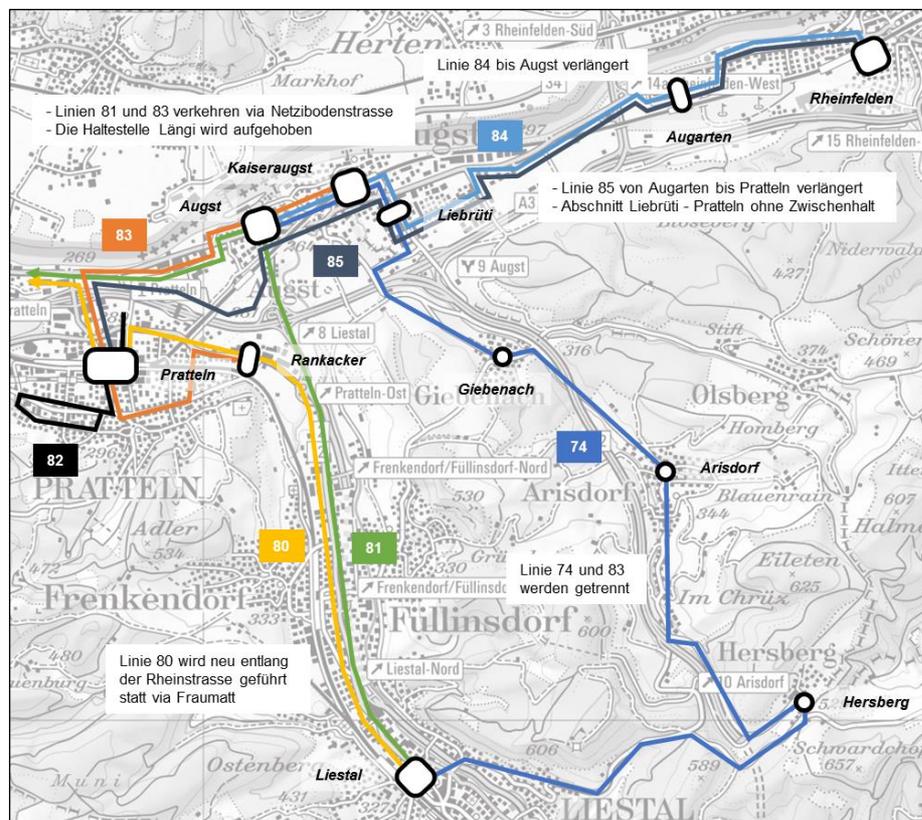


Abbildung: Angebotsoptimierungen Raum Pratteln, Inbetriebnahme per Dezember 2022

Das neue Konzept, in Betrieb genommen per Dezember 2022, hat folgende Änderungen in der Linienführung mit sich gebracht:

- Die Linie 80 Liestal–Pratteln–Basel wird in Liestal direkt durch die Rheinstrasse statt via Fraumattquartier geführt. Damit kann die zusätzliche Fahrzeit der betrieblich verknüpften Linie 81 im Gebiet Salina Raurica kompensiert werden.
- Die Linie 81 Liestal–Augst–Basel verkehrt neu über die Netzbodenstrasse.
- Die Linie 82 ist unverändert geblieben.
- Die bisherige Linie 83 Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Augst–Pratteln–Rankacker ist in zwei Linien getrennt worden:
 - Die neue Linie 74 bedient den Abschnitt Liestal–Arisdorf–Kaiseraugst–Augst. Diese Linie verkehrt neu als Ganztageslinie. Neu bestehen in Kaiseraugst Anschlüsse auf die S1.
 - Die Linie 83 wurde auf den Abschnitt Kaiseraugst–Augst–Pratteln–Rankacker verkürzt. Die Betriebszeiten wurden bis ca. 1 Uhr statt bisher nur bis 21 Uhr verlängert, in der Hauptverkehrszeit ist eine Taktverdichtung erfolgt.
- Die Linie 84 Rheinfelden–Augarten–Kaiseraugst(–Pratteln) ist von Kaiseraugst bis nach Augst verlängert worden. Dadurch bestehen in Augst Anschlüsse auf die Linie 81 nach Basel und Liestal.
- Die Linie 85 Rheinfelden–Augarten ist via Liebrüti nach Pratteln verlängert worden (Liebrüti–Pratteln ohne Halt). Sie ergänzt das Angebot der Linie 84 und stellt den Vorlaufbetrieb einer zusätzlichen S-Bahn Basel-Rheinfelden dar.

Aus dem Gebiet Salina Raurica können also mit dem Bus umsteigefrei Basel, Pratteln und Liestal erreicht werden, mit der S-Bahn umsteigefrei neben anderen Zielen Basel, Rheinfelden und Frick. Das Gebiet Grüssen wird einerseits über die Haltestelle Pratteln, Grüssen, durch die Linien 80 und 83 erschlossen, andererseits durch die Linie 82 mit den Haltestellen Zentrum Grüssen und Rührbergweg. Die Linie 82 verkehrt werktags im 20-Minuten-Takt. Vom Bahnhof Pratteln fahren also drei Buslinien direkt nach Grüssen. Durch das vorhandene hochwertige ÖV-Angebot kann der Regierungsrat der Aussage, «mit dem Wegfall der Tramverlängerung entfällt die kurze Direktverbindung zwischen Bahnhof Pratteln und Grüssen einerseits und dem Gebiet Salina Raurica andererseits» nicht zustimmen.

Die postulierte Führung einer Buslinie durch die Kraftwerkstrasse könnte zwar zukünftig, bei einem Vollausbau des Bushofs Pratteln Nord, einen kleinen Fahrzeitgewinn im Minutenbereich für die Relation Pratteln, Bahnhof, – Pratteln, Steinhölzli, ergeben, hat aber andere Nachteile und ist momentan aufgrund fehlender Strasseninfrastrukturelemente nicht im Linienbetrieb fahrbar.

Damit die Kraftwerkstrasse tauglich würde für Busse, müsste sie ausgebaut werden. Dies hätte Auswirkungen auf die Firma Glatt, deren Standort sich beidseits der Kraftwerkstrasse befindet und der ein Teil der Kraftwerkstrasse im Privateigentum gehört. Auch die Achse Grüssenhölzliweg – Kraftwerkbrücke kann derzeit nicht befahren werden, weil sie im autobahnparallelen Teil nur 4,20 m breit und mit Einbahnverkehr signalisiert ist.

Sofern all die oben beschriebenen Infrastrukturelemente zur Verfügung stehen, kann eine Führung einer Buslinie über die Achse Kraftwerkstrasse in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Pratteln mittelfristig geprüft werden. Aus Netzüberlegungen ist es aber für die Kundschaft attraktiver, mehrere Buslinien in dichten Taktfolgen auf denselben Korridoren fahren zu lassen. Der Wegfall einer Buslinie (z. B. der Linie 83) auf der Achse Salinenstrasse mit der stark nachgefragten Haltestelle Pratteln, Grüssen, wäre nicht kundenfreundlich, auch weil eine mögliche Ersatzhaltestelle in der Kraftwerkstrasse peripher zum Gewerbegebiet Grüssen liegen würde.

Die aktuelle Führung der Buslinie 83 via Salinenstrasse und Netzbodenstrasse übernimmt kurz- bis mittelfristig die im kantonalen Richtplan dem Tram zugeordnete Rolle. Die nachfragegestärkten Haltestellen Grüssen und Zurlinden werden aktuell in der Hauptverkehrszeit mit der Überlagerung der Linie 80 bzw. 81 sechsmal stündlich bedient. Mit einer möglichen Verlegung der Linie 83 auf die Achse Grüssenhölzliweg – Kraftwerkbrücke ergibt sich kein zusätzliches Fahrgastpotential (zu prüfen wäre bei gegebenen Voraussetzungen eher eine zusätzliche Linie). Die Quell- und Zielorte

können mit dem aktuellen Liniennetz (starken ÖV-Korridoren) optimal und durch Takterhöhung und grösseren Fahrzeugen auch aufwärtskompatibel erschlossen werden. Zu möglichen Schritten der Weiterentwicklung sei an dieser Stelle auf den Bericht zum [Postulat 2021/451 verwiesen](#).

2.6. Fazit

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung, dass sich aus dem Resultat der Abstimmung zur Tramverlängerung vom 13. Juni 2021 Handlungsbedarf zur Verkehrserschliessung ergeben hat. Die im Postulat vorgeschlagenen Massnahmen sind alle vertieft geprüft worden. Betreffend Bushof und Busnetz ist bereits eine Umsetzung erfolgt, bei weiteren Massnahmen laufen die Planungs-, Projektierungs- und Umsetzungsarbeiten sowohl auf Kantons- wie auch auf Gemeindeebene.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat 2021/448 «Mobilität Salina Raurica: Prüfung alternative Massnahmen» abzuschreiben.

Liestal, 3. September 2024

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Isaac Reber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich