

Beschluss des Landrats vom 22.06.2023

Nr. 2253

10. Salina Raurica – Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung eines provisorischen Lückenschlusses zwischen Rauricastrasse und Lohagstrasse

2023/190; Protokoll: ps, pw, mko

Kommissionspräsident **Urs Kaufmann** (SP) führt aus, im letzten Dezember sei die neue Rauricastrasse von Augst entlang der Autobahn Richtung Pratteln Schweizerhalle in Betrieb genommen worden. Die Rauricastrasse wurde als Ersatz für die Rheinstrasse von Augst in Richtung Westen gebaut. Wie geplant wurde gleichzeitig mit der Eröffnung der Rauricastrasse die Rheinstrasse für den Durchgangsverkehr gesperrt. Die Umstellung auf dieses neue Verkehrsregime war signaltechnisch und kommunikativ äusserst anspruchsvoll. Die Umsetzung war alles andere als optimal. Es gab sehr viele Fahrzeuge, die bei der Sperre wenden mussten. Auch heute können noch regelmässige Wendemanöver beobachtet werden.

Ein wichtiger Bestandteil dieser Verkehrsumstellung im letzten Dezember war der neue Bushof in Augst mit einem angepassten Knoten mit neuen Fahrspuren für den Individualverkehr, Ein- und Ausfahrten in den Bushof und einer neuen Lichtsignalanlage (LSA). Die Buslinien, die durch Augst fahren, wurden im Dezember angepasst. Seither gibt es deutlich mehr Busfahrten durch Augst, welche über den Knoten und durch den Bushof verkehren.

Sehr unerfreulich war im Dezember aber, dass die Gemeinde Pratteln aus verschiedenen Gründen das Gemeindestrassennetz im bestehenden Gewerbegebiet Salina Raurica nicht rechtzeitig fertigstellen konnte. Die wichtige Netzibodenstrasse ist aus verschiedenen Gründen noch mindestens bis Ende 2023 eine Baustelle. Für den Lückenschluss der heutigen Lohagstrasse Richtung Süden bis zur neuen Rauricastrasse konnte die Gemeinde noch keinen einzigen Umsetzungsschritt in Angriff nehmen. Der Hauptgrund dafür ist die grosse Skepsis in der Gemeinde Pratteln gegen die Überbauung der grünen Wiese in Salina Raurica, welche sich beim Entscheid über die Tramverlängerung sehr lautstark und mit deutlichem Abstimmungsergebnis bemerkbar machte. Für die betroffenen Betriebe und deren Kunden führen diese Baustellen und Lücken im kommunalen Strassennetz seit Dezember 2022 zu längeren Anfahrten aus Richtung Osten.

Da der Lückenschluss der Lohagstrasse in absehbarer Zeit nicht wie eigentlich nötig durch die Gemeinde erfolgen wird, hat nun der Kanton das Kommando übernommen und will mit der vorliegenden Vorlage den Lückenschluss anstelle der Gemeinde Pratteln realisieren. Der Grundausbau dieses Strassenstücks auf der grünen Wiese kostet CHF 1,04 Mio. und kann bis Ende 2023 realisiert werden. Damit wäre ab anfangs 2024 wieder eine direktere Zufahrt ins Gewerbegebiet Salina Raurica aus der Richtung Augst und Liestal sichergestellt.

Da das Gebiet Salina Raurica für den Kanton von strategischer Bedeutung ist und der Kanton dort auch ein massgeblicher Grundeigentümer ist, will er die Finanzierung des provisorischen Lückenschlusses auf der Basis einer gesonderten Vereinbarung nach § 23 Abs. 2 Strassengesetz (SGS 430) übernehmen. Die Fertigstellung der definitiven Lohagstrasse mit dem entsprechenden Ausbau von Trottoirs, Werkleitungen etc. wird dann Sache der Gemeinde Pratteln sein, die dies auch finanzieren wird.

Die Bau- und Planungskommission (BPK) hat im Rahmen der Beratung auch die Gemeinden Pratteln und Augst eingeladen. Eintreten war in der Kommission unbestritten.

Das vorliegende Projekt wurde in der Kommission sehr kontrovers diskutiert. Ein Teil der Kommission begrüsst es, dass die Verwaltung rasch gehandelt und eine Lösung präsentiert hat. Ein anderer Teil der Kommission war der Meinung, die Schliessung der alten Rheinstrasse und die Öffnung der neuen Rauricastrasse sei zu früh erfolgt. Es wurde darauf hingewiesen, dass die geplanten neuen Wohnüberbauungen am Rheinufer in Augst frühestens in einigen Jahren bezogen wer-

den können und deshalb die Verkehrsberuhigung im Moment noch nicht entscheidend sei. Seitens der Kommission wurde die Einführung des neuen Verkehrsregimes im Dezember 2022 kritisiert. Ein Teil der Kommission hielt fest, die Signalisation sei ungenügend und es gebe auch heute noch falsch fahrende Autos, die wenden müssten.

In der Kommission wurden verschiedene alternative Lösungen zum Lückenschluss Lohagstrasse und für einen besseren Zugang ins Gewerbegebiet diskutiert. Die Antworten der Direktion zeigten die jeweiligen Probleme und Risiken der Alternativ-Lösungen auf. Es erwies sich deshalb auch keine als mehrheitsfähig.

Zur Finanzierung des Lückenschlusses durch die Gemeinde Pratteln: Ein Teil der Kommission betonte, dass es sich bei der Lohagstrasse um eine kommunale Strasse handle und für deren Erstellung grundsätzlich die Gemeinde Pratteln zuständig sei. Die Gemeinde müsste diese finanzieren und nicht der Kanton. In der Kommission wurde vorgeschlagen, von der Gemeinde Pratteln eine Absichtserklärung oder Zusicherung einzuholen, dass sie die Kosten zurückzahlt, wenn die Lohagstrasse definitiv ausgebaut wird. In einem Schreiben vom 10. Mai 2023 an die Bau- und Umweltschutzdirektion sicherte der Gemeinderat von Pratteln zu, die Kosten zu einem späteren Zeitpunkt zu übernehmen. Aus diesem Grund beschloss die Kommission einstimmig, den Landratsbeschluss mit der neuen Ziffer 4 zu ergänzen: *«Der Landrat nimmt zur Kenntnis, dass die Gemeinde Pratteln im Rahmen des Endausbaus der Lohagstrasse dem Kanton die Kosten für den provisorischen Lückenschluss zurückerstatten wird.»*

Ein Kommissionsmitglied stellte sehr kurzfristig den Antrag, dass bis zur Inbetriebnahme des neuen Lückenschlusses Lohagstrasse die Rheinstrasse wieder geöffnet werden soll, um einen direkten Zugang zum Gewerbegebiet Salina Raurica aus der Richtung Augst und Liestal sicherstellen zu können. Im Gegenzug sollte dafür die neue Rauricastrasse geschlossen werden, um grössere Umbauarbeiten beim nicht vorhandenen Knoten Rheinstrasse – Rauricastrasse im Bereich der Coop-Verteilzentrale zu vermeiden. Wegen der Kurzfristigkeit des Antrags konnte die Verwaltung keine Beurteilung über mögliche Probleme und Risiken bei der Umsetzung abgeben. Die Kommission stimmte dann dem folgenden Antrag für die zusätzliche Ziffer 5 des Landratsbeschlusses mit 9:3 Stimmen bei einer Enthaltung zu: *«Bis zur Inbetriebnahme der Feinerschliessung (Lohagstrasse und Netzbodenstrasse) ist die Rheinstrasse provisorisch auf beiden Seiten umgehend wieder zu öffnen. Im gleichen Zug soll die Rauricastrasse gesperrt werden.»*

Es wurde aber beschlossen, das Geschäft an der nächsten Sitzung der Kommission vom 15. Juni 2023, d. h. nach der Publikation des Kommissionsberichts, nochmals zu traktandieren damit die Verwaltung die «Risiken und Nebenwirkungen» zur temporären Öffnung der Rheinstrasse gemäss Kommissionsantrag abklären und präsentieren kann.

Die Kommission hat dann am 7. Juni 2023 mit 10:3 Stimmen beschlossen, dem Landrat Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss zu beantragen.

Was nun seit der Publikation des Kommissionsberichts geschah: Damit ein Landratsentscheid heute möglich ist, musste die Kommission Beschlüsse fassen, ohne eine Beurteilung der betroffenen Gemeinden und der Verwaltung zu ihrem Antrag vorliegen zu haben. Dieses unübliche Vorgehen war unvermeidbar. Die Gemeinden Pratteln und Augst wurden im Anschluss jedoch kontaktiert, damit sie sich zu den Kommissionsentscheiden äussern konnten. Beide Gemeinden begrüssen, dass die Kommission den Bau des Lückenschlusses der Lohagstrasse durch den Kanton unterstützt. Insbesondere die direkt betroffene Gemeinde Augst ist aber dezidiert gegen die temporäre Öffnung der Rheinstrasse. Dank der Schliessung der Rheinstrasse konnten die Wohngebiete entlang der Rheinstrasse bereits von einer deutlichen Lärmentlastung profitieren. Wegen den zusätzlichen Busfahrten mit dem neuen Bushof in Augst würde gemäss Gemeinde die temporäre Öffnung der Rheinstrasse zu zusätzlichen Verkehrsproblemen am Knoten in Augst führen. Die Gemeinde wies darauf hin, dass bis September in Augst laufende Strassenbauarbeiten mit einer zusätzlichen Lichtsignalanlage die Umstellung noch zusätzlich erschweren werden.

An der BPK-Sitzung vom 15. Juni 2023 begründete die Verwaltung ihre ablehnende Haltung zur temporären Öffnung ausführlich. *[Im Folgenden unterstützt Urs Kaufmann seine Ausführungen mit einer Folienpräsentation.]*

Der neue Knoten Augst sei zusammen mit dem zusätzlichen Busverkehr nicht auf die Öffnung der Rheinstrasse ausgelegt. Deshalb wird eine zusätzliche Verkehrsüberlastung an diesem Knoten erwartet. Die Zufahrt zur Coop-Verteilzentrale für LKWs und PWs via provisorische Spange müsste noch geprüft und allenfalls angepasst werden. Es muss mit Verzögerungen und Behinderungen bei den seit Dezember 2022 massiv höheren Anzahl an Busfahrten in Augst gerechnet werden. Zudem muss mindestens eine Bushaltestelle verschoben werden. Bei drei Haltestellen sind allenfalls Anpassungen nötig. Für die temporäre Öffnung der Rheinstrasse braucht es eine verkehrspolizeiliche Anordnung (VPA). Das Risiko für Beschwerden ist gemäss Verwaltung hoch.

Die Detailplanung, Bewilligung und Umsetzung dieser grösseren Umstellung des Verkehrsregimes in und um Augst brauche zudem Zeit. Es muss damit gerechnet werden, dass die temporäre Öffnung der Rheinstrasse erst im September in Betrieb gehen kann (wenn überhaupt, Stichwort Beschwerden). Wenn wie geplant der Lohag-Lückenschluss Ende Jahr fertig ist, dann muss gemäss Beschluss wieder ins aktuelle Verkehrsregime gewechselt werden. Dies bedeutet, dass die temporäre Öffnung bestenfalls nur vier Monate in Betrieb sein wird. Die Verwaltung wies auf die grosse kommunikative Herausforderung hin, eine so grosse Umstellung des Verkehrsregimes zweimal innerhalb von vier Monaten erklären zu müssen. Die Zahl der Falschfahrten werde wieder massiv zunehmen.

Das Tiefbauamt rechnet mit Kosten für die 1. Umstellung im September von rund CHF 230'000.– (+/- 30 %). Es handelt sich um Kosten für die Projektierung, Bauleitung, Kommunikation, Verkehrsdienst, Haltestellenanpassungen, Anpassungen der vielen nötigen Signale, der Markierungen und der LSA-Steuerung. Auch die 2. Umstellung, d. h. der Rückbau des temporären Verkehrsregimes, wird nochmals rund CHF 100'000.– kosten. Insgesamt geht man davon aus, dass das Ganze für vier Monate Kosten von rund CHF 330'000.– auslöst (+/-30 %).

Die Kommission diskutierte an der Sitzung vom 15. Juni 2023 die Argumente der Verwaltung kurz und nahm sie zur Kenntnis. Am Antrag für die Ziffer 5 im Landratsbeschluss wurde stillschweigend festgehalten. Neu wird zudem eine Ziffer 6 vorgeschlagen, welche die Kommission einstimmig beschlossen hat: Wird die Ziffer 5 gemäss Kommissionsantrag beschlossen, kann zusätzlich das kürzlich überwiesene Postulat 2023/44, welches eine rasche Wiedereröffnung der Rheinstrasse fordert, abgeschrieben werden.

Das Traktandum wird am Nachmittag fortgesetzt.

– *Eintretensdebatte*

Jan Kirchmayr (SP) dankt dem Kommissionspräsidenten für die erläuternden und einführenden Worte und auch für die in den letzten sechs Jahren geleistete Arbeit. Er habe die Kommission umsichtig geführt und für viele konstruktive Lösungen gesorgt. Urs Kaufmann freut sich sicher auch, weiterhin in der Kommission als Mitglied tätig sein zu können.

Zum vorliegenden Geschäft: Die Entwicklung in Salina Raurica ist verkorkst. Seit zwei Jahrzehnten wird über das Gebiet und darüber, was dort passieren soll, diskutiert. Jan Kirchmayr fragt sich manchmal schon, wie viele Jahrzehnte weiterdiskutiert und weitergeplant werden soll und ob dies überhaupt noch Sinn ergibt. Ein grosser Fehler war, dass die Verlängerung der Tramlinie 14 nicht mit der Verlegung der Rheinstrasse verknüpft wurde. Das Volk hatte in diesem Fall das letzte Wort und lehnte die Verlängerung des 14ers ab. Da die Vorlagen nicht verknüpft waren, wurde die Rheinstrasse dennoch verlegt und die neue Rauricastrasse gebaut. Gleichzeitig entschied die Gemeinde Pratteln nach dem ablehnenden Volksentscheid, die Entwicklung in Salina Raurica Ost vorläufig zu sistieren. In Pratteln selber war die Ablehnung der Tramverlängerung sehr gross; das

heisst, die Skepsis gegenüber der Entwicklung in Salina Raurica ist vorhanden, auch wenn Pratteln ein Tram geschenkt und im Zentrum eine interessante Entwicklung erhalten hätte. Die Geschichte ging jedoch weiter. Nachdem die Rheinstrasse verlegt wurde, ging es um die Inbetriebnahme ebendieser Strasse, die neu Rauricastrasse heisst. Auch dort hat der Kanton keine gute Falle gemacht: Veränderungen und Anpassungen wurden schlecht kommuniziert, zu oft fuhren noch Autos auf die alte Rheinstrasse und zu lange musste gewartet werden, bis der Kanton Verbesserungen vornahm. Zu lange hatte der Kanton behauptet, es sei alles in Ordnung, auch wenn mindestens die Hälfte der BPK-Mitglieder der Bau- und Planungskommission einen Augenschein genommen hatte und zu einem anderen Schluss gekommen ist. Die Gespräche mit Anwohnerinnen und Anwohnern haben deutlich gemacht, dass die Schliessung der Rheinstrasse sinnvoll war – es gibt weniger Lärmemissionen. Die Kommunikation der geänderten Verkehrsführung hat gleichzeitig aber für Unzufriedenheit gesorgt.

Heute soll der Landrat entscheiden, ob der Kanton mit dem Bau einer kommunalen Strasse das Problem löst. Die SP-Fraktion sieht dies kritisch. Es ist nicht Aufgabe des Kantons, eine Strasse für eine Gemeinde zu bauen; vor allem wenn die Strasse im kommunalen Strassennetzplan enthalten ist. Es handelt sich um einen Sündenfall, wenn der Kanton vorgreift, denn es ist Aufgabe der Gemeinde. Es wäre, wie wenn der Aescher Gemeinderat in Liestal anfragen würde, ob der Kanton eine Strasse übers Feld von Klus nach Pfeffingen baut. Jan Kirchmayr hält es für falsch, für Pratteln nun eine Strasse zu bauen. Die SP-Fraktion ist der Ansicht, dass der Bau einer im regionalen Strassennetzplan enthaltenen Strasse in der Öffentlichkeit diskutiert werden können muss. In der Öffentlichkeit heisst in diesem Fall: in Pratteln. Für die SP ist unverständlich, dass der Prattler Einwohnerrat ausgetrickst werden soll und man sich nicht traut, das Projekt jetzt diesem Rat vorzulegen und die Prattlerinnen und Prattler entscheiden zu lassen. Die SP-Fraktion möchte nach der Ablehnung der Tramverlängerung nicht, dass der Kanton eine Strasse auf einer grünen Wiese baut. Damit wird der Prattler Bevölkerung die demokratische Mitwirkung verunmöglicht. Die SP-Fraktion ist gegen Eintreten auf dieses Geschäft.

Heute muss aber noch ein weiterer Entscheid gefällt werden und zwar, ob die alte Rheinstrasse wieder temporär geöffnet und dafür die neue Rauricastrasse gesperrt werden soll, wie dies Ziffer 5 des Landratsbeschlusses vorsieht. Die SP lehnt dieses Rochaden-Chaos ab. Erstens ist es rechtlich völlig unklar, ob der Landrat dies einfach entscheiden darf. Die alte Rheinstrasse ist de facto eine Gemeindestrasse. Zweitens ist auch völlig unklar, wie dies der Bevölkerung kommuniziert werden soll. Es wird eine neue Strasse gebaut, die dann wieder geschlossen und dafür die alte wieder geöffnet wird und ein halbes Jahr später wird wieder zurückrochiert. Das versteht niemand. Am Beispiel der Schliessung der alten Rheinstrasse, die anscheinend nicht zielführend kommuniziert werden konnte, wird ersichtlich, dass solche Dinge nicht funktionieren. Drittens handelt es sich um ein Rochaden-Chaos, da nicht nur für die Strasse Anpassungen vorgenommen werden müssen, sondern auch für die Busse und die Velos. Kommissionspräsident Urs Kaufmann hatte dies aufgezeigt. Die Busse halten neu auf der Fahrbahn. Es wird also Stau produziert auf der Rheinstrasse, was wohl kaum im Interesse der rechtsbürgerlichen Autolobby sein kann. Sollte der Landrat auf das Geschäft eintreten, beantragt die SP-Fraktion, dass Ziffer 5 des Landratsbeschlusses gestrichen wird.

Andi Trüssel (SVP) stellt fest, es sei wie bei jedem Projekt: Wird das Hemd unten falsch zugeknöpft, dann passt es am Ende oben beim Kragen nicht mehr – deshalb hat er manchmal keine Krawatte an. Die Verwaltung und der Regierungsrat müssten halt mal dazu stehen, dass sie einen Fehler gemacht haben. Wo bleibt die Fehlerkultur?

Jan Kirchmayr hat die Situation bereits dargelegt. Die Tramverlängerung wurde zwar abgelehnt, aber die Rheinstrasse dennoch gesperrt, weil es im Kantonalen Richtplan so steht. Dies unabhängig davon, ob die Verbindung für die KMU auf Prattler Boden sichergestellt ist. Aktuell müssen

Umwege gefahren werden und wenn schon immer über CO₂ gesprochen wird, wäre dies genau ein Punkt, wo man sich verbessern könnte. Wie kommt man nun aus dieser Situation heraus? Der Kanton soll dies nun bereinigen und es soll nicht einfach gesagt werden, die Gemeinden sollen gefälligst selber schauen. Andi Trüssel bittet die Augster Anwohner an der Rheinstrasse, für drei oder längstens sechs Monate die Ohren zuzumachen und den Verkehr durchzulassen. Danach ist alles fertig gebaut und die Rheinstrasse geschlossen. Er hat den Eindruck, dass die Verwaltung mit dem in der BPK Präsentierten, das durch den Kommissionspräsidenten nicht ganz neutral wiedergegeben wurde, nur die Kosten aufzeigen wollte. Anstatt einfach hinzustehen und zu sagen, dass dies nun gemacht werden müsse, weil es die beste Lösung ist. Die BPK-Mitglieder haben das Areal genügend angeschaut – zu Fuss, mit dem Velo, mit dem Auto – und haben gesehen, welche die richtige Lösung ist. Der Kommissionsbeschluss wurde mit 10:3 Stimmen gefasst. Andi Trüssel bittet den Landrat, der Kommissionsmehrheit zu folgen, und die Augster inklusive deren Gemeindepräsidenten, ebenfalls Wohlwollen zu zeigen, damit die Sache endlich erledigt werden kann.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) möchte sich noch nicht inhaltlich äussern, da es um das Eintreten gehe. Jan Kirchmayr hat die nicht einfache Ausgangslage gut geschildert. Nun aber einfach die Augen zu schliessen und nicht diskutieren zu wollen, geht nicht. Es kann nicht einfach gewartet werden. Die Grüne/EVP-Fraktion ist deshalb für Eintreten, auch wenn sie inhaltlich viele Übereinstimmungen mit der SP-Fraktion hatt.

Christine Frey (FDP) sagt, das Unheil habe letzten Dezember seinen Lauf genommen, als die Betonblöcke am Anfang und Ende der bisherigen Rheinstrasse platziert wurden. Das Gewerbe wurde dann quasi vom Lebensnerv getrennt. Die zuständige Verwaltung hat einen grossen Fehler gemacht, als sie die neue Umfahrung geöffnet hat, ohne die Feinerschliessung ins Gewerbegebiet sicherzustellen. Die Feinerschliessung – der Lückenschluss Lohagstrasse – ist wichtig und richtig. Es ist auch sehr positiv, dass Pratteln eine Absichtserklärung gemacht hat, da somit die Finanzierung eigentlich geklärt ist. Bis aber die Feinerschliessung steht, möchte die FDP am liebsten die Zeit dahin zurückdrehen, als die Rheinstrasse noch als Erschliessung fürs Gewerbe gedient hat und alle wussten, wie sie von A nach B kommen. Die Zeit kann nicht zurückgedreht werden, aber die Rheinstrasse kann wieder geöffnet werden, bis die Feinerschliessung steht. Dies wird auch nur ein halbes Jahr dauern; so hat die Verwaltung die BPK zumindest glauben gemacht. Die Variante, dass beide Strassen gleichzeitig offen sind, wurde verworfen, weil die Knotenpunkte noch grössere Probleme verursachen würden. Es geht also um eine provisorische Wiederherstellung der Rheinstrasse. Aus Sicht von Christine Frey könnte diese sicher auch noch günstiger als für CHF 200'000.– oder mehr erstellt werden. Die Gegenwehr kommt nun von Augst, was für sie unverständlich ist. Erstens geht es nur um ein halbes Jahr. Zweitens zieht das Argument, dass sich die Anwohner an die ruhige Umgebung gewöhnt hätten, in dieser Situation nicht. Es ist sicherlich schöner, an einer ruhigen Strasse zu wohnen, aber das werden sie schliesslich auch und zwar endgültig, sobald die Feinerschliessung gebaut ist. Es geht heute nicht um eine rechtsbürgerliche Autolobby, sondern darum, dem Gewerbe wieder seinen Lebensnerv zurückzugeben. Drittens werden auch rechtliche Argumente ins Feld geführt. Die Strasse gehört aber laut Grundbuchauskunft noch dem Kanton, also sollte er diesbezüglich auch entscheiden können. Sollten nun von Augst rechtliche Schritte unternommen werden, um ein Gericht darüber befinden zu lassen, dann ist dies schlicht Zwängerei und total übertrieben.

Fazit: Die FDP-Fraktion unterstützt den sofortigen Bau der Lohagstrasse mit der Bedingung, dass die Rheinstrasse bis zur Erstellung dieser Feinerschliessung wieder geöffnet wird.

Salina Raurica sei ein Dauerthema im Landrat, so **Felix Keller** (Die Mitte), aber es sei auch ein Gebiet mit grossem Potential für den Kanton und insbesondere für das Gewerbe. Nicht umsonst ist

das Gebiet im Richtplan als Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung enthalten. Läuft einmal nicht alles rund, dann müssen ganz spezielle Entscheide getroffen werden. Die Erschliessung des bestehenden Gewerbegebiets in Salina Raurica muss funktionieren: Es geht um Arbeitsplätze, ums Überleben von KMU und Unternehmungen. Kommen aus Pratteln Hilferufe, dass es Ertragseinbussen von bis zu 60 % gebe, dann ist wirklich Handlungsbedarf angezeigt.

Es geht um zwei unterschiedliche Themen: Einerseits um den Lückenschluss Lohagstrasse; hier soll der Kanton mit einer Art Vorinvestition für die Gemeinde Pratteln in die Bresche springen, und andererseits um die Sofortmassnahmen, damit den Gewerblern schnell geholfen wird. Der Lückenschluss ist wichtig, dringend und notwendig. Die Verlängerung der Lohagstrasse ist rechtskräftig im Strassennetzplan verankert. Das heisst, die Strasse kann gebaut werden und ist kein neues Puzzleteil im grossen Ganzen des Gebiets Salina Raurica. Die Strasse muss rasch gebaut werden, damit die innere Erschliessung des Gewerbegebiets funktioniert, was heute nicht der Fall ist. Mit der Schliessung der Rheinstrasse wurde dem Gewerbegebiet eine wichtige Ader abgeschnitten. Es soll vorwärtsgemacht werden; lieber heute als morgen. Da die Strasse aber weder heute noch morgen fertig ist, braucht es eine Übergangslösung, damit dem Gewerbe zumindest ab übermorgen geholfen werden kann. Das Gewerbegebiet muss von Osten her wieder erschlossen werden und es liegt auf der Hand, dass dafür die Rheinstrasse wieder eröffnet wird. Es ist natürlich nicht sexy, dass nicht beide Adern – sowohl die Rauricastrasse als auch die Rheinstrasse – offen sein können. Die Gründe leuchten jedoch ein, und auch, dass die Rauricastrasse deshalb geschlossen werden muss, damit die Rheinstrasse geöffnet werden kann. Dies ist vor allem für das Gewerbe, die KMU, wichtig und nicht für die bürgerliche Autolobby.

Die Mitte/GLP-Fraktion unterstützt die Vorlage. Ziehen alle am gleichen Strick, funktioniert die Lösung bereits übermorgen.

Thomas Noack (SP) entnimmt der Vorlage, dass die Motivation der ganzen Diskussion eine eingeschränkte Erreichbarkeit der Gewerbebetriebe sei. Die Einschränkung bedeutet rund eine oder eineinhalb Minuten mehr Fahrzeit. Aus seiner Sicht rechtfertigt dies nicht, dass die Kompetenzen zwischen Kanton und Gemeinden in einer Hü-und-Hott-Aktion über den Haufen geworfen werden. Die Gemeinde Pratteln ist zuständig für die Erschliessung und sie müsste die Strasse bauen. Es gab aber eine Volksabstimmung, in der sehr viele Leute gesagt hatten, dass Salina Raurica grün bleiben soll. Diesbezüglich schafft nun die Erschliessungsstrasse ein Präjudiz. Selbst wenn die Lohagstrasse im gültigen Strassennetzplan enthalten ist, ist es richtig, wenn die Gemeinde Pratteln darüber entscheidet, ob sie das Gewerbegebiet über ebendiese Strasse erschliessen möchte. Der Strassennetzplan müsste allenfalls sowieso nochmals überdacht werden, je nachdem, wie es mit Salina Raurica weitergeht. Die SP-Fraktion ist daher für Nichteintreten.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) erklärt, das Gebiet Salina Raurica habe eine lange Geschichte. Bereits in den Nullerjahren wurde darüber diskutiert und bereits damals gab es Irrungen und Wirrungen. 2007 gab es eine Landratsvorlage mit dem Vorschlag einer Mitteerschliessung. Der Landrat hatte die Vorlage zurückgewiesen. Die Quintessenz daraus war, dass man 2009 vorschlug, das Gebiet der Autobahn entlang zu erschliessen. Regierungsrat Isaac Reber hat nachgeschaut, was er an der damaligen Landratssitzung vom 15. Januar 2009 noch als Landrat zu diesem Geschäft gesagt hatte: *«Der Linienführung der Rheinstrasse entlang der Autobahn können die Grünen zustimmen. Aber sie verweisen darauf, dass die interne Erschliessung notwendig bleibt und nicht einfach hinfällig wird. Diese muss mit grosser Sorgfalt durch die Gemeinde geleistet werden»*. Er möchte ganz deutlich festhalten, dass die Gemeinde die Aufgabe angenommen und sorgfältig wahrgenommen hat. Die Gemeinde hat in der Zwischenzeit einen rechtsgültigen Zonenplan und einen rechtsgültigen Strassennetzplan verabschiedet, die genau darauf abstellen. Mit anderen Worten: Bis dahin lief eigentlich alles gut. Der Kanton baut eine neue Strasse und die Gemeinde passt ihr kommunales Netz so an, dass es am Ende aufgeht. 2009 wurde auch bereits

beschlossen, dass es bei der Rheinstrasse eine sogenannte Wasserscheide geben soll und der Durchgangsverkehr über die neue Rauricastrasse geführt wird. Seit 14 Jahren ist somit klar, dass dort ein Unterbruch erfolgen und die Erschliessungssituation nicht mehr gleich sein wird. Dann kamen die Abstimmungen über die Strasse und das Tram, die jedoch nicht zusammen erfolgten. Der Ausbau der Rauricastrasse wurde beschlossen und entsprechend wurde mit dem Bau gestartet. Danach folgte die Vorlage zur Trammerschliessung. Der Regierungsrat und der Landrat waren sich diesbezüglich sehr einig und es gab nur ein paar Gegenstimmen. Gegen den Landratsbeschluss wurde jedoch das Referendum ergriffen und die Abstimmung ging negativ aus. Nun begann das Ungleichgewicht: Die Strasse befand sich im Bau, gleichzeitig war die Erschliessung des ganzen Gebiets ein Stück weit in Frage gestellt. Dies insbesondere deshalb, weil die Ablehnung der Trammerschliessung in Pratteln weitaus deutlicher ausfiel als im gesamten Kanton: Rund zwei Drittel der Prattler Bevölkerung sagten Nein. Deshalb ist verständlich und nachvollziehbar, dass Pratteln vorerst eine Sistierung beschloss. Dies führte dann aber zur heutigen Situation, dass die interne Erschliessung, die gemäss ursprünglicher Planung mit der neuen Kantonsstrasse korrespondierte, nicht mehr übereinstimmte: Die neue Kantonsstrasse ist gebaut, aber die interne Erschliessung noch nicht. Regierungsrat Isaac Reber wiederholt gerne, dass er die Gemeinde Pratteln versteht. Er würde bei einem solchen Abstimmungsergebnis selber auch über die Bücher gehen. Dies ist nachvollziehbar.

Was soll nun passieren? Geht es um Frage, was der Kanton hätte anders machen können, dann hätte er der Gemeinde Pratteln vielleicht von Beginn weg sagen müssen, dass es die Lohagstrasse trotz der Sistierung braucht. Diese ist schliesslich nicht nur rechtsgültig im Strassennetzplan enthalten, sondern war schon immer als Weg für die von Osten her Kommenden ins bestehende Gewerbegebiet vorgesehen gewesen. Der Kanton könnte sich dies nun vorwerfen. Aber wie die Diskussionen zeigen, ist es nicht sehr beliebt, dass der Kanton ohne grosse Not in kommunale Kompetenzen eingreift. Regierungsrat Isaac Reber weiss nicht, wie es herausgekommen wäre, wenn der Kanton bereits letztes oder vorletztes Jahr der Gemeinde Pratteln gesagt hätte, er übernehme die Strasse, auch wenn es eine kommunale ist, damit keine Lücke im Netz besteht. Der jetzige Zustand sollte jedoch nur so kurz wie möglich andauern. Der Umweg, der heute gefahren werden muss, dauert deutlich länger als die von Thomas Noack erwähnten eineinhalb Minuten. Ein solch langer Umweg ist unerwünscht. Deshalb ist der Kanton schon zu Beginn des Jahres mit der Gemeinde Pratteln zusammengesessen und hat die Möglichkeiten besprochen, um auf die Situation reagieren zu können. Es wurden verschiedene Möglichkeiten geprüft. Die Blöcke können nicht einfach wieder entfernt werden. Die beiden Strassen können nicht gleichzeitig betrieben werden, da man damit im Westen, wo sie spitzwinklig zusammenstossen, einen Unfallschwerpunkt erster Güte bilden würde. Das möchte wohl niemand. Darum nun auch der Vorschlag der Kommission, die Rheinstrasse wieder zu öffnen und dafür die neue Rauricastrasse zu schliessen. An Andi Trüssel: Der Kommission wurden die Kosten aufgezeigt und nicht mehr und nicht weniger. Dies wurde von der Kommission entsprechend bestellt, indem die Verwaltung beauftragt wurde, die finanziellen, juristischen und weiteren Auswirkungen abzuklären.

Das Finanzielle ist aus Sicht von Regierungsrat Isaac Reber jedoch nicht der Hauptaspekt. Es freut ihn, dass der Landrat mehrheitlich für den Lückenschluss ist. Gemeinsam mit der Gemeinde wurde dieser als die schnellste Lösung bestimmt, auch wenn diese nicht sicher ist. Wenn aber niemand reinfunkt, kann der Lückenschluss noch in diesem Jahr erstellt werden. Mit dieser Lösung kann das Problem grundlegend behoben werden, da der meiste Verkehr vom Autobahnanschluss her kommt und so relativ direkt ins Gewerbegebiet gelangen kann. Alle anderen geprüften Lösungen wurden verworfen, da sie entweder länger gedauert hätten oder nicht gänzlich kompatibel mit den Planungsgrundlagen im Gebiet Salina Raurica gewesen sind. Zur Erinnerung: Die Lohagstrasse ist rechtsgültig im Strassennetzplan enthalten und auch schon immer dazu bestimmt gewesen, das bestehende Gewerbegebiet von Ostern her zu erschliessen. Der Regierungsrat bean-

trägt deshalb nach wie vor den Bau der Lohagstrasse. Mit der Wiederöffnung der Rheinstrasse und der Schliessung der Rauricastrasse tut er sich aber schwer – und nicht, weil er einfach bockt. Persönlich hatte Regierungsrat Isaac Reber als Mobility-Fahrer die Signalisation begriffen. Es gibt aber selbst heute immer noch Autofahrer, die rein- und wieder rausfahren. Dabereits diese Umstellung einigen Mühe bereitet, ist es nicht verständlich, weshalb dann innerhalb weniger Monate zwei solche Umstellungen gemacht werden sollen. Am Ende entscheidet der Landrat. Der Regierungsrat findet aber eine zweimalige Umstellung schwierig. Eine solche wird von den Leuten vermutlich auch nur sehr schwer verstanden und wäre wahrscheinlich auch nicht wahnsinnig gut zu kommunizieren. Die Gemeinde Augst hat zudem sowohl im Rahmen der Anhörung in der Kommission als auch in einer schriftlichen Stellungnahme deutlich gesagt, dass sie auf den damaligen Landratsbeschluss abgestellt und entsprechend geplant hat und keine Öffnung der Rheinstrasse möchte. Es sind zwei Projekte geplant: Gallisacher Ost und Gallisacher West. Die Quartierpläne sind relativ nahe am Abschluss und die Gemeinde möchte vorwärtsmachen. Dafür muss Rechtssicherheit bestehen. Sie stützen sich natürlich auf die neue, lärmberuhigte Situation ab. Es gibt Bedenken, ob die Pläne andernfalls genehmigungsfähig sind. Die Gemeinde Augst hat nicht davor Angst, dass die Strasse während dreier Monaten offen ist, sondern davor, dass die Strasse länger offen sein könnte, weil es beispielsweise mit der Lohagstrasse Verzögerungen geben könnte. Die Gemeinde Augst möchte keine Öffnung der Rheinstrasse und die Bevölkerung, die dort in Pratteln und Augst wohnt, positionieren sich ebenfalls klar. Die Gemeinde Augst stellt auch darauf ab, dass sie drei Tiefgaragen auf die neue Strasse abstimmen kann – die Rheinstrasse wird ja künftig in diesem Abschnitt bis zur Abzweigung bis zur Kraftwerkstrasse zur Erschliessungstrasse. Wird die Rheinstrasse wieder geöffnet, wird dies alles in Frage gestellt. Die Gemeinde Augst sagt deshalb dezidiert, dass sie eine Öffnung nicht akzeptiert. Der Regierungsrat weiss nicht, was die Gemeinde am Ende machen wird, er fühlt sich aber verpflichtet, die dezidierte Haltung dem Landrat mitzuteilen.

Der Landrat entscheidet letztlich. Der Regierungsrat freut sich einfach, wenn der Lückenschluss Lohag in Angriff genommen werden kann. Er setzt die Aufträge des Landrats um, und zwar nach bestem Wissen und Gewissen.

Rolf Blatter (FDP) möchte noch das Thema der Termine aufnehmen. Der Schlamassel mit den kurzfristigen Umstellungen ist letztlich doch der BUD zu verdanken. Der Bau der Rauricastrasse wurde schon vor vielen Jahren beschlossen. Im Zusammenhang mit dieser Planung wurde in den Richtplan geschrieben, dass mit dem Rückbau der bestehenden Rheinstrasse in Pratteln die Anlage einer Uferpromenade in diesem Gebiet zwischen Strasse und Rhein, wo hochwertiger Wohnraum erstellt werden soll, erst möglich wird. In der Vorlage zur Rauricastrasse steht auch schwarz auf weiss, dass der östliche Teil der Rheinstrasse Zug um Zug entsprechend der Entwicklung der Wohnareale zurückgebaut und umgenutzt wird. Die Wohnbauten gibt es aber noch nicht, weshalb die BUD aus freien Stücken und ohne Zeitdruck die Betonklötze hingestellt hat. Dies hat zur heutigen Situation geführt, die mit den Beschlussziffern 5 und 6 zumindest kurzfristig etwas entschärft werden soll. Es muss aber zur Kenntnis genommen werden, dass dies der BUD zu verdanken ist. Rolf Blatter macht beliebt, dem Antrag der Kommission zu folgen.

Stephan Ackermann (Grüne) stellt fest, dass nicht nur die ganze Vorgeschichte, sondern auch die momentane Situation ein Murks sei. Es liegt ein Antrag auf Nichteintreten vor und trotzdem wird über Details gesprochen. Der Sprecher der Grüne/EVP-Fraktion hat sich im Gegensatz dazu nur ganz kurz gehalten. Stephan Ackermann möchte zwar nicht dem Fraktionssprecher vorgreifen, sondern wie alle anderen seinen Standpunkt darlegen. Er ist enttäuscht vom Antrag der BPK. Dieser ist ein Bärenienst für die eigentlich gehegte Absicht, die Lohagstrasse zur Feinerschliessung zu bauen. Bei der Wiederöffnung der Rheinstrasse für den Individualverkehr handelt es sich um eine Zwängerei, mit der die Gemeinde Augst vor den Kopf gestossen wird. Für die Gemeinde Prat-

keln ist es nicht so wesentlich. Würde sie jedoch nicht nur das Gewerbe sehen, sondern auch die Wohnbevölkerung, die dort zuhause ist, würde sie es möglicherweise aber noch etwas differenzierter betrachten. Es handelt sich zwar um keine neuen Blöcke, sondern die Leute wohnen schon seit längerem da und sie sind seit der glorreichen Schliessung der Rheinstrasse – diese kann durchaus auch positiv formuliert werden – in den Genuss von mehr Lebensqualität gekommen. Weil klar war, dass die Strasse geschossen wird, wurden auch keine lärmindernden Sanierungen vorgenommen. Nun, nur ein Dreivierteljahr später, kann die Strasse nicht einfach wieder geöffnet werden. Für wie lange sie offen wäre, ist nämlich unbekannt. Wenn das Ziel ist, dass die Lohagstrasse möglichst schnell gebaut wird, dann soll doch einfach dieses Ziel verfolgt werden, anstatt einem das Leben mit den Panzersperren schwer zu machen. Das Hin und Her mit den Panzersperren ist der Sache überhaupt nicht dienlich. Stephan Ackermann ist zwar für Eintreten, lehnt aber Beschlussziffer 5 wie die SP-Fraktion ab. Er findet zudem gewagt, wie sich der Gemeinderat von Pratteln zur Lohagstrasse positioniert. Der Prattler Bevölkerung – hier ist er ganz auf SP-Linie – wird die Möglichkeit genommen, sich zu positionieren. Dies ist riskant und bedauerlich. Es soll nicht nur an das Gewerbe, sondern auch an die Bevölkerung gedacht werden.

Karl-Heinz Zeller (Grüne) hatte sich vorhin auf die Frage des Eintretens beschränkt, möchte sich nun aber doch noch inhaltlich äussern. Er möchte nicht mehr die Begriffe «Murks», «Fehler», «Zwängerei» oder «Rochaden-Chaos» verwenden. Die heutige Verkehrsführung ist wirklich nicht optimal, dies ist bekannt. Eigentlich geht es nun darum, für diese Verkehrssituation eine Lösung zu finden, für CHF 1 Mio. eine Strasse zu bauen und um ein Zeitfenster von rund sechs Monaten. Gleichzeitig geht es auch darum, dass die Bevölkerung, die sich Hoffnungen auf eine Lösung gemacht hat, angehört und ihre Sorgen mitgetragen werden, und dass die betroffenen Gemeinden angehört und miteinbezogen werden. Zudem geht es auch darum, ob nochmals CHF 300'000.– ausgegeben werden, wenn das Verkehrsregime geändert werden soll. Die Grüne/EVP-Fraktion unterstützt die Beschlussziffern 1 bis 4 mehrheitlich. Die Lohagstrasse ist richtig und wichtig. Der von Pratteln beschlossene Planungsstillstand besagt nicht, dass die alte, rechtskräftige Planung nicht ausgeführt werden darf. Die Netziboden- und die Lohagstrasse sind in den rechtsgültigen Plänen der Gemeinde Pratteln enthalten. Beschlussziffer 5 lehnt die Fraktion mehrheitlich ab. Der betroffenen Bevölkerung soll keine, auch keine befristete, Öffnung zugemutet werden und auch die Gemeinde Augst soll unterstützt werden.

Karl-Heinz Zeller hat persönlich eine andere Meinung und unterstützt die Anträge fünf und sechs. Die dahinterliegende Idee – und auch das grosse Ziel von ihm als grünem Landrat – ist der Rückbau der Rheinstrasse. Es darf jedoch nicht sein, dass zwei Strassen parallel offen sind.

Jan Kirchmayr (SP) verweist auf die Aussagen, dass es sich bei Salina Raurica um ein Gebiet mit hohem Potential für das Gewerbe und um ein Gebiet mit Spezialrichtplan handle. Für ihn stellt sich aber die Frage, weshalb in einem solchen Gebiet, über das bereits seit 20 Jahren gesprochen wird, immer noch nicht die Post abgeht. Nur weil die Gemeinde Pratteln rechtsgültige Zonen- und Strassennetzpläne hat, bedeutet dies noch lange nicht, dass der Kanton für die Gemeinde eine Strasse baut. Dies sind Widersprüche. Weiter gibt es die Aussage, die Unternehmen und KMU hätten Einbussen. Diesbezüglich ist auf den Kommissionsbericht zu verweisen, wo steht: «Die Verkehrsberuhigung auf der Rheinstrasse habe zu einer Erhöhung der Wohnqualität geführt, wie positive Rückmeldungen aus der Bevölkerung gezeigt hätten. Es gäbe auch kaum Einbussen für die Firmen, da keine Laufkundschaft vorhanden sei.» Welche Unternehmen mit Laufkundschaft befinden sich im Gebiet Salina Raurica und an der Rheinstrasse? Dies sind lediglich das Office World und die Avia-Tankstelle. Haben sich diese beim Kanton oder einer Gemeinde gemeldet und sich deswegen beschwert? Der Baudirektor schüttelt den Kopf – dies als Antwort. Man sollte sich schon überlegen, was im Landrat eigentlich erzählt wird und was man konkret glauben sollte. Jan Kirchmayr versteht die Zurückhaltung von Pratteln bezüglich der Entwicklung von Salina Raurica.

Schliesslich haben zwei Drittel der Bevölkerung die Tramverlängerung abgelehnt. Aber diese Zurückhaltung darf doch nicht bedeuten, dass die Legislative der Gemeinde ausgetrippelt wird und eine Ebene weiter oben entscheiden soll. Das kann nicht sein. An Regierungsrat Isaac Reber: Jan Kirchmayr hofft natürlich, dass dieser weiss wie die Strassenführung funktioniert, wenn er mit dem Mobility-Auto unterwegs ist. Denn wer sollte ausser dem Kantonsingenieur und den Menschen im Tiefbauamt in diesem Kanton die Strassenführung besser kennen als der Baudirektor? Als Massstab sollte er sich aber in diesem Fall nicht nehmen.

Auf das Chaos soll verzichtet und die Vorlage abgelehnt werden.

Stephan Burgunder (FDP), Gemeindepräsident von Pratteln, hat mich sich gerungen, ob er etwas sagen solle oder nicht. Es wurde Einiges gesagt und geschrieben. Wahres und auch anderes. Es ist sicher unüblich, dass der Kanton eine Gemeindestrasse vorfinanziert. Die Gemeinde Pratteln hat sich aber dazu verpflichtet, den Kredit zurückzuzahlen, sobald es in diesem Gebiet Anstösser gibt. Mit den Anwenderbeiträgen kann auch die Strasse finanziert werden. Wird jetzt die Strasse gebaut, muss die Gemeinde sie selber finanzieren und kann später keine Anwenderbeiträge mehr verlangen. Dies ist der Grund für dieses Vorgehen. Weniger wahr ist hingegen die Aussage, dass die Legislative damit ausgetrippelt werden soll. Im Gegenteil: Das Volk oder der Einwohnerrat werden in keiner Weise umgangen. Es besteht eine Erschliessungspflicht und die Strasse ist im kommunalen Strassennetzplan und muss gebaut werden, wenn Anstösser kommen. Der Einwohnerrat hat dem Gemeinderat von Pratteln diesen Auftrag mit der Genehmigung des Strassennetzplans erteilt. Es ist somit nicht gegen die Legislative, sondern es handelt sich um einen Auftrag der Legislative an den Gemeinderat. Es besteht nicht im ganzen Gebiet Salina Raurica Ost eine Quartierplanpflicht. Westlich der Strasse ist eingezontes Gewerbeland, das morgen bebaut werden kann. Wenn morgen gebaut wird, besteht eine Pflicht, die Strasse zu bauen. Darum nimmt der Gemeinderat von Pratteln den Auftrag der Legislativen ernst, die den Strassennetzplan verordnet hat, und wird die Strasse bauen müssen. Da der Auftrag bereits besteht, wird der Einwohnerrat nicht mehr zustimmen müssen. Zur Sicht des Gemeinderats von Pratteln auf die temporäre Öffnung der Rheinstrasse: Er hat keine Freude an der temporären Öffnung und steht dieser skeptisch gegenüber, wenn auch nicht ganz so skeptisch wie die Gemeinde Augst. Pratteln würde in einer Interessenabwägung die Lösungsfindung höher gewichten und die Kröte schlucken, dass die Strasse für ein halbes Jahr wieder geöffnet würde. Pratteln bietet für den Kompromiss Hand, damit am Ende im Sinne der Sache die Lohagstrasse verlängert werden kann.

Regierungsrat **Isaac Reber** (Grüne) sagt zu Jan Kirchmayr, er sei extra nach Augst wenden gegangen und habe sich somit die Mühe durchaus gemacht. Vielleicht ist er nicht der Massstab aller Dinge, aber er hatte den Eindruck, dass die Signalisation ersichtlich ist. Gewohnheiten sitzen bekanntlich tief, deshalb scheut sich der Regierungsrat davor, das System noch zweimal umzustellen. Rolf Blatter mag Recht haben, dass keine neuen Wohnblöcke dort stehen. Die Gemeinden haben aber zurückgemeldet, was in den bestehenden Wohnquartieren wahrgenommen wird und dies ist eindeutig.

Rolf Blatter hatte gesagt, dass die Strasse zur Erschliessungsstrasse umgestaltet wird, wenn die Wohnüberbauung kommt. Man befindet sich in der Planung. Die BPK hat bereits eine Skizze gesehen, wie es dort aussehen soll. Die Gemeinde Augst, der es um die Planungssicherheit für die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer im Wohnbaugebiet Gallisacher geht, schreibt: *«Die Quartierplanung für die erste Etappe mit rund 250 Wohneinheiten steht vor dem Abschluss und würde bei einer Wiederöffnung der Rheinstrasse, wie auch nachfolgende Baugesuche, aufgrund der Lärmsituation die Genehmigungspflicht einbüssen,»* – dabei handelt es sich um eine Befürchtung, welche die Gemeinde Augst formuliert hat – *«was zweifellos juristische Fragen und langwierige Verfahren hervorrufen würde. Der Quartierplan sieht zudem nebst der Einmündung einer Quartierstrasse drei Tiefgaragen-Ein- und Ausfahrten aus beziehungsweise auf die Rheinstrasse*

vor, was bei einer Umnutzung der Rheinstrasse nicht funktionieren würde». Damit hat die Gemeinde Recht. Die Sorge von Augst ist, dass sie am Planen sind und die Planung nicht mit der Rheinstrasse kompatibel ist. Regierungsrat Isaac Reber möchte nichts anderes sagen, als dass die Wohnblöcke mit aller Wahrscheinlichkeit kommen und die Planung einen Vorlauf haben muss. Der Landrat ist frei, wie er mit der Fragestellung umgeht. Die Sorgen der Gemeinde Augst sollten wahrgenommen werden, weil die Gemeinde Augst ausser dem Gallisacher kaum mehr weitere Entwicklungsmöglichkeiten hat.

://: Mit 60:20 Stimmen bei 1 Enthaltung tritt der Landrat auf die Vorlage ein.

– *Detailberatung Landratsbeschluss*

Titel und Ingress, Ziffern 1-4

Keine Wortmeldungen.

Ziffer 5

://: Mit 50:32 Stimmen wird der Antrag der SP-Fraktion auf Streichung von Ziffer 5 abgelehnt.

Landratspräsidentin **Lucia Mikeler Knaack** (SP) informiert, dass die BPK die Aufnahme einer neuen Ziffer 6 mit folgendem Wortlaut beantrage:

Das Postulat 2023/44 «Rasche Wieder-Öffnung und kein vorschneller Rückbau der Rheinstrasse im Gebiet Salina Raurica» wird abgeschrieben.

://: Mit 82:0 Stimmen wird dem Antrag auf Aufnahme einer neuen Ziffer 6 zugestimmt.

– *Rückkommen*

Es wird kein Rückkommen verlangt.

– *Schlussabstimmung*

://: Mit 53:25 Stimmen bei 3 Enthaltungen wird dem Landratsbeschluss zugestimmt.

Landratsbeschluss

betreffend Salina Raurica – Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung eines provisorischen Lückenschlusses zwischen Rauricastrasse und Lohagstrasse

vom 22. Juni 2023

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für die Projektierung und Realisierung des provisorischen Lückenschlusses Rauricastrasse – Lohagstrasse inkl. Versetzen eines Kleintierdurchlasses wird eine neue einmalige Ausgabe von 1'040'000.- Franken (inkl. MwSt.) mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Die Ausgabenbewilligung für den provisorischen Lückenschluss erfolgt vorbehältlich einer vertraglichen Regelung mit der Gemeinde Pratteln.
3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung.
4. Der Landrat nimmt zur Kenntnis, dass die Gemeinde Pratteln im Rahmen des Endausbaus der Lohagstrasse dem Kanton die Kosten für den provisorischen Lückenschluss zurückerstaten wird.

5. *Bis zur Inbetriebnahme der Feinerschliessung (Lohagstrasse und Netzibodenstrasse) ist die Rheinstrasse provisorisch auf beiden Seiten umgehend wieder zu öffnen. Im gleichen Zug soll die Rauricastrasse gesperrt werden.*
 6. *Das Postulat [2023/44](#) «Rasche Wieder-Öffnung und kein vorschneller Rückbau der Rheinstrasse im Gebiet Salina Raurica» wird abgeschrieben.*
-