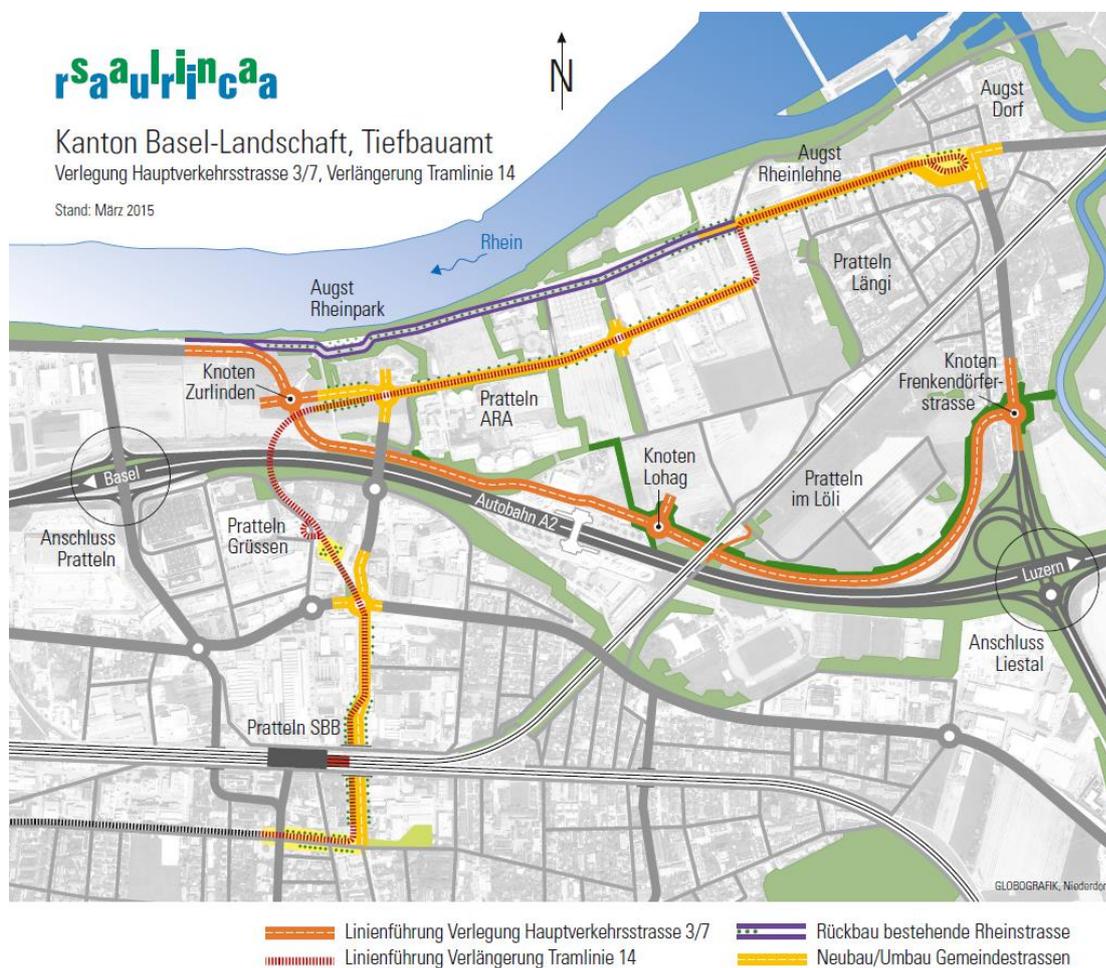


Vorlage an den Landrat

Salina Raurica, Tramverlängerung Linie 14: Ausgabenbewilligung Projektierung und vorgezogener Landerwerb 2020/431

vom 11. August 2020



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Mit dem vom Landrat am 15. Januar 2009 ([LRV 2007-005A](#)) beschlossenen Spezialrichtplan "Salina Raurica" wurde die Voraussetzung für die gezielte Entwicklung des in der Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst liegenden Areals geschaffen.

Auf diesen Flächen entsteht in den nächsten Jahren ein hochwertiges Wohn- und Gewerbegebiet, das erste grosse realisierte Projekt ist der Neubau eines Produktionszentrums durch COOP auf einer Fläche von gegen 10 Hektaren. Mit der dichten Nutzung der Areale im Entwicklungsgebiet Salina Raurica sind verkehrliche Massnahmen wie der Rückbau der Rheinstrasse / Neubau der Rauricastrasse (Hauptverkehrsstrasse 3/7), ein Ausbau der Fussverbindungen und Radrouten und eine optimale, attraktive und leistungsfähige Erschliessung mit dem ÖV zwingend verbunden. Zentrales Projekt zur Erreichung dieses Ziels und künftiges Rückgrat des ÖV im Gebiet ist die Verlängerung der Tramlinie 14 von der heutigen Endstation Pratteln bis zur Bushaltestelle Augst. Für die Verlängerung der Tramlinie 14 liegt ein vom Landrat am [14.9.2017](#) genehmigtes Generelles Projekt vor.

Indem die Tramverlängerung zu Beginn der Entwicklung des Raums Salina Raurica zur Verfügung steht, wird die verkehrliche Entwicklung des gesamten Gebiets von Anfang an auf dieses Verkehrsmittel ausgerichtet, so dass Einwohner und Arbeitnehmende ihr Verkehrsverhalten entsprechend darauf ausrichten. Als Leuchtturmprojekt unterstreicht das städtische Verkehrsmittel Tram den urbanen Charakter dieses Gebiets. Es erhöht damit auch die Attraktivität für Investoren in diesem Raum.

Die Tramlinie soll von der heutigen Haltestelle am Bahnhof Pratteln unter dem Bahnhof SBB (mit neuem Unterführungsbauwerk und optimierten Umsteigemöglichkeiten zu den S-Bahnen) und über den Gallenweg zum Grüssenareal geführt werden. Hier soll ein Quartierplatz entstehen, der durch eine Tramhaltestelle erschlossen wird. Die vorgesehene Tramwendeschleife ermöglicht das Wenden und das Weiterführen jedes zweiten Kurses im 15-Min-Takt bis zur Endhaltestelle Augst. Bei genügend grosser Nachfrage könnte das Tram auch im 7,5-Min-Takt bis zur Endhaltestelle Augst verkehren. In einem Bogen über eine neue Brücke über die Autobahn und vorbei am Coop-Neubau werden das Tram wie auch der Fuss- und Veloverkehr in das nördlich der A2 liegende Areal geführt, wo die weitere Linienführung via Netzibodenstrasse zum zukünftigen Längipark ihre Fortsetzung findet. Die Tramlinie führt nach Durchquerung des Parks via Rheinstrasse zur Endhaltestelle Augst an der Frenkendörferstrasse, wo das Umsteigen auf Busse möglich ist.

Die Gesamtkosten für die Tramverlängerung werden auf ca. CHF 170 Mio. geschätzt. Für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes wird mit dieser Vorlage eine Ausgabenbewilligung von **CHF 8,5 Mio. inkl. MwSt.** beantragt. Für den vorsorglichen Landerwerb, insbesondere die Umsiedlung von zwei Gewerbebetrieben, wird eine Ausgabenbewilligung von **CHF 7 Mio. inkl. MwSt.** beantragt.

Da die Inbetriebnahme der neuen Endhaltestelle der Tramlinie 14 frühestens 2030 erfolgen wird, müssen für die Zeit nach der Realisierung der neuen Hauptverkehrsstrasse in Salina Raurica (Ende 2022) bis zu diesem Zeitpunkt mindestens 3 Bus-Haltekanten vorhanden sein, um die ÖV - Erschliessung zu gewährleisten. Für den Bau dieses provisorischen Bushofs wird eine Ausgabenbewilligung von **CHF 1,65 Mio. inkl. MwSt.** beantragt.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	<i>Begründung Bedarf</i>	4
2.1.2.	<i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i>	5
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.3.	Erläuterungen	5
2.3.1.	<i>Alternativen</i>	5
2.3.2.	<i>Gewählte Lösung</i>	5
2.3.3.	<i>Projekt</i>	5
2.3.4.	<i>Termine</i>	12
2.4.	Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm	12
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	14
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	14
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	20
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung	20
2.9.	Ergebnis Vernehmlassungsverfahren	20
3.	Anträge	21
3.1.	Beschluss	21
4.	Anhang	22

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Zur Sicherstellung einer umweltverträglichen und leistungsfähigen Erschliessung des grössten Entwicklungsgebietes des Kantons im Raum Salina Raurica soll die Tramlinie Nr. 14 bis nach Augst verlängert werden. Nachdem der Landrat im Jahr 2017 das generelle Projekt (Vorprojekt) genehmigt hat, gilt es nun die nächste Projektphase (Bauprojekt) zu starten.

2.1.1. Begründung Bedarf

Zwischen der Bebauung der Gemeinde Pratteln und der A2 im Süden, dem Industriegebiet Schweizerhalle im Westen, dem Rhein im Norden und den Siedlungsgebieten der Gemeinden Pratteln (Längi) und Augst im Osten liegt das grösste Entwicklungsgebiet des Kantons Basel-Landschaft. 2001 initiierte der Kanton die koordinierte Planung des Gebietes, um die Nutzungskonflikte zwischen den Ausbauvorhaben in den Industrie- und Gewerbegebieten und den Forderungen des Luftreinhaltemassnahmenplans zu lösen.

Hier entsteht ein hochwertiges neues Siedlungsgebiet, Salina Raurica, mit gemischter Nutzung. Neben Arbeitsplätzen werden auch hochwertige Wohnungen geschaffen. Das Gebiet ist ein Fokus-Areal der Standortförderung Baselland im Hinblick auf die Bereitstellung von Wirtschaftsflächen im Kanton.

Das Gebiet weist eine hohe Verkehrsbelastung durch die in West-Ost-Richtung verlaufende Nationalstrasse A2 mit 120'000 Fahrzeugen/Tag und die (zu verlegende) kantonale Hauptverkehrsstrasse 3/7 (Rauricastrasse) mit 11'000 Fahrzeuge/Tag (im Jahr 2010) auf. Im Osten liegen das Prattler Siedlungsgebiet Längi und die Gemeindegrenze zu Augst.

Eine Anbindung ans öffentliche Verkehrsnetz besteht beim Bahnhof SBB in Pratteln und bei der neuen S-Bahn Station Salina Raurica. Die heutige Endstation der Tramlinie 14 befindet sich in ca. 150 m Entfernung zum SBB-Bahnhof Pratteln. Anschlüsse ans Busnetz Richtung Basel/Liestal bestehen im Gewerbegebiet Pratteln, Längi und Augst, das Quartier Grünen wird mit dem Ortsbus erschlossen. Ein Grossteil der noch unbebauten Flächen ist nicht oder nur schlecht erschlossen, befindet sich aber in erschliessungstechnisch bester Lage.

Zur Verkehrs-Erschliessung dieses neuen Gebietes wurden im KRIP drei übergeordnete Infrastrukturanlagen vorgesehen:

- S-Bahn-Station Salina-Raurica zur Anbindung an die Regio-S-Bahn (realisiert 2008)
- Verlängerung der Tramlinie 14 von Pratteln durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica mit Endhaltestelle in Augst (Gegenstand dieser Vorlage)
- Verlegung Hauptverkehrsstrasse 3/7 (Rauricastrasse) auf eine neue Achse entlang der Autobahn A2 und Rückbau der jetzigen Rheinstrasse zu einem Rad- und Fussweg (rechtskräftig und finanziert: [LRB vom 18.05.2017](#); im Bau; Inbetriebnahme 2022)

Wegen der bereits heute sehr hohen Verkehrsbelastung im Raum Pratteln/Schweizerhalle soll und muss ein wesentlicher Teil des durch die Siedlungserweiterung neu generierten Verkehrs mit den öffentlichen Verkehrsmitteln abgewickelt werden.

Am 17. November 2011 hat der Landrat deshalb eine Richtplan-Anpassung ([LRV 2011/234](#)) verabschiedet, mit der die Verlängerung der Tramlinie 14 bis zur Endhaltestelle Augst (anstatt S-Bahn-Station Salina Raurica) festgelegt wurde (Trasseesicherung). Zudem wurde die Planungsanweisung an die kantonalen Fachstellen erteilt, für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen.

2.1.2. *Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte*

Im ursprünglichen KRIP ([LRV 2007/169](#)) war die Linienführung der Tramlinie 14 folgendermassen vorgegeben: Bahnhof Pratteln – Gallenweg – Kraftwerkbrücke – Rheinstrasse – S-Bahn-Station Salina Raurica.

In der Machbarkeitsstudie zur Tramverlängerung der Linie 14 wurden verschiedene Linienführungsvarianten untersucht, die in einigen Punkten vom KRIP abweichen.

Deshalb hat der Landrat mit Beschluss vom 17. November 2011 im KRIP die Linienführung wie folgt angepasst:

- Grüssen: Erschliessung des Gebiets Grüssen via Grüssenhölzliweg
- Brücke über A2: Überführung über die A2 westlich der bestehenden Kraftwerkbrücke
- Zentrale Lage: Verlauf der Tramlinie in der Rheinebene auf der Netzibodenstrasse
- Endhaltestelle: Endpunkt Tram als Umsteigepunkt Tram / Bus an der Frenkendörferstrasse bei Augst

Auf dieser Grundlage wurde das Vorprojekt für die Tramverlängerung erarbeitet. Darin wurden noch offene Fragen aus der Machbarkeitsstudie geklärt und die technische Funktionalität geprüft. Zusätzlich wurden der UVB (Umweltverträglichkeitsbericht) und ein separates Dossier zur Unterführung SBB erstellt.

Mit den kommunalen Planungen (Zonenplanungen und Strassennetzplanungen Pratteln und Augst) ist das Projekt wechselseitig abgestimmt.

Das Vorprojekt bildet die Grundlage für das Infrastrukturkonzessionsgesuch, welches im März 2019 beim Bund eingereicht wurde.

2.2. Ziel der Vorlage

Mit dieser Vorlage werden die notwendigen finanziellen Mittel für die Projektierung und Planung bis und mit der SIA Teilphase 33 «Bewilligungsverfahren» des Bauvorhabens «Tramlinienverlängerung Linie 14» beantragt.

2.3. Erläuterungen

2.3.1. *Alternativen*

Das Studium von Alternativen war Gegenstand vorangehender Projektphasen und übergeordneter Planungen. Diese sind in der [LRV 2016/378](#) erklärt und beschrieben.

2.3.2. *Gewählte Lösung*

Die vorliegende Tramlösung wurde durch den Landrat mit der Genehmigung des generellen Projektes mit [LRB Nr. 1651](#) am 14. September 2017 genehmigt.

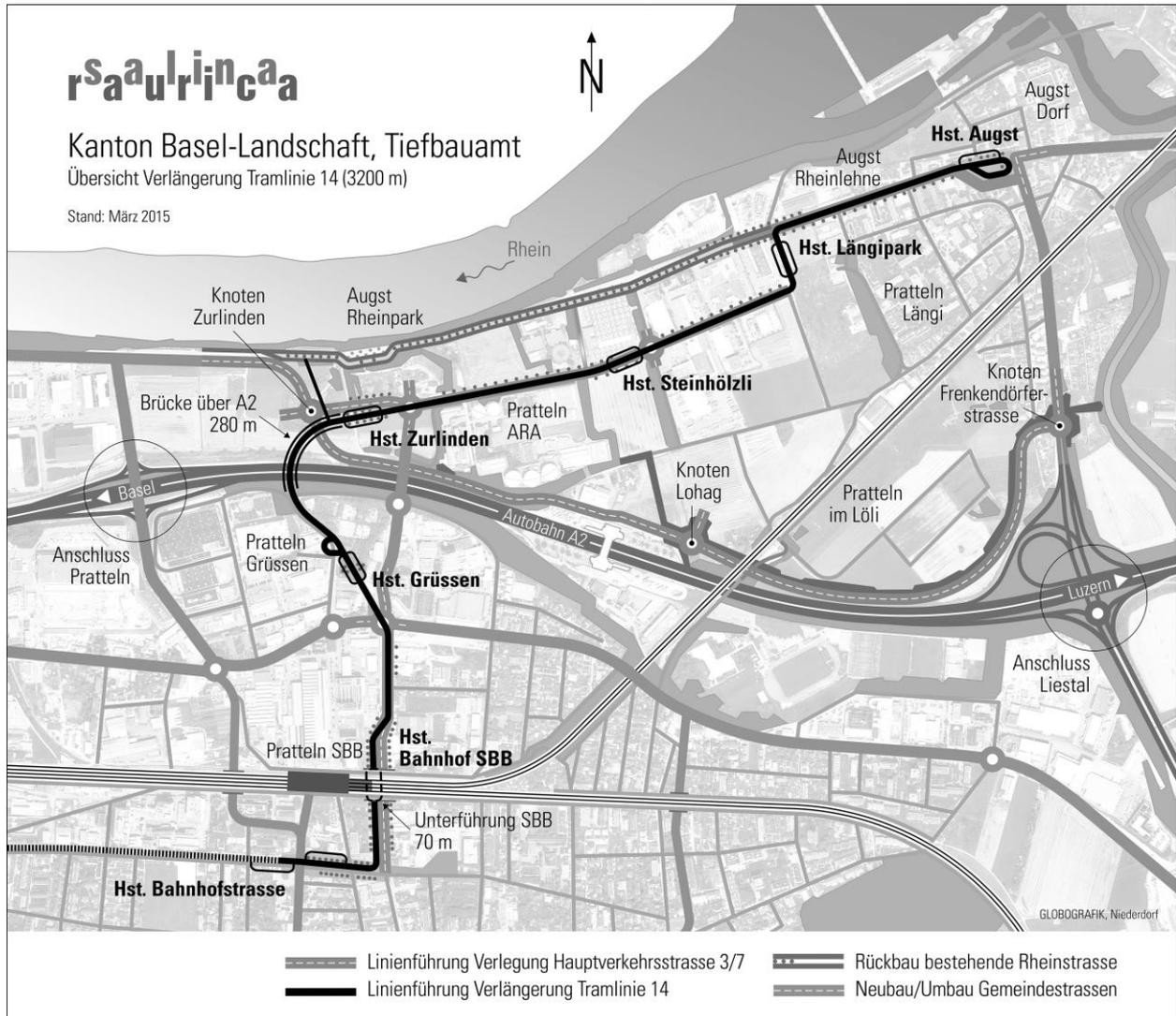
2.3.3. *Projekt*

Tramverlängerung

Die Tramlinie soll von der heutigen Haltestelle Bahnhofstrasse in Pratteln unter dem Bahnhof SBB (mit neuem Unterführungsbauwerk und optimierten Umsteigemöglichkeiten zu den S-Bahnen) und über den Gallenweg zum Grüssenareal geführt werden. Hier soll ein Quartierplatz entstehen, der durch eine Tramhaltestelle erschlossen wird. Die vorgesehene Tramwendeschleife ermöglicht das Wenden und das Weiterführen jedes zweiten Kurses im 15-Min-Takt bis zur Endhaltestelle Augst. Bei genügend grosser Nachfrage könnte das Tram auch im 7,5-Min-Takt bis zur Endhaltestelle Augst verkehren.

In einem Bogen über eine neue Brücke über die Autobahn und vorbei am Coop-Neubau werden das Tram wie auch der Fuss- und Veloverkehr in das nördlich der A2 liegende Entwicklungsgebiet Salina Raurica in der Rheinebene geführt, wo die Linienführung via Netzibodenstrasse zum zukünftigen Längipark ihre Fortsetzung findet. Die Tramlinie führt nach Durchquerung des Parks via Rheinstrasse zur Endhaltestelle Augst an der Frenkendörferstrasse, wo eine neue regionale ÖV-Drehscheibe entstehen soll. Die Option einer späteren Weiterführung der Tramlinie bis Kaiseraugst ist dabei bereits berücksichtigt.

Im Folgenden werden die 11 Streckenabschnitte kurz beschrieben:



Stadtplatz

Der erste Abschnitt befindet sich im Bereich der heutigen Haltestelle Bahnhofstrasse in Pratteln. Er weist ein hohes städtebauliches Potenzial auf und wird durch die Gemeinde in einen Stadtplatz umgestaltet, der sich bis zur Schossstrasse erstreckt. Dafür ist die Umstellung vom Schottergleis auf Strassenbahnbetrieb und dadurch die Integration des Trams in den Platz geplant. Die Haltestellenkanten sollen versetzt beidseits der Bahnhofstrasse zu liegen kommen.

Im Bereich der Schossstrasse schwenkt das Tram nach Norden zur Unterführung SBB. Die heutige Endstation soll aufgehoben werden und die dortige Tramwendeschleife wird zurückgebaut. (Die Möglichkeit eines zukünftigen Trassees in Richtung Pratteln Buholz soll aber gesichert bleiben.)

Unterführung SBB

Hier entsteht ein neues, erweitertes Unterführungsbauwerk unter dem Bahnhof mit einer neuen Tramhaltestelle Bahnhof SBB (siehe Beilage 1). Über die Rampe Süd gelangt das Tram im begrüneten Eigentrassee zur Haltestelle, von der aus die SBB-Perrons über eine Rampe erreicht werden können. Der Fussgängerbereich / das Tramperron ist aus verbindungstechnischen Gründen westseitig des Trams (= Seite Bahnhof). Die Strasse verläuft ostseitig. Die Nordrampe führt das Tram in den Gallenweg, wo im Mischverkehr weitergefahren wird. Im Zuge der notwendigen Verbreiterung des Rampenbauwerks Gallenweg Süd/Schlossstrasse sind die Abbrüche eines Wohnhauses, eines Kiosks und eines Transformatorenhauses notwendig.

Gallenweg / Querung Hohenrainstrasse

Das Tram fährt in Strassenlage im Mischverkehr mit dem MIV. Da mit den Tramgleisen aus fahrdynamischen aber auch aus gestalterischen Gründen nicht an jeder Insel ein Bogen gefahren werden kann, wird ein 1,5 m breiter Mehrzweckstreifen angebracht, welcher das Queren der Strasse erleichtert. Insgesamt beträgt die Strassenbreite (inkl. westlichem Gehweg) 12,00 m. Eine Allee gibt diesem Abschnitt ein neues Erscheinungsbild. Der Knoten Hohenrainstrasse wird mit Kreisverkehr mit Bedarfs-LSA sowie Fussgängerstreifen geregelt. Die Leistungsfähigkeit der Hohenrainstrasse sowie die Fahrplanstabilität sind gewährleistet.

Mit dem Landratsbeschluss zur Genehmigung des Generellen Projektes vom 14. September 2017 beauftragte der Landrat die Regierung den Strassenausbau der Hohenrainstrasse weiter zu bearbeiten und die Entflechtung zwischen Tram und Strasse spätestens gleichzeitig mit der Tramlinienführung zu realisieren.

Grüssen

Nach dem Knoten Hohenrainstrasse fährt das Tram mit einem Gefälle von ca. 4 % im Eigentrassee in nordwestlicher Richtung durch das Glatt-Areal. Der Abbruch des Gebäudes Kraftwerkstrasse 3 (Glatt AG) ist notwendig, was wiederum die Auslagerung der gesamten Firma Glatt AG erfordert.

Die Führung des Trams durch das Grüssenareal ist im Wesentlichen durch Quartierentwicklungsziele bestimmt. Die Haltestelle Grüssen soll einen neuen zentralen Platz beleben und die Erschliessungsqualität gewährleisten. Das Tram ist integriert in die Platzsituation. Anschliessend an die Haltestelle folgt die Wendeschleife westwärts über den Grüssenhölzliweg. Durch die Wendeschleife wird die Weiterführung der Linie im 15-min-Takt nach Augst ermöglicht. Ab hier verläuft die Linie parallel zur Strasse bis zum Knoten Grüssenhölzliweg.

Überführung über die A2

Die Linienführung Grüssen führt zu einer neuen Trambrückenquerung über die Autobahn A2. Eine statische Überprüfung hat gezeigt, dass die vorhandene Brücke Kraftwerkstrasse über die A2 nicht über die Tragkraft für eine neue Tramlinie verfügt und deshalb eine neue Brücke erforderlich ist. Aus der Konsequenz der Linienführung Grüssen ergibt sich, dass der Fuss- und Veloverkehr ebenfalls zusätzlich zur Achse Kraftwerkstrasse über die neue Brücke geführt werden soll. Die gewählte Lösung gibt dem Tram ein Eigentrassee und führt den Fuss- und Veloverkehr parallel auf der Westseite. Auf der Nordseite stellt eine Abzweigungsbrücke die direkte, kreuzungsfreie Verbindung zur Fuss-/Radwegverbindung auf der rückgebauten Hauptverkehrsstrasse 3/7 her.

Zurlinden

Nach dem Ende der Autobahnbrücke muss das Tram in die Netzibodenstrasse eingeführt werden. Die Tramhaltestelle wird noch im Eigentrassee, ausserhalb der Strasse, platziert. Parallel dazu

liegt nördlich die Bushaltestelle an der Verbindung zur Rauricastrasse. Beim anschliessenden Kreiseln wird das Tram in die Netzibodenstrasse eingeführt.

Netzibodenstrasse West

Dieser Abschnitt führt vom Knoten Kraftwerkstrasse auf der Netzibodenstrasse bis zur Haltestelle Steinhölzli. Nördlich befindet sich nur teilweise bebautes Gewerbegebiet, während sich im Süden das Areal der Abwasserreinigungsanlage ARA Rhein befindet, somit besteht hier kaum Publikumsverkehr mit Querungsbedürfnissen. Das Tram verkehrt im Mischverkehr. Die Buslinie verkehrt analog des Trams. Die Haltestelle ist für Tram und Bus in Serie (Bus vor Tram) konzipiert.

Netzibodenstrasse Ost

Nach der Haltestelle Steinhölzli folgt der Knoten Lohagstrasse und die Weiterführung auf der Netzibodenstrasse Ost. Auf der Netzibodenstrasse fährt das Tram weiterhin im Mischverkehr. Ein Mehrzweckstreifen ermöglicht überall ein sicheres Abbiegen. Die Buslinie wird auch hier parallel geführt. Durch den Bau der Tramlinie wird der Betrieb der Firma Willi Schärer Transport AG erheblich beeinträchtigt. Es ist vorgesehen die Firma an einen anderen Standort auszulagern.

Längipark

Das Tram biegt rechtwinklig nach Norden zur Haltestelle Längipark ab. Dieser Abschnitt dient ausschliesslich dem ÖV sowie dem Fuss- und Veloverkehr. Tram und Bus werden in einem Eigentrassee geführt. Die Verflechtung mit dem MIV erfolgt bei der Einmündung in die Rheinstrasse.

Rheinstrasse

Nach der Einmündung in die Rheinstrasse wird das Tram hier wie in der Netzibodenstrasse im Mischverkehr geführt. Um der Rheinstrasse ihre neue Funktion als Sammelstrasse zu geben, wird das Tram in einem reduzierten Strassenquerschnitt von 6,50 m geführt.

Endhaltestelle Augst

Die Endhaltestelle Augst soll als Verkehrsdrehscheibe ausgebildet werden. Hier soll ein Bushof mit fünf Haltekanten entstehen und das Umsteigen von der Tramlinie auf die Buslinien ermöglichen. Die genaue Ausgestaltung des Bushofs, insbesondere die Führung der Rheinstrasse und die Ausbildung des Knotens Rheinstrasse/Frenkendörferstrasse, muss im Bauprojekt noch detaillierter erarbeitet werden. Die geplanten 5 Haltekanten sollen so konzipiert werden, dass sie erweiterbar auf 7 sein werden. Die Ausgestaltung der Endhaltestelle soll so gebaut werden, dass eine spätere Verlängerung der Tramlinie nach Kaiseraugst möglich sein wird.

Provisorischer Bushof Augst

Im Rahmen der Umsetzung des Tramprojektes Salina Raurica ist an der Endhaltestelle Augst nebst einer Wendeschleife für die Trams auch die Umgestaltung des Knotens Frenkendörferstrasse / Rheinstrasse sowie die Integration eines Bus-Umsteigeknotens mit fünf Haltekanten geplant.

Ab Eröffnung der Rauricastrasse, voraussichtlich Ende 2022, ist auch ein neues Buskonzept vorgesehen. Dadurch ist eine Anpassung der heutigen Situation in Bezug auf die Haltestelleninfrastruktur an der betreffenden Haltestelle Augst notwendig. Konkret sind mindestens vier Haltekanten und eine Ausstell- und Wendemöglichkeit erforderlich, wobei die Haltekanten gelenkbustauglich sein müssen.

Das Übergangskonzept der Linienführung der Busse sieht wie folgt aus: Die heutigen Buslinien 81 und 84 werden beibehalten. Die Linie 84 wird von Kaiseraugst bis Augst verlängert. Die heutige Buslinie 83 wird im Raum Augst/Kaiseraugst in die Linien 74 und 83 aufgesplittet. Da voraussichtlich mit einer Inbetriebnahme des definitiven Bushofs im Jahre 2031 zu rechnen ist,

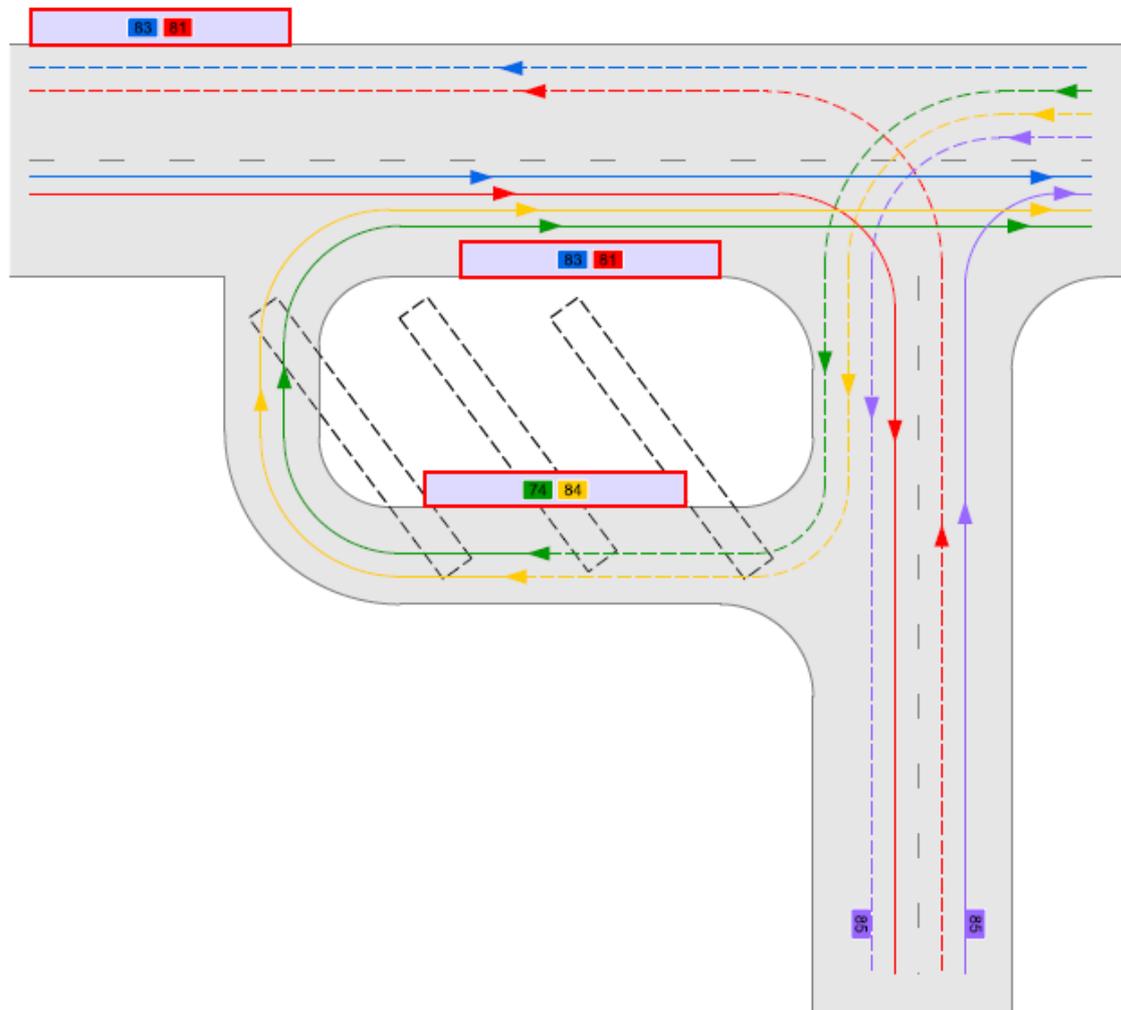
muss das Übergangskonzept und somit auch der Komfort des provisorischen Bushofs auf acht bis zehn Jahre ausgelegt werden.

Dabei gelten folgende Randbedingungen:

- Kein Landerwerb für die Übergangslösung. Es ist darauf zu achten, dass für das Bushaltstellenprovisorium kein Landerwerb getätigt werden muss. Zur Verfügung stehen die Strassenparzelle sowie die Parzellen 2588, 2589, 3578 (alle in Kantonsbesitz). Die Parzelle mit der Tankstelle (3382) steht nicht zur Disposition.
- Es sind minimal vier Haltekanten vorzusehen. Grundsätzlich sollen alle Haltekanten behindertengerecht und gelenkbustauglich sein.
- Betriebliche Aspekte: Die Busse der Linien 81 und 83 müssen voneinander unabhängig zu- und wegfahren können. Die Wartezeiten an der Wegfahrt und der LSA müssen im Interesse eines stabilen Betriebs möglichst kurz und konstant sein. Nebst den Haltekanten soll Raum zum Abstellen eines zusätzlichen Busses und zum Wenden vorgesehen werden.
- Gute allseitige Erreichbarkeit. Die Erreichbarkeit aus allen Richtungen (auch vom Augsterhegli her) ist zu gewährleisten. Dazu gehören auch die Strassenquerungen auf der Frenkendörfer- und Rheinstrasse.
- Gewährleistung einer genügenden Leistungsfähigkeit des Knotens Frenkendörfer-/Rheinstrasse. Unter der Prämisse der Sicherstellung einer genügenden Knotenleistungsfähigkeit grenzt dieser Umstand das Spektrum der denkbaren Varianten relativ stark ein.
- Aufwärtskompatibilität. Es sind Lösungen mit möglichst grossen Synergien zum Endzustand (Tramwendeschlaufe mit Bushof) anzustreben. Das heisst, dass die getätigten Investitionen zu einem möglichst grossen Teil im definitiven Zustand weiterverwendet werden können.

Auf Basis dieser Vorgaben wurden ein Variantenstudium durchgeführt und die Machbarkeit geprüft. Es hat sich aber gezeigt, dass der Spielraum aufgrund der Randbedingungen sehr gering ist. Auf Basis der Machbarkeitsstudie hat sich folgende Lösung herauskristallisiert:

Schema Zu- und Wegfahrt



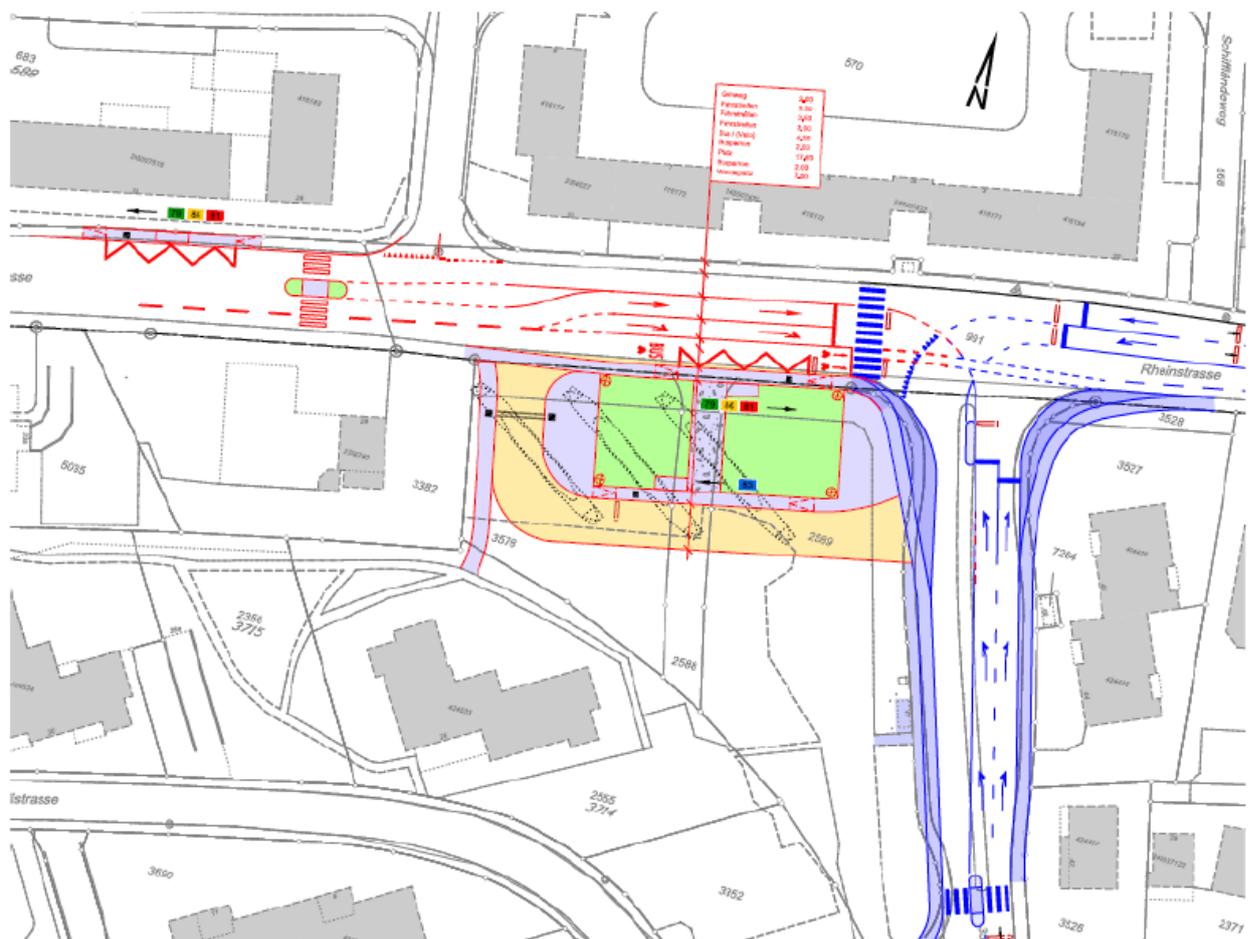
- 74 Liestal – Arisdorf – Liebrüti – Augst
- 81 Liestal – Augst – Basel
- 83 Rankacker – Pratteln – Augst – Kaiseraugst
- 84 Rheinfelden – Liebrüti – Kaiseraugst – Augst
- 85 Rheinfelden – Liebrüti – Pratteln (Express zwischen Liebrüti und Pratteln)

Der Ansatz dieser Lösung besteht darin, die Bushaltestellen möglichst im heutigen Strassenraum anzuordnen und die Investitionen sowie die Eingriffe in das Knotenlayout des LSA-Knotens Rheinstrasse / Frenkendörferstrasse zu minimieren. Für die durchfahrenden Busse bedeutet diese Lösung sehr direkte Fahrwege. Der MIV und die Velos können die haltenden Busse überholen. Für die Buslinien 74 und 84 wird auf Kantonsland ausserhalb des Strassenraums ein Perron mit Wendemöglichkeit errichtet, wo die Busse ihre Abfahrtszeit abwarten können. Konkret erfolgt die Zufahrt von Osten über die Frenkendörferstrasse und die Wegfahrt auf die Rheinstrasse wieder Richtung Osten. Die Fahrbahn im Perronbereich ist so ausgelegt, dass auch im Falle eines

wartenden Busses ein zusätzliches Fahrzeug (Zusatzkurs oder ähnliches) zu- und vorbeifahren kann. Die Zufahrt in die Wendeanlage ist auch aus Richtung Liestal möglich, allerdings ist diese nicht für regelmässige Fahrten tagsüber gedacht, sondern eher in Randzeiten, um zusätzliche Fahrzeuge ab dem Depot in die Umläufe einzufädeln.

Die Variante kommt bis auf geringfügige Anpassungen mit dem bestehenden Strassenraum aus. Die Umsteiger können die Strasse unabhängig der LSA-Phasen via einen Fussgängerstreifen mit Mittelinsel queren.

Diese Lösung hat zwar kaum Synergien mit der Endlösung, ist aber sehr platzsparend (kann auf dem Areal des Kantons realisiert werden) und somit auch verhältnismässig günstig realisierbar. Der LSA-Knoten wird in seiner projektierten Form kaum tangiert. Negativpunkt sind die weniger guten Umsteigeverhältnisse zwischen den Bussen der Linien 81 und 83 zu den Bussen der Linien 74 und 84 mit einer verhältnismässig langen Umsteigedistanz. Ein grosser Pluspunkt ist dagegen die umwegfreie Haltestellenan- und -wegfahrt.



Die Baumassnahmen beschränken sich auf ein Minimum. Konkret ist die Wendeanlage mit einer Koffierung und einem Belagsaufbau zu versehen, wie er auch für eine definitive Anlage erstellt würde. Der einzige Unterschied besteht darin, dass auf eine Betonplatte verzichtet wird und ein Asphaltbelag im Vordergrund steht. Die Haltekanten mit 22 cm Höhe sind nach den kantonalen Normalien behindertengerecht auszuführen. Die Perrons sind als Asphaltfläche und der Zwischenbereich zwischen der Haltekante der Linien 74 und 84 sowie der Haltekante Richtung Osten als Kiesrasen vorgesehen. Die Haltestellenausrüstung wird nach Standards des Kantons bzw. der Busbetriebe ausgeführt. Die muss aber noch in der nächsten Projektierungsphase bestimmt werden.

Ausbau der Hohenrainstrasse

Im Rahmen der parlamentarischen Behandlung der Landratsvorlage [2016/378](#) wurde die Entflechtung von Strassenverkehr und Tram bei der Querung der Hohenrainstrasse thematisiert. In der Folge wurde mit dem LRB Nr. 1651 vom 14. September 2017 der Auftrag erteilt, den Strassenausbau der Hohenrainstrasse weiter zu bearbeiten und die Entflechtung spätestens gleichzeitig mit der Tramlinienführung zu realisieren. In der Zwischenzeit liegen die strategischen Grundlagen vor. Als nächster Schritt soll das Vorprojekt erarbeitet werden. Ziel ist es, die gleichzeitige Inbetriebnahme von Tram und neuer Strassenführung zu ermöglichen. Bei der Realisierung einer Strassenunterführung ist von einer rund zwei- bis dreijährigen Bauzeit auszugehen.

2.3.4. Termine

Der Terminplan der Tramverlängerung ist wie folgt vorgesehen:

- | | |
|--|-----------------|
| • Konzessionsgesuch | 2020 |
| • LRB Ausgabenbewilligung Projektierung | 4. Quartal 2020 |
| • Erarbeitung Bauprojekt | 2021 - 2023 |
| • Plangenehmigungsverfahren | 2024 - 2025 |
| • LRB Ausgabenbewilligung Realisierung | 2025 |
| • Ausführungsprojekt und Submission Baumeister | 2026 |
| • Realisierung | 2027 bis 2031 |

Der obenstehende Terminplan ist sehr ambitioniert und geht von einer reibungslosen Abwicklung des Vorhabens aus. Der gesamte Terminplan hat den Vorbehalt, dass kein Referendum ergriffen wird und Einsprachen nicht ans Gericht weitergezogen werden. Insbesondere gilt es zu beachten, dass durch die Komplexität und die Abhängigkeiten von Dritten Verzögerungen entstehen können.

2.4. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

Die Einbindung in übergeordnete Planungen wurde in der Landratsvorlage [2016/378](#) ausführlich beschrieben. Sie werden nachstehend nur noch stichwortartig wiedergegeben.

Kantonaler Richtplan KRIP:

Im KRIP ist zu Salina Raurica, Objektblatt Verkehr, folgendes Verkehrskonzept enthalten:

- S-Bahn-Station Salina Raurica zur Anbindung an die Regio-S-Bahn (bereits realisiert)
- Verlängerung der Tramlinie 14 (Trasse-Sicherung)
- Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 an die A2
- Verkehrsberuhigung Augst mit potentieller Umfahrung Augst
- Attraktive und sichere Verbindungen für den Fuss- und Veloverkehr

- In West-Ost-Richtung am Rhein entlang. Die heutige Route liegt auf der Rheinstrasse und wird mit dem Rückbau der Strasse deutlich aufgewertet. Sie bildet das Rückgrat der Veloverkehrerschliessung von Salina Raurica.
- Zwischen Augst und Pratteln entlang dem Bahndamm. Diese Route hat heute eine grosse Bedeutung als Lokalverbindung zwischen Augst und Pratteln. Sie überquert neu die verlegte Kantonsstrasse.
- Durch die neue Tram- und Langsamverkehrsbrücke Autobahn wird die Netzlücke zwischen Grüssen und der Rheinebene geschlossen
- Die Feinerschliessung des Entwicklungsgebiets Salina Raurica ist Sache der Gemeinden Pratteln und Augst und erfolgt in Koordination mit den Projekten Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 sowie der Tramverlängerung.

Weitere Planungen:

Mit der Entwicklung in Salina Raurica werden auch die Entwicklungen von Nutzungen und Verkehrsnetzen im Umfeld (Gemeinden Pratteln und Augst, Ergolzthal, Aargauer Entwicklungsschwerpunkt Rheinfeldern/Kaiseraugst usw.) berücksichtigt.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Die vorliegende Landratsvorlage stützt sich auf folgende Rechtsgrundlagen:

- Eisenbahngesetz vom 20. Dezember 1957 (EBG, SR 742.101)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 ([SGS 400](#))
- Strassengesetz vom 24. März 1986 ([SGS 430](#))
- Landratsvorlage [2007/005A](#) vom 19. August 2008: Genehmigung des Spezialrichtplans Salina Raurica und der Projektierungs- und Verpflichtungskredite für die Schlüsselprojekte im Gebiet Salina Raurica und Realisierung von ersten Projekten (inzwischen integriert in den kantonalen Richtplan), beschlossen mit [LRB-Nr. 982](#) vom 15. Januar 2009
- Landratsvorlage [2007/169](#) vom 26. Juni 2007: Erlass Kantonalen Richtplan (KRIP), beschlossen mit [LRB-Nr. 1080](#) vom 26. März 2009
- Landratsvorlage [2011/234](#) vom 23. August 2011: Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP); Anpassung Tramverlängerung Pratteln-Augst, beschlossen mit [LRB-Nr. 152](#) vom 17. November 2011
- Landratsvorlage [2014/439](#) vom 16. Dezember 2014: Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse: Genehmigung Generelles Projekt und Nachtrag zum Projektierungskredit für das Bauprojekt sowie Verpflichtungskredit für das Mobilitäts- und Verkehrsmanagement, beschlossen mit [LRB-Nr. 2684](#) vom 19. März 2015
- Landratsvorlage [2016/378](#) vom 22. November 2016: Salina Raurica, Tramverlängerung Linie 14: Genehmigung Generelles Projekt, beschlossen mit [LRB Nr. 1651](#) vom 14. September 2017

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Die Gesamtkosten für die Tramverlängerung Linie 14 werden auf rund CHF 170 Mio. inkl. MwSt. (Preisbasis 04/2014; ± 20 %) geschätzt.

In dieser Vorlage werden folgende Ausgaben beantragt:

- **Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes für die Tramverlängerung der Linie 14**
- **Vorgezogener Landerwerb für die Tramverlängerung der Linie 14**

- **Projektierung und Realisierung des provisorischen Bushofs Augst**

Lohn- und Materialpreisänderungen (Teuerung) gegenüber der Preisbasis Bahnbau-Teuerungsindex (BTI) vom Oktober 2018, Indexstand: 133,10 werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes Tramverlängerung

Für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojekt für das Plangenehmigungsverfahren nach Eisenbahnrecht beträgt die Ausgabenbewilligung **CHF 8'500'000.- inkl. MwSt.**

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 8'500'000. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenaugigkeit von ±10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 7'650'000 (90 %) und CHF 9'350'000 (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Projektierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von CHF 8'500'000 (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenaugigkeit von ±10 % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von CHF 850'000 (10 % von CHF 8'500'000) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110% (CHF 9'350'000.-) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

siehe Kap. 2.5					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
X	Neu	Gebunden	X	Einmalig	Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	2301 (23140)	Kt:	56400000	Kontierungsobj.:	700945
Verbuchung	Erfolgsrechnung		X	Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				8'500'000.– inkl. MwSt.		

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2020	2021	2022	2023	2024	Total
A	Investitionsausgaben		5	500'000	3'000'000	3'000'000	1'500'000	500'000	8'500'000
E	Beiträge Dritter*		6						
	Nettoausgabe								

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung

Ja

Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Aufgrund der Komplexität des Projekts und den Stellungnahmen und Auflagen aus dem Konzessionsgesuch, insbesondere mit den Schnittstellen zur SBB (Bahnhofsunterführung) und zum ASTRA (Autobahnbrücke), müssen die Projektierungskosten des Bauprojekt höher angesetzt werden als bisher angenommen.

Die Kosten im Investitionsprogramm 2020 – 2029 sind mit 7'500'000.- enthalten. Im Investitionsprogramm 2021 – 2030 werden sie mit CHF 8'500'000.- aufgeführt.

Vorgezogener Landerwerb, insbesondere die Verlegung von zwei Gewerbebetrieben

Für den vorgezogenen Landerwerb beträgt die Ausgabenbewilligung **CHF 7'000'000.- inkl. MwSt.** Für die Firmen Glatt AG und Willi Schärer Transport AG muss je ein neuer Standort gefunden und das Areal des zukünftigen Standortes frühzeitig gesichert bzw. zu Lasten des Kantons erworben werden, damit die Aufgabe der heutigen Betriebsgrundstücke (insgesamt rund 15'000 m²) in Pratteln kompensiert wird.

Ebenfalls fallen Kosten im Zusammenhang mit der frühzeitig notwendigen Planung der Umsiedlung dieser beiden Firmen an.

Der beantragte Betrag von CHF 7'000'000.- ermöglicht es, Anzahlungen für Ersatzgrundstücke zu leisten oder solche vorsorglich bereits zu erwerben, bevor die Ausgabebewilligung für die Realisierung des Bauprojekts vorliegt, mit welcher die Kosten für den verbleibenden Landerwerb gedeckt werden sollen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 7'000'000. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von ±10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 6'300'000 (90 %) und CHF 7'700'000 (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für den vorgezogenen Landerwerb des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von CHF 7'000'000 (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von ±10 % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von CHF 700'000 (10 % von CHF 7'000'000) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110% (CHF 7'700'000.-) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

siehe Kap. 2.5					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
X	Neu	Gebunden	X	Einmalig	Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c-f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center: 2301 (23140)	Kt:	56400000	Kontierungsobj.:	701633
Verbuchung	Erfolgsrechnung		X	Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			7'000'000.- inkl. MwSt.		

Investitionsrechnung
 Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2020	2021	2022	2023	Total
A	Investitionsausgaben		5	0	1'000'000	3'000'000	3'000'000	7'000'000
E	Beiträge Dritter*		6					
	Nettoausgabe							

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung
 Ja Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Kosten sind im Investitionsprogramm 2020 – 2029 wie auch im Investitionsprogramm 2021 – 2030 enthalten.

Projektierung und Realisierung des provisorischen Bushofs Augst

Für die Projektierung und Realisierung des provisorischen Bushofs Augst beträgt die Ausgabenbewilligung **1'650'000.- inkl. MwSt.**

Kostenschätzung +/-10 %

Baumeisterarbeiten	CHF	670'000.-
Haltestelleninfrastruktur	CHF	470'000.-
Nebenarbeiten	CHF	25'000.-
Unvorhergesehenes	CHF	135'000.-
Honorare	CHF	230'000.-
Zwischentotal	CHF	1'530'000.-
Mehrwertsteuer von 7.7 %	CHF	120'000.-
Total (inkl. MwSt.)	CHF	1'650'000.-

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf CHF 1'650'000. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von ±10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen CHF 1'485'000 (90 %) und CHF 1'815'000 (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von CHF 1'65'000 (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von $\pm 10\%$ hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von CHF 165'000 (10 % von CHF 1'650'000) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (CHF 1'815'000.-) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.

Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kap. 2.5					
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)					
X	Neu	Gebunden	X	Einmalig	Wiederkehrend

Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	2301 (23140)	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701634
Verbuchung	Erfolgsrechnung		X	Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				1'650'000.– inkl. MwSt.		

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2020	2021	2022	2023	Total
A	Investitionsausgaben		5	300'000	700'000	650'000	0	1'650'000
E	Beiträge Dritter*		6					
	Nettoausgabe							

* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Erfolgsrechnung

Ja Nein

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Kosten sind im Investitionsprogramm und Aufgaben- und Finanzplan enthalten.

Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG): Ja Nein

Für die Kosten für die Projektierung des Bauprojektes und die Landerwerbskosten muss der Kanton Basel-Landschaft vollständig aufkommen. Wenn das Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramm 4. Generation von Bund mitfinanziert wird, können diese Kosten angerechnet werden.

Schätzung der Eigenleistungen (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

Projektleiter 50 % über 12 Jahre

Folgekosten (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG): Ja Nein

Zusammenfassung Folgekosten in CHF				PC	Kt	12/2030	2031	2032	2033	2034
A	1	Nettoinvestitionen				170'000'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30			0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31			0	0	0	0
A		Abschreibungen	2301	33			3'950'000	3'950'000	3'950'000	3'950'000
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34			3'400'000	3'400'000	3'400'000	3'400'000
A		Folgekosten brutto					7'350'000	7'350'000	7'350'000	7'350'000
E	3	Folgeertrag brutto	2301	42/43			0	0	0	0
A	2-3	Folgekosten netto					7'350'000	7'350'000	7'350'000	7'350'000
A	4	Rückbaukosten (soweit voraussehbar)								
	5	Zusätzliche Stellen in FTE				0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

Strategiebezug (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG): Ja Nein

s. Kapitel 2.4

Risiken (Chancen und Gefahren) (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Chancen	Gefahren
Dank der guten öV-Erschliessung gibt es eine Verbesserung der Entwicklung des Gebietes Salina Raurica mit der entsprechenden Wertschöpfung.	Auslastung des Trams entspricht nicht den Prognosen.

Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):

Im Jahr 2031

Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):

Die Verlängerung der Tramlinie 14 verursacht betriebswirtschaftlich gesehen zusätzliche Infrastruktur- und Betriebskosten, welche sich durch die nicht mehr benötigte Ortsbuslinie und die Kürzung der Buslinie 83 nicht aufwiegen lassen.

Aus der Gesamtperspektive gilt es festzuhalten, dass es sich beim vorliegenden Projekt um ein Erschliessungsprojekt eines der grössten Entwicklungsgebiete der Nordwestschweiz handelt und der Nutzen des Trams auf eine längere Sicht hin zu beurteilen ist.

Der monetarisierbare Nutzen des Trams ergibt sich zu grossen Teilen einerseits aus den Reisezeitersparnissen im Verhältnis zum bestehenden Bussystem, andererseits aus der erhöhten

Zuverlässigkeit. Die angestrebte bzw. erwartete Entwicklung der Gebiete ist nur mit einer sehr attraktiven und umweltverträglichen ÖV-Erschliessung realistisch.

Indem die Tramverlängerung zu Beginn der Entwicklung des Raums Salina Raurica zur Verfügung steht, wird die verkehrliche Entwicklung des gesamten Gebiets von Anfang an auf dieses Verkehrsmittel ausgerichtet, so dass Einwohner und Arbeitnehmende ihr Verkehrsverhalten entsprechend darauf ausrichten. Als Leuchtturmprojekt unterstreicht das städtische Verkehrsmittel Tram den urbanen Charakter dieses Gebiets. Es erhöht damit auch die Attraktivität für Investoren in diesem Raum.

Schlussendlich ist auch davon auszugehen, dass der motorisierte Individualverkehr von einer Tramverlängerung indirekt profitieren wird – die Reisezeiten stabilisieren sich, und auch für Autofahrer erhöht sich die Zuverlässigkeit.

2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind

2.8. Regulierungsfolgenabschätzung

Keine Auswirkungen.

2.9. Ergebnis Vernehmlassungsverfahren

Von der **Gemeinde Pratteln** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

In der Landratsvorlage wird ausschliesslich der Begriff Hauptverkehrsstrasse 3/7 verwendet. Wir begrüssen es, wenn zukünftig von der Rauricastrasse gesprochen wird.

Die Tramverbindung erachten wir als essentiell, um einen möglichst hohen Modalsplit zu erreichen und so auch die Strasseninfrastruktur und den MIV zu entlasten. Durch die frühzeitige zur Verfügungstellung der Tramverbindung erwarten wir eine dynamischere Entwicklung des gesamten Gebietes in Kongruenz mit dem ÖV. Dabei ist nicht nur das kantonal wichtige Entwicklungsgebiet Salina Raurica in Betracht zu ziehen, sondern auch die grossen Arealentwicklungen im Gebiet Pratteln Mitte (Zentral Pratteln und Bredella). Auch das Gebiet Grüssen wird durch die neue Tramhaltestelle mit einem Quartierplatz von einer verbesserten ÖV-Erschliessung profitieren. Eine Entflechtung Schiene / Strasse im Knoten Hohenrainstrasse / Gallenweg ist für den Gemeinderat unabdingbar. Eine unterirdische Linienführung des übergeordneten MIV's bis zum Kreisel Kunimatt sollte ebenfalls in die Planung einbezogen werden.

Die Erstellung eines provisorischen Busbahnhofes nach dem Bau der Rauricastrasse erachten wir als einen wichtigen Puzzlestein in der Bereitstellung einer besseren ÖV-Anbindung. Durch den Busbahnhof werden die zwingend notwendigen, behindertengerechten Haltekanten bereitgestellt. Dies ermöglicht einen zentralen Umsteigeort für alle Buslinien in dem Bereich.

Es ist uns aber wichtig darauf hinzuweisen, dass es sich dabei um ein Provisorium handelt. Der angestrebte Endzustand mit der Verlängerung des Trams und einem neuen Busregime ist für die Gemeinde Pratteln von monumentaler Bedeutung.

Von der **Gemeinde Augst** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:

Der Gemeinderat begrüsst die geplante Tramverlängerung nach Augst mit dem vorgesehenen zukünftigen Bushofkonzept.

Wir erlauben uns hiermit noch folgende Bemerkungen und Anliegen einzubringen.

Der Gemeinderat ist überzeugt, dass der Schienen- gegenüber dem Busverkehr wesentliche Vorzüge aufweist und die Tramverlängerung zwingende Voraussetzung für die Erreichung der hohen Ansprüche an den Modal Split ist. Gegenüber einer Busverbindung ist das Tram

erfahrungsgemäss beliebter und wird stärker frequentiert. Die erhöhte Taktdichte wird ebenfalls zu einer stärkeren Nutzung beitragen. Wir halten daher eine möglichst baldige Realisierung für absolut essentiell, um den gewünschten positiven Effekt bereits bei der Arealentwicklung zu erzielen.

Der von der Gemeinde Augst in allen früheren Stellungnahmen immer wieder beantragte, vorzeitigen Realisierung des Bushofs wird mit der Vorlage leider nur ansatzweise, in Form eines Provisoriums für die nächsten 8 bis 10 Jahre, Rechnung getragen. Diesen Aspekt erachten wir als bedauerlich und etwas mutlos. Der in seinem Endausbau durchdachte Bushof mit optimalen Umsteigemöglichkeiten (ohne zusätzliche Strassenführungen) an zentraler Lage würde mit einer vorzeitigen Inbetriebnahme (parallel zur Rauricastrasse) eine klare Signalwirkung erzeugen und eine Bekenntnis zum öffentlichen Verkehr bedeuten. Mit der vorgesehenen Zwischenlösung wird diese Chance leider für unbestimmte Zeit verpasst.

Von der **BLT Baselland Transport AG** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:
Wir erachten die Vorlage als vollständig und umfassend.

Vom **Bundesamt für Strassen ASTRA** wurde folgende Stellungnahme abgegeben:
Seitens ASTRA besteht kein Vorbehalt gegenüber der vorliegenden Landratsvorlage zur Finanzierung der nächsten Planungsschritte und für den vorgezogenen Landerwerb. Die im Rahmen der Ausdehnung der Infrastrukturkonzession Nr. 5107-EBK geäusserten Rahmenbedingungen haben keinen direkten Einfluss auf die zu genehmigenden Finanzierung.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes der Tramverlängerung der Linie 14 Salina Raurica wird eine neue einmalige Ausgabe von 8'500'000.– Franken (inkl. Mehrwertsteuer) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Für den vorgezogenen Landerwerb für die Tramverlängerung der Linie 14 Salina Raurica wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von 7'000'000.– Franken (inkl. Mehrwertsteuer) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Für den Bau des provisorischen Bushofs Augst wird eine neue einmalige Ausgabe von 1'650'000.– Franken (inkl. Mehrwertsteuer) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
4. Ziffern 1, 2, und 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft je einzeln der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 11. August 2020

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Querprofil Unterführung SBB
- Querprofil Brücke über die A2
- Querprofil Netzboden Ost
- Generelles Projekt Tramverlängerung Linie 14

Landratsbeschluss

über Salina Raurica, Tramverlängerung Linie 14: Ausgabenbewilligung Projektierung und vorgezogener Landerwerb

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Erarbeitung des Bau- und Auflageprojektes der Tramverlängerung der Linie 14 Salina Raurica wird eine neue einmalige Ausgabe von 8'500'000.– Franken (inkl. Mehrwertsteuer) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Für den vorgezogenen Landerwerb für die Tramverlängerung der Linie 14 Salina Raurica wird die erforderliche neue einmalige Ausgabe von 7'000'000.– Franken (inkl. Mehrwertsteuer) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Für den Bau des provisorischen Bushofs Augst wird eine neue einmalige Ausgabe von 1'650'000.– Franken (inkl. Mehrwertsteuer) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
4. Ziffern 1, 2, und 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft je einzeln der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: