

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

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

2020/431

vom 25. November 2020

1. Ausgangslage

Mit dem vom Landrat am 15. Januar 2009 beschlossenen Spezialrichtplan «Salina Raurica» wurde die Voraussetzung für die gezielte Entwicklung des in der Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst liegenden Areals geschaffen. Dort 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, der Neubau der Rauricastrasse (Hauptverkehrsstrasse 3/7), ein Ausbau der Fussverbindungen und Radrouten sowie 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 im April 2017 genehmigtes Generelles Projekt vor ([2016/378](#)).

Indem die Tramverlängerung zu Beginn der Entwicklung des Raums Salina Raurica zur Verfügung steht, wird die verkehrliche Entwicklung des gesamten Gebiets auf dieses Verkehrsmittel ausgerichtet, so dass Einwohnerinnen und 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 jedes zweiten Kurses des 7,5-Minuten-Taktes, welcher nicht bis zur Endhaltestelle Augst weitergeführt werden muss. Bei genügend grosser Nachfrage könnte das Tram auch im 7,5-Minuten-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 Netzbodenstrasse 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 Auflageprojekts wird mit dieser Vorlage eine Ausgabe von CHF 8,5 Mio. inkl. MwSt. beantragt. Für den vorsorglichen Landerwerb, insbesondere die Umsiedlung von zwei Gewerbebetrieben, wird eine Ausgabe 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 (En-

de 2022) mindestens drei Bus-Haltekanten vorhanden sein, um die öV -Erschliessung zu gewährleisten. Für den Bau dieses provisorischen Bushofs wird eine Ausgabe von CHF 1,65 Mio. inkl. MwSt. beantragt.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat das Geschäft an ihren Sitzungen vom 15. und 29. Oktober und 12. November 2020 in Anwesenheit von Regierungsrat Isaac Reber, BUD-Generalsekretärin Katja Jutzi, Drangu Sehu, Kantonsingenieur, Urs Roth, Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur, Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung, und Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement, beraten.

2.2. Eintreten

Eintreten war unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Finanzielle Aspekte

Zur Frage, ob die Kosten von CHF170 Mio. angesichts der vielen Kunstbauten realistisch seien, äusserte die Verwaltung, dass für bestimmte Bauwerke wie die SBB-Unterführung Risikozuschläge enthalten seien. Die Genauigkeit generell betrage +/- 20 %.

Ein Kommissionsmitglied fragte nach der Höhe der Kostenbeteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms. Dazu führte die BUD aus, es könnten 30 – 40 % der anrechenbaren (d. h. der für die Realisierung des Trams erforderlichen) Kosten sein.

Weiter wurde die Frage gestellt, weshalb für den Landerwerb die Mehrwertsteuer mitbewilligt werden müsse. In diesem Betrag, so die Verwaltung, seien auch Kosten für Inkonvenienzentschädigungen, die Sicherung von Vorkaufsrechten sowie Abklärungen und Planungen für die Umsiedlung der Gewerbebetriebe enthalten. Auf Nachfragen hin führte die Verwaltung aus, dass mit gewissen Betrieben bereits Gespräche geführt worden seien. Stimmt der Landrat dem Projektierungskredit zu, werden die Gespräche intensiviert. Der Kanton müsste die Kosten einer Umsiedlung der Betriebe übernehmen, weshalb in den Gesamtkosten ein entsprechender Betrag enthalten sei. Den Grundeigentümern sei zugesichert worden, sie bei der Suche nach einem neuen Standort zu unterstützen.

2.3.2 Einzelfragen

Ein Kommissionsmitglied sprach die ursprüngliche Idee an, das Projekt in zwei Phasen zu unterteilen, mit einer ersten Etappe bis Grüssen und einer zweiten bis Augst. Obwohl es nun nur ein Projekt gebe, sei in Grüssen eine Wendeschleife vorgesehen. Die BUD erklärte, die Wendeschleife werde aus betrieblichen Gründen als netzstabilisierendes Element realisiert. Möglich sei, dass das Tram bis Grüssen in einem dichteren Takt verkehre als bis Augst, bis die Entwicklung von Salina Raurica erfolgt sei. Ein Kommissionsmitglied hielt fest, es müsse das ganze Projekt geplant werden; bei der Realisierung könne allenfalls über eine Zweiteilung diskutiert werden.

Für einen Teil der Kommission war der Zusammenhang der Projektierung des Bushofs Augst mit der Tramverlängerung nicht ganz ersichtlich. Es stelle sich die Frage, ob die Ausgabe für die Projektierung des Bushofs nicht eher Gegenstand einer eigenen Vorlage oder im 9. Generellen Leistungsauftrags (GLA) enthalten sein müsste. Die Verwaltung führte aus, Augst werde zu einem Umsteigepunkt auf Busse.

Ein weiteres Thema war der Ausbau der Netzibodenstrasse, den Pratteln nun an die Hand nimmt. Ob die Möglichkeit geprüft worden sei, Vorleistungen für das Tram zu erbringen, wurde gefragt. Die Verwaltung verwies darauf, dass noch kein Bauprojekt für das Tram und den definitiven Ausbau der Netzibodenstrasse vorliege, sondern nur ein Vorprojekt, welches bezüglich Linienführung noch nicht so genau sei. Im Rahmen der Projektauflage könnten noch Änderungen infolge von Eingaben durch Grundeigentümer erfolgen. Zudem seien noch zwei Landratsbeschlüsse nötig. Weiter müsste geklärt werden, ob Pratteln oder der Kanton eine entsprechende Vorfinanzierung übernehmen würde. Die Kommission nahm zur Kenntnis, dass es in dem Fall nicht möglich sei, Vorleistungen zu erbringen, weil es sich beim Tramprojekt erst um ein Vorprojekt handle. Die Strasse müsse entsprechend nach fünf bis zehn Jahren wieder umgestaltet werden.

2.3.3 *Widerstände gegen das Projekt*

Seitens Kommission wurde auf zwei in der Gemeinde Pratteln hängige Initiativen hingewiesen. Die Verwaltung hielt fest, es handle sich dabei um eine Initiative und um eine Einzelinitiative, die sich beide nicht direkt gegen die Tramverlängerung richteten. Die Volksinitiative «Salina Raurica Ost bleibt grün» war vom Einwohnerrat von Pratteln für ungültig erklärt worden, worauf die Initianten eine Beschwerde direkt an das Kantonsgericht anstatt wie üblich an den Regierungsrat richteten, weil sie Letzteren für befangen hielten. Das Kantonsgericht entschied, der Regierungsrat sei für die Behandlung zuständig. Dieser wird voraussichtlich im ersten Halbjahr 2021 entscheiden. Inhaltlich ist die Initiative deckungsgleich mit der Petition «Salina Raurica Ost bleibt grün», welche am 13. Februar 2020 vom Landrat mit 85:1 Stimmen bei einer Enthaltung zur Kenntnis genommen wurde. Die Verwaltung unterstrich, das Gebiet sei schon immer ein Gewerbegebiet gewesen und nicht neu als bebauter Gebiet ausgewiesen worden.

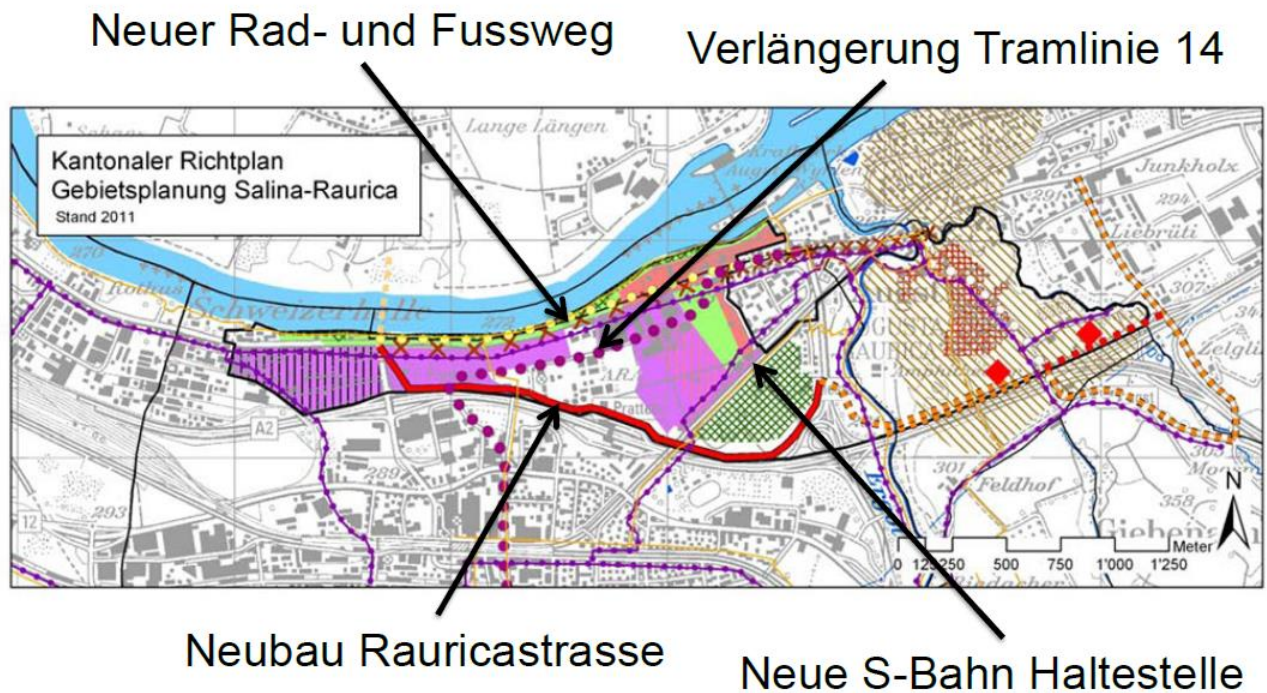
Mit einem Schreiben an die Kommission teilte die Aktionsgruppe «aapacke Pratteln» die Absicht mit, das Referendum gegen den vorliegenden Landratsbeschluss zu ergreifen, sollte er denn gefällt werden. Die Kommission diskutierte angesichts der diversen Widerstände darüber, ob es sinnvoll sei, bereits jetzt über die Vorlage zu beschliessen oder ob nicht der Entscheid betreffend Rechtsgültigkeit der Volksinitiative zu Salina Raurica sowie eine allfällige Volksabstimmung darüber abgewartet werden sollte. Es wurden Bedenken geäussert, dass ein Referendum gegen den Landratsbeschluss dieser Vorlage erfolgreich sein könnte und damit das ganze Projekt gestoppt würde. Die BUD betonte, es handle sich um ein wichtiges und dringliches Projekt, jedoch würden bis zur Realisierung einige Hürden zu bewältigen sein. In Pratteln selber sei die Nutzungsplanung breit unterstützt worden, und es hätten alle Mitwirkungs- und Referendumsmöglichkeiten bestanden. Bei den Gegnern handle es sich um eine Minderheit. Eine Mehrheit der Kommission sprach sich dafür aus, die Planung des Projekts voranzutreiben; eine Verzögerung wäre ein schlechtes Zeichen.

2.3.4 *Entwicklung der Nachfrage und Nutzung der Tramverlängerung*

Die für das Tram zu erwartende Nachfrage im Gebiet Salina Raurica führte in der Kommission zu Diskussionen. Es sei unsicher, wie sich diese entwickeln würde, zumal die S-Bahn eine Konkurrenz für das Tram darstelle. Während die Tramverlängerung bis Grüssen seitens Kommission als erforderlich erachtet wurde, kam die Frage auf, ob die übrige Strecke nicht mit einem Bus erschlossen werden könne, bis das Gebiet Salina Raurica die nötigen Einwohner und Arbeitsplätze aufweise. Dazu hielt die Verwaltung fest, es seien projektspezifische Modellierungen mit dem Gesamtverkehrsmodell Region Basel erfolgt. Man habe eine mittlere Dichte von Einwohnern und Arbeitsplätzen angenommen, bei einer Komplettüberbauung. Die Linienführung hole dort Fahrgäste ab, wo die öV-Erschliessung heute noch nicht attraktiv sei. Modellrechnungen würden jedoch das tatsächliche Passagieraufkommen in einem Gebiet in der Regel unterschätzen, dies aus verschiedenen Gründen: Ein Tram sei sichtbar, werde im Vergleich zum Bus mit einer hohen Zuverlässigkeit assoziiert und habe einen Leuchtturmcharakter, der den öV attraktiv mache. Das Tram werde als Commitment zu einem Gebiet wahrgenommen und ziehe öV-affine Nutzungen an, womit das Fahrgastpotenzial ansteige. Das Tram sollte eine Auslastung erreichen, die mit ähnlichen Linien vergleichbar ist. Pratteln sei als Umsteigepunkt bereits sehr attraktiv und werde mit dem Viertel-

studententakt der S3 noch attraktiver. Augst werde zu einem zentralen Busknotenpunkt. Die Verhaltensweisen der Verkehrsteilnehmenden seien als Parameter im Modell hinterlegt und basierten auf statistischen Werten, die alle fünf Jahre schweizweit erhoben würden. Wie viele Passagiere schliesslich das Tram oder die S-Bahn nehmen würden, hänge von Abfahrts- und Zielort ab. Zudem hänge das Fahrgastaufkommen der S-Bahn zwischen Basel und Pratteln von vielen weiteren Faktoren ab, wie beispielsweise dem Angebot der S-Bahn und der Qualität der Umsteigebeziehungen in den Bahnhöfen. Die Kommission liess sich die Modellrechnungen vertieft aufzeigen.

Neue kantonale Verkehrsinfrastrukturen



2.3.5 Grundsätzliche Bemerkungen

Die Kommission begrüsst die Planung der Tramverlängerung grundsätzlich. Ein Teil der Kommission betonte, es sei wichtig, dass grosse Investitionen am richtigen Ort erfolgten. Bei der vorliegenden Investition werde sich erst später zeigen, wie das Tram genutzt werde, entsprechend seien Risiken vorhanden. Die Verwaltung hob die Wichtigkeit des Projekts hervor. In Salina Raurica solle nicht das Gleiche geschehen wie im Entwicklungsgebiet Bachgraben, das trotz der voranschreitenden Entwicklung verkehrlich ungenügend erschlossen sei. Auch die Gemeinde Pratteln stehe hinter dem Projekt. Es handle sich um einen zentralen Standort, an dem aus regionaler Sicht eine Entwicklung sinnvoll sei. Das Tramprojekt erschliesse nicht nur Salina Raurica, sondern auch Grüssen sowie das Längi-Quartier und die Gemeinde Augst.

3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, dem unveränderten Landratsbeschluss zuzustimmen.

25.11.2020 / ak

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (unveränderter Entwurf)

Landratsbeschluss

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

vom

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,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: