

## Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

**Titel:** **Genehmigung des Spezialrichtplans Salina-Raurica und der Projektierungs- und Verpflichtungskredite für die Schlüsselprojekte im Gebiet Salina-Raurica und Realisierung von ersten Projekten**

**Datum:** 19. August 2008

**Nummer:** 2007-005A

**Bemerkungen:** [Verlauf dieses Geschäfts](#)

---

**Links:**

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

---



2007/005A

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

---

**Vorlage an den Landrat**

**Genehmigung des Spezialrichtplans Salina-Raurica und der Projektierungs- und Verpflichtungskredite für die Schlüsselprojekte im Gebiet Salina-Raurica und Realisierung von ersten Projekten**

Jahresprogramm 4.04.19

vom 19. August 2008

**rsaaurica**  
Arbeiten • Wohnen • Wissen • Erleben am Rhein

## INHALTSVERZEICHNIS

<b>1.</b>	<b>Zusammenfassung und Ausgangslage (neu).....</b>	<b>3</b>
<b>2.</b>	<b>Bisherige Kreditbeschlüsse .....</b>	<b>5</b>
<b>3.</b>	<b>Vorhandene Beträge im Investitionsprogramm und laufende Rechnung .....</b>	<b>6</b>
<b>4.</b>	<b>Kostenteiler.....</b>	<b>6</b>
<b>5.</b>	<b>Kreditbeschlüsse Salina-Raurica .....</b>	<b>6</b>
<b>5.1.</b>	<b>Siedlung .....</b>	<b>6</b>
<b>5.2.</b>	<b>Landschaft .....</b>	<b>7</b>
5.2.1	<i>Längi-Park</i>	7
5.2.2	<i>Rhein-Park</i>	9
5.2.3	<i>Rand-Park (neu)</i>	13
5.2.4	<i>Grün- und Freiraumkonzept</i>	13
<b>5.3.</b>	<b>Verkehr .....</b>	<b>15</b>
5.3.1	<i>Bahnhofplatz Pratteln Salina-Raurica</i>	15
5.3.2	<i>Tram-Korridor und Haltestellen (neu)</i>	20
5.3.3	<i>Verkehrsmanagement</i>	23
5.3.4	<i>Verlegung der Rheinstrasse (neu)</i>	26
5.3.5	<i>Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse</i>	31
5.3.6	<i>Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst (neu)</i>	32
<b>5.4.</b>	<b>Gesamtplanung und Umsetzung .....</b>	<b>35</b>
5.4.1	<i>Untersuchung Störfälle</i>	35
5.4.2	<i>Lärmschutz</i>	36
5.4.3	<i>Gebietsmanagement</i>	38
5.4.4	<i>Gebietsmarketing</i>	39
5.4.5	<i>Landumlegung</i>	40
<b>6.</b>	<b>Finanzielle Konsequenzen .....</b>	<b>41</b>
<b>6.1.</b>	<b>Übersicht Kosten und Erträge (neu).....</b>	<b>41</b>
<b>6.2.</b>	<b>Auswirkungen auf die Verschuldung (neu) .....</b>	<b>44</b>
<b>7.</b>	<b>Antrag (neu) .....</b>	<b>45</b>

## 1. Zusammenfassung und Ausgangslage (neu)

**Hinweis:** Gelb hinterlegt sind die Anträge, zu denen in dieser Vorlage Beschlüsse gefällt werden (mit oder ohne Kostenfolge) analog zu den Tabellen in Anhang. Alle weiteren (Teil-) Projekte folgen später in anderen Landratsvorlagen.

**Hinweis:** Grün hinterlegt sind die neuen Textteile in dieser Landratsvorlage 2007/005b, die von der ursprünglichen Landratsvorlage 2007/005 abweichen.

Mit dieser Landratsvorlage werden die Beschlüsse dem Landrat unterbreitet, die von der ursprünglichen Vorlage "Salina-Raurica 2007/005" abweichen. Das Gesamtprojekt ist in der Landratsvorlage 2007/005 beschrieben und wird in allen Teilaspekten dem Landrat zum Beschluss unterbreitet. In der hier vorliegenden Landratsvorlage 2007/005b befinden sich abweichende Beschlüsse, die aufgrund der vom Landrat geforderten Ergänzung im Bereich Verkehr vorgenommen wurden.

Der Kanton Basel-Landschaft ist ein attraktiver Standort in der Region Nordwestschweiz. Seine nationale und internationale Konkurrenzfähigkeit ist sehr gut. Das bestätigen verschiedene Analysen und Bewertungen: Die renommierte internationale Ratingagentur „Standard & Poor's“ hat den Kanton 2004 in der Kategorie „Triple A“ eingestuft. Die Credit Suisse hat das Baselland im gleichen Jahr aufgrund einer breit angelegten Standortstudie mit dem Prädikat „überdurchschnittlich gut“ im neunten Rang unter allen Schweizer Kantonen rangiert.

Basel-Landschaft verfügt über eine ganze Reihe gefragter Standortvorteile. Dank dieser Ausgangslage, den guten Standortfaktoren, der heutigen Wirtschaftskraft und der wettbewerbsfähigen Wirtschaftsstruktur ist das künftige Wachstumspotenzial intakt. Vor dem Hintergrund eines zunehmend härter werdenden Standortwettbewerbs geht es in den kommenden Jahren darum, die guten Rahmenbedingungen zu erhalten, Freiraum und baureife Flächen für die Entwicklung vorzubereiten und durch geschicktes Standortmarketing wertschöpfungsstarke Unternehmen anzuziehen.

Eine wichtige Aufgabe des Staates ist es, mit Infrastrukturanlagen und mit raumplanerischen Massnahmen gut erreichbare und baureife Flächen bereitzustellen – im Sinne der Vorsorge für einen mittel- bis langfristigen Zeitraum. Im Regionalplan Siedlung hat der Landrat die Rheinebene als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung ausgewiesen mit dem Auftrag, die bestehenden Konflikte zu lösen. Mit dem Projekt Salina-Raurica sind die Vorarbeiten seit 2001 angelaufen. Die planerischen Grundlagen auf Stufe Kanton liegen heute vor. Sie finden sich im Entwurf zum Spezialrichtplan Salina-Raurica. Ziele, Entstehungsgeschichte, Organisation, Ablauf und Ergebnisse der Planungsarbeiten sind im beiliegenden Erläuterungsbericht mit dem Schlussbericht zum Projekt Salina-Raurica dargestellt. Im Rahmen von Mitwirkung und Vernehmlassung bestand die Möglichkeit zu diesen Vorschlägen Stellung zu beziehen. Die Ergebnisse von Mitwirkung und Vernehmlassung werden in der Vorlage an den Landrat offen gelegt und soweit möglich berücksichtigt. Der Landrat hat den Spezialrichtplan zu genehmigen.

Massgebend für die Umsetzung und die Realisierung des Entwicklungspotenzials in Salina-Raurica sind nun drei Schritte:

- Genehmigung des Spezialrichtplans Salina-Raurica durch den Landrat
- Inkraftsetzung der angepassten Zonen- und der Bauordnungen durch die beiden Gemeinden Augst und Pratteln
- Initiierung der Schlüsselprojekte

Für die Lösung der Konflikte und für die rasche Entwicklung des Standortes zu einem konkurrenzfähigen Wirtschaftsstandort sind Massnahmen notwendig. Eine erste Massnahme hat der Landrat mit der Vorlage Ausbau Regio-S-Bahn Basel 2005 beschlossen: die Erstellung der S-Bahn-Haltestelle in Pratteln-Längi zwischen Pratteln und Augst. Das Bundesamt für Verkehr hat mit Schreiben vom 6.1.2006 den Stationsnamen neu festgesetzt: Pratteln Salina-Raurica. Zusammen mit dem neuen Rollmaterial wird mit dieser Haltestelle ein Kristallisationspunkt für die Entwicklung der Rheinebene und für die Aufwertung des Quartiers Pratteln-Längi geschaffen.

Als Grundlage für die grossflächige Nutzung und Überbauung ist die Realisierung der weiteren im Rahmen der Planungsarbeiten festgelegten Schlüsselprojekte - vorab der Rheinstrassenverlegung - notwendig. Wieweit die einzelnen Massnahmen Aufgaben des Kantons Basel-Landschaft sind, wieviel den Grundeigentümern und den Gemeinden zu überlassen ist, sind Fragen, für die sich in den gesetzlichen Grundlagen keine ausreichenden Antworten finden lassen. Salina-Raurica ist vor diesem Hintergrund auch kein Regel- und kein Routinefall. Die meisten Kostenteiler beruhen, sofern es keine gesetzliche Grundlage gibt, auf den Verhandlungen mit den Planungspartnern.

Mit dieser Vorlage werden dem Landrat Projektierungs- und Verpflichtungskredite für Schlüsselprojekte vorgelegt und teilweise auch für die Realisierung von ersten wichtigen Projekten. Die Beschreibung der Projekte und Vorhaben und die Begründung für die Beteiligung des Kantons finden sich bei den einzelnen Projekten. Der Aufbau dieser Vorlage folgt dem Aufbau des Spezialrichtplans: Siedlung, Landschaft und Verkehr sowie Kosten für die Gesamtplanung. Für die gezielte und rasche Umsetzung braucht es flankierende Massnahmen zugunsten der Erhaltung der Umweltqualität, im Bereich des Verkehrsmanagements und im Bereich Gebietsmanagement und -marketing.

Insgesamt werden dem Landrat für die Schlüsselprojekte Verpflichtungskredite im Umfang von 22'446'500 CHF beantragt. Die Kostengenauigkeit für die Erstellungskosten beträgt +/- 30-40%. Davon abgeleitet sind die Abschreibungs- und die Unterhaltskosten.

Die beantragten Kreditbeschlüsse sind:

- im Bereich Siedlung keine Kreditbeschlüsse
- im Bereich Landschaft 3'402'500 CHF als Verpflichtungskredite
- im Bereich Verkehr 17'644'000 CHF als Verpflichtungskredite
- im Bereich Gesamtplanung und Umsetzung 1'400'000 CHF als Verpflichtungskredite

Da die meisten Beträge noch nicht im Investitionsprogramm 2006-2016 eingestellt sind, wird eine Verschlechterung des Finanzplans erwartet (siehe Kap. 6.2). Zusammengefasst lassen sich die hier beantragten Kosten für die Projektierungsphase aufteilen in:

Investitionsrechnung in CHF:

Bruttobetrag	Beiträge von Dritten	Nettobetrag Kanton
16'800'000	0	16'800'000

Laufende Rechnung in CHF:

Bruttobetrag	Beiträge von Dritten	Nettobetrag Kanton
9'604'000	3'957'500	5'646'500

Trotz dieser Investitionen und Kostenbeteiligungen entsteht in der Bilanz ein Mehrwert des gesamten Landbesitzes im Perimeter Salina-Raurica in der Höhe von 129 MCHF. Für den Kanton als Grundbesitzer bedeutet dies eine Wertsteigerung seiner 11.4 ha Land um 27 MCHF. Aus dem Verkauf des kantonalen Eigentums können mindestens 67.5 MCHF erzielt werden.

Mit der Gesamtplanung Salina-Raurica entstehen Investitionsmöglichkeiten in der Höhe von 900 MCHF. Demgegenüber stehen die gesamten Projektierungs- und Erstellungskosten von 83.2 MCHF (ohne die Rheinstrassensanierung und den kostenneutralen Landerwerb nur 56.4 MCHF) für den Kanton. Dem Projekt kommt damit ganz klar eine regionale wirtschaftliche Bedeutung zu. Überlegungen zur Wirtschaftlichkeit, zum Verhältnis von Aufwand und Ertrag und zu wirtschaftlichen Risiken sind im Kap 5.2. des Erläuterungsberichts dargelegt. Die hier vorliegenden Korrekturen der LRV verteuern das Projekt Salina-Raurica um 19.1 MCHF.

Voraussetzung für die Genehmigung der Verpflichtungskredite ist die Vorlage von rechtskräftig beschlossenen oder von vertraglich geregelten Kreditbeiträgen von Dritten.

Mit der Strassenführung des Spezialrichtplans entstehen für die Gemeinde Pratteln Mehrkosten in Höhe von 19 MCHF für die kommunale Erschliessung, die entsprechend Anrainerbeiträgen mit den Anrainern geteilt werden.

## 2. Bisherige Kreditbeschlüsse

Mit der Genehmigung der Landratsvorlage "Beitrag des Kantons BL an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005" am 3.2.2005 wurden 103.1 MCHF für die grenzüberschreitende Weiterentwicklung des S-Bahnsystems Basel beschlossen. In dieser Vorlage wurde auch die Einrichtung der neuen Haltestelle in Pratteln-Längi genehmigt. Der Gesamtbetrag beträgt: 7.6 MCHF (Kostenteiler BL 90%, SBB 10%). Die Inbetriebnahme ist vorgesehen für Mitte 2008; die Planaufgabe ist erfolgt. Mit der neuen S-Bahn-Haltestelle wurde eine Massnahme beschlossen, die für Salina-Raurica ein zentrales Schlüsselprojekt darstellt.

### 3. Vorhandene Beträge im Investitionsprogramm und laufende Rechnung

Einzelne Teilprojekte wurden bereits im Investitionsprogramm 2004-2014 (RRB Nr. 1387 vom 30.8.2005) eingestellt. Es handelt sich dabei um folgende Projekte und Beträge:

Pratteln, Sanierung (Projektierung und (Antrag Vorlage 3 MCHF)	Rheinstrasse 20 Realisierung) (2008-2010) Konto Nr. 2312.501.20-150	MCHF
Augst, Sanierung (Projektierung und (Antrag Vorlage 0.5 MCHF)	Ortsdurchfahrt 2 Realisierung) (2008-2009) Konto Nr. 2312.501.20-139	MCHF

Die ab 2007 in der laufenden Rechnung anstehende Beträge wurden in die entsprechenden Budgets übernommen. Die zeitliche Abstimmung mit der Planung Salina-Raurica ist erfolgt.

Wettbewerb Längi-Park	146'000 CHF; Konto Nr. 2350.318.20-006
Gestaltungs- und Pflegekonzept Längi-Park	30'000 CHF; Konto Nr. 2350.318.20-006
Gebietsmanagement	100'000 CHF; Konto Nr. 2350.318.20-006

### 4. Kostenteiler

Für die Kostenteiler der einzelnen Massnahmen wurden Annahmen getroffen, um die Beträge ermitteln zu können. Einerseits beruhen diese Annahmen auf Erfahrungswerten aus anderen Projekten, andererseits gehen die Kostenteiler aus dem gemeinsamen Planungsprozess und den bisherigen Verhandlungen mit den Planungspartnern hervor. Sofern keine Gesetzesgrundlagen oder Verträge zu den Kostenteilern bestehen, sind die in der Vorlage aufgeführten Angaben als Basis für die Verhandlung mit Dritten zu verstehen.

Die angenommenen Kostenteiler enthalten alle einen Verhandlungsspielraum zu Gunsten des Kantons.

### 5. Kreditbeschlüsse Salina-Raurica

#### 5.1. Siedlung

Zu den Festsetzungen des Spezialrichtplans Salina-Raurica im Kapitel Siedlung werden keine Kreditbeschlüsse beantragt.

Die Umsetzung der Gesamtplanung Salina-Raurica - und damit die nachfolgenden Kreditbeschlüsse - sind davon abhängig, dass die Gemeinden Augst und Pratteln die Vorgaben des Spezialrichtplans in ihre Nutzungsplanung umgesetzt haben.

## **5.2. Landschaft**

### **5.2.1 Längi-Park**

Neben der hervorragenden Lage und Erschliessung benötigt ein konkurrenzfähiges Arbeitsplatzgebiet auch attraktive Freiräume. Mit dem Längi-Park wird ein neues urbanes Zentrum an der S-Bahn-Station in Pratteln geschaffen. Er bildet das Eingangstor von der Bahn, er ist der Bahnhofplatz, das Gravitationszentrum der ersten Entwicklungsphase von Salina-Raurica und er bildet die Schnittstelle zwischen dem Wohnquartier Längi und dem Arbeitsgebiet in Salina-Raurica. Überdies stellt der Längi-Park die Verbindung der Haltestellen des öffentlichen Verkehrs mit den Wohn- und Naherholungsgebiet am Rheinufer dar. Der Längi-Park als Grünfläche ist aber in erster Linie auch eine Aufwertung des gesamten Stadtteils.

Zur Sicherstellung all dieser Funktionen mit einer hohen Qualität wird ein Wettbewerb zur Gestaltung ausgeschrieben, der den Bahnhofsvorplatz mit einschliesst. Mit diesem Wettbewerb soll auch die von Wüest & Partner, Zürich empfohlene Erhöhung des Wohnanteils an diesem Standort umgesetzt werden. Ein solches Varianzverfahren muss gemeinsam mit den Gemeinden, den betroffenen Grundeigentümern und den Anrainern durchgeführt werden. Anschliessend erfolgen die Projektierung des Längi-Parks und dann die schnellstmögliche Realisierung dieses wichtigen Schlüsselprojekts.

Mit dieser Vorlage wird der Kredit auch zur Erstellung des Bahnhofplatzes inkl. Längi-Park beantragt. Dies vor dem Hintergrund, dass im Bahnhofsbereich mit Blick auf die weitere Bebauung rasch Sicherheit geschaffen werden muss. Für die Erstellung von Bahnhofsvorplätzen besteht keine gesetzliche Grundlage für die Finanzierung. Die Finanzierung des Bahnhofplatzes wurde zwischen SBB und Kanton im Gesamtvertrag Regio-S-Bahn Basel 2005 bereits geregelt.

Heute sind die Parzellen, die zukünftig zum Längi-Park gehören werden, im Besitz verschiedener privater und öffentlicher Eigentümer. Es ist das Ziel, im Rahmen der Baulandumlegung und der Quartierplanung den Längi-Park in den Besitz der Gemeinde Pratteln zu überführen, die in jedem Fall für den Unterhalt zuständig ist. Der Kanton zahlt einen Beitrag aus der laufenden Rechnung an die Projektierung und Erstellung. Die Eigentumsverhältnisse sind im Erläuterungsbericht Kap. 4.6 dargestellt.

Der Kredit wird erst rechtskräftig, wenn erstens die entsprechenden Verträge allseitig unterzeichnet vorliegen und zweitens die Beitragszahlungen zugesichert sind.



<b>a) Zeitplan</b>	
Gestaltungswettbewerb	2007-2008
Projektierung	2008-2009
Realisierung	2011-2013

<b>b) Geschätzte Kosten</b>	
Gestaltungswettbewerb inkl. Bahnhofplatz Pratteln Salina-Raurica	250'000 CHF
Projektierung Längi-Park	100'000 CHF
Erstellung Längi-Park (3.5 ha, 100 CHF / m <sup>2</sup> )	3'500'000 CHF
<b>Total</b>	<b>3'850'000 CHF</b>

<b>c) Finanzierung und Kostenteiler</b>				
<b>Gestaltungswettbewerb inkl. Bahnhofplatz Pratteln Salina-Raurica</b>				
Kanton	Gemeinde Pratteln	Gemeinde Augst	Private	Summe
45%	45%	10%		100%
112'500 CHF	112'500 CHF	25'000 CHF		250'000 CHF
Kanton: Gestaltungswettbewerb zu Lasten laufende Rechnung ARP-Konto Nr. 2350.318.20-006				
Kostenteiler: Verhandlungsbasis				

<b>Projektierung Längi-Park</b>				
Kanton	Gemeinden Pratteln und Augst	Private		Summe
50%	25%	25%		100%
50'000 CHF	25'000 CHF	25'000 CHF		100'000 CHF
Kanton: Projektierung zu Lasten laufende Rechnung ARP-Konto Nr. 2350.318.20-006				
Kostenteiler: Verhandlungsbasis				

<b>Realisierung Längi-Park</b>				
Kanton	Gemeinden Pratteln und Augst	Private		Summe
50%	25%	25%		100%
1'750'000 CHF	875'000 CHF	875'000 CHF		3'500'000 CHF
Kanton: Realisierung zu Lasten laufende Rechnung ARP-Konto Nr. 2350.365.70-006				
Kostenteiler: Verhandlungsbasis				

**d) Grundeigentum: Private und Gemeinde Pratteln**

Finanzierungspriorität: 1

Anträge an den Landrat:

- Dem Gestaltungswettbewerb und der Realisierung des Projekts Längi-Park wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 3'850'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten der Voranschläge ARP 2008-2010 der oben genannten Konti bewilligt **(Beschluss 3.1)**.
- Der Landrat nimmt Kenntnis von den Beiträgen der Gemeinden Pratteln und Augst in Höhe von 1'037'500 CHF und den Beiträgen von Privaten in Höhe von 900'000 CHF zu Gunsten der Konti Nr. 2350.465.60-006, 2350.466.00-006, 2350.462.11-006 **(Beschluss 3.2)**.

### **5.2.2 Rhein-Park**

Die Aufwertung des Rheinufer ist mit Blick auf attraktive Standorte für Arbeiten und Wohnen – aber auch für die Naherholung – ein wichtiges Ziel für den Kanton Basel-Landschaft. Mit der Umsetzung des Gesamtprojektes Salina-Raurica lässt sich dieses Ziel in der Rheinebene auf dem Abschnitt zwischen Augst und der Schweizerhalle verwirklichen. Heute führt unterhalb der bewaldeten Steilböschung ein schmaler Fussweg entlang des verbauten Ufers – vorbei an einzelnen Fischerhäuschen mit ihren typischen Fischgalgen. Auf dem ganzen Abschnitt findet sich keine Möglichkeit zum Verweilen, zum Rasten und zum Geniessen. Am oberen Rand der Böschung – rund 20 Meter höher – liegt die breite, stark befahrene und lärmige Strasse. Die heutige Bestockung lässt kaum Ausblicke auf die Rheinlandschaft.

Die Idee Rhein-Park beinhaltet die Anlage eines aussichtsreichen Fuss- und Veloweges über dem Rhein im Sinne eines Boulevards (Rückbau Rheinstrasse) mit einzelnen Zutrittsmöglichkeiten zum Rheinufer verbunden mit wenigen grösseren Flächen zum Verweilen. Die Topographie macht den Bau von einzelnen Holzstegen und Plattformen notwendig. Mit wenigen, gezielten Eingriffen und naturnaher Bepflanzungen wird die Uferböschung durchlässig und neu gestaltet.

Grundlage für die Umsetzung ist die Erstellung eines Gestaltungs- und Pflegekonzeptes. Als Impulsprojekt am Rheinufer ist eine Aussichtsplattform eventuell mit Schiffanlegestelle vorgesehen. Die weitere Umsetzung erfolgt in Etappen – parallel zur Nutzung und Bebauungen der ufernahen Grundstücke – im Rahmen der Quartierpläne mit Gestaltungsvorschriften und Durchgangsrechten.

Gemäss § 2 des kantonalen Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz sorgen Kanton und Gemeinden zusammen mit der Grundeigentümerschaft für die Erhaltung eines intakten Naturhaushaltes. § 9 Abs. 2 des gleichen Gesetzes führt aus, dass Kanton und Einwohnergemeinden für ökologischen Ausgleich unter anderem mit Uferbestockungen innerhalb und ausserhalb von Siedlungen sorgen. Der Regionalplan Siedlung vom 25.1.2001 legt die Pratteler Gebiete Schweizerhalle / Zur Linden / Steinhölzli und Löli als Schwerpunkte des ökologischen Ausgleichs fest. Für die Gemeinden Augst und Pratteln ist die Schaffung des Rhein-Parks von untergeordneter Bedeutung; sie lehnten daher die Beteiligung an den Kosten ab.

Planung, Bau und Unterhalt der Fuss- und Wanderwege obliegen gemäss § 21 des kantonalen Strassengesetzes den Gemeinden. Ebenfalls sind die Gemeinden zuständig für den Unterhalt der Velowege.

Heute sind die Parzellen, die zukünftig zum Rhein-Park gehören werden, in Besitz verschiedener privater und öffentlicher Eigentümer. Die Eigentumsverhältnisse sind im Erläuterungsbericht Kap. 4.6 dargestellt. Es ist das Ziel, im Rahmen der Baulandumlegung den Rhein-Park in den Besitz der Gemeinde Augst zu überführen, die in jedem Fall für den Unterhalt zuständig ist. Der Kanton zahlt einen Beitrag aus der laufenden Rechnung an die Projektierung und Erstellung.

a) Zeitplan		
▪ Gestaltungs- und Pflegekonzept		2007-2008
▪ Projektierung		2008-2009
▪ Realisierung		2009-2022
b) -1 Geschätzte Kosten, Investitionen		
▪ Erstellen der Aussichtsplattform, Infrastrukturen		1'000'000 CHF
▪ Total		1'000'000 CHF
b) -2 Geschätzte Kosten, laufende Rechnung		
▪ Gestaltungs- und Pflegekonzept		60'000 CHF
▪ Projektierung Rhein-Park		100'000 CHF
▪ Realisierung Gestaltungs- und Pflegekonzept auf einer Gesamtlänge von 1'650 m und einer durchschnittlichen Breite von 10 m, geschätzter Preis pro m <sup>2</sup> : 100 CHF		1'650'000 CHF
▪ Total		1'810'000 CHF
c) Finanzierung und Kostenteiler		
<b>Gestaltungs- und Pflegekonzept</b>		
Kanton		Summe
100%		100%
60'000 CHF		60'000 CHF
Kanton: Projektierung zu Lasten laufende Rechnung ARP-Konto Nr. 2350.318.20-006		
Kostenteiler: Verhandlungsbasis		
<b>Projektierung Rhein-Park</b>		
Kanton		Summe
100%		100%
100'000 CHF		100'000 CHF
Kanton: Projektierung zu Lasten laufende Rechnung ARP-Konto Nr. 2350.318.20-006;		
Kostenteiler: Verhandlungsbasis		
<b>Erstellung der Aussichtsplattform</b>		
Kanton		Summe
100%		100%
1'000'000 CHF		1'000'000 CHF
Kanton: Erstellung Aussichtsplattformen zu Lasten ARP-Konto Nr. 2350.503.30-006		
Kostenteiler: Verhandlungsbasis		
<b>Realisierung Rhein-Park</b>		
Kanton	Private	Summe
20%	80%	100%
330'000 CHF	1'320'000 CHF	1'650'000 CHF
Kanton: Realisierung zu Lasten laufende Rechnung ARP-Konto Nr. 2350.365.70-006		
Kostenteiler: Verhandlungsbasis		
d) Grundeigentum: Private, Gemeinde Augst, Kanton BS und BL		

## Finanzierungspriorität: 1

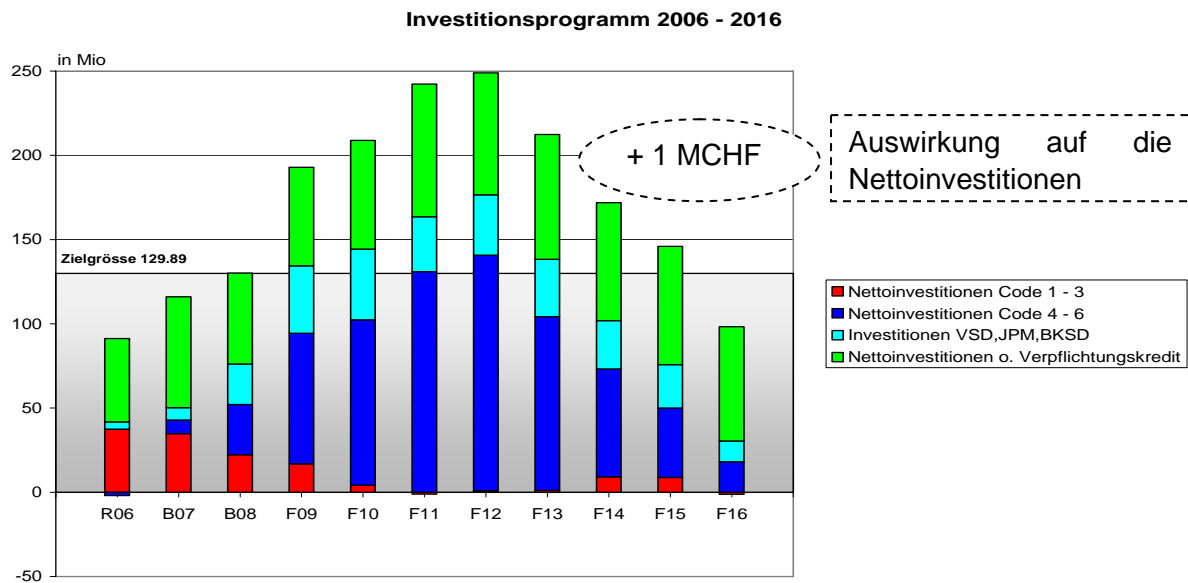
Jährlich wiederkehrender Saldo Laufende Rechnung		
	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	
1	TOTAL jährlicher Ertrag *)	
2	Kalkulatorische Abschreibungen **)	50'000 CHF
3	Kalkulatorische Zinskosten 5% auf 0.5 des Investitionsvolumens	25'000 CHF
4	Nebenkosten z.B. Wartungskosten	
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	
6 = 2...5	TOTAL jährliche Folgekosten	75'000 CHF
7 = 1 - 6	Jährlich wiederkehrende Mehrkosten (Folgertrag - Folgekosten; '+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	

\*) Annahme: Eigenkapital (Beteiligung) wird nicht verzinst.

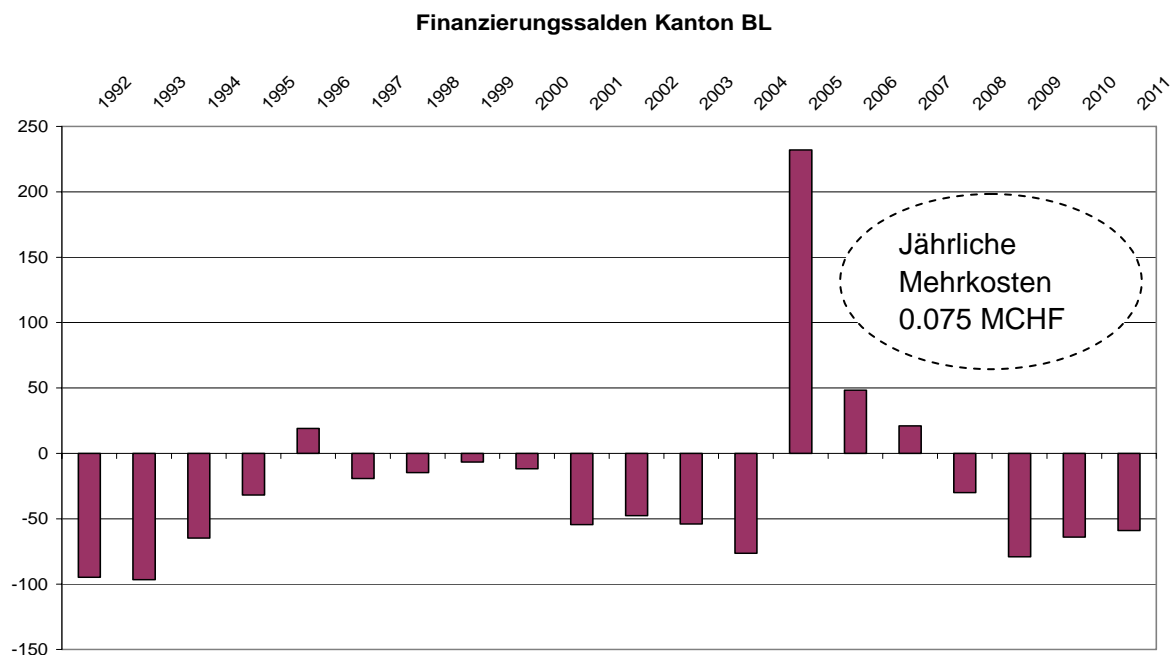
\*\*\*) Darstellung der Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr	200X	200X+1	200X+2	200X+3	200X+4
Abschreibung nach FHG §16		100'000	90'000	81'000	72'900
** Kalkulatorische Abschreibung aufgrund der technischen Lebensdauer (20 Jahre)	CHF	50'000	50'000	50'000	50'000

## Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



## Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



### Anträge an den Landrat:

1. Der Projektierung und der Realisierung des Projekts Rhein-Park wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 2'810'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten der Investitionsrechnung (1'000'000 CHF) Konto Nr. 2350.503.30-006 sowie der laufenden Rechnung (1'810'000 CHF) Konti Nr. 2350.318.20-006, 2350.365.70-006 bewilligt **(Beschluss 4.1)**.

2. Der Landrat nimmt Kenntnis von den Beiträgen von Privaten in Höhe von 1'320'000 CHF zu Gunsten der Konti Nr. 2350.465.60-006, 2350.466.00-006 **(Beschluss 4.2)**.

### 5.2.3 Rand-Park (neu)

Aufgrund der neuen Strassenführung der Rheinstrasse entfällt die Massnahme Rand-Park.

### 5.2.4 Grün- und Freiraumkonzept

Zur Sicherstellung der Freiraumqualitäten in der ganzen Rheinebene im Rahmen der etappierten Entwicklung und Bebauung muss ein Konzept im Sinne von Richtlinien erstellt werden, das für die privaten, halbprivaten und öffentlichen Bereiche Grundsätze für die Freiraumgestaltung festlegt. Das Grün- und Freiraumkonzept dient der Bauherrschaft und den Bewilligungsbehörden als Grundlage für die Erarbeitung und Genehmigung von Quartierplänen. Damit kann auf den einzelnen Bauparzellen die Realisierung einer zusammenhängenden Qualität der Freiraumgestaltung gewährleistet werden.

Gemäss Art. 18b des Bundesgesetzes über den Natur und Heimatschutz vom 1.7.1966 sorgen die Kantone in intensiv genutzten Gebieten inner- und ausserhalb von Siedlungen für ökologischen Ausgleich. § 9 des Gesetzes über den Natur- und Landschaftsschutz NLG (BL) vom 20.11.1991 dehnt diesen Auftrag auch auf die Einwohnergemeinden aus. Der Regionalplan Siedlung vom 25.1.2001 legt die Pratteler Gebiete Schweizerhalle / Zur Linden / Steinhölzli und Löli als Schwerpunkte des ökologischen Ausgleichs fest.

Die Kosten für das Grün- und Freiraumkonzept belaufen sich auf 200'000 CHF und werden von den Gemeinden getragen. Über die Quartierplanverfahren können diese Kosten durch Private rückerstattet werden. Der Kredit wird erst rechtskräftig, wenn erstens die entsprechenden Verträge allseitig unterzeichnet vorliegen und zweitens die Beitragszahlungen zugesichert sind.

#### a) Zeitplan

Erarbeitung Grün- und Freiraumkonzept	2008-2009
---------------------------------------	-----------

#### b) Geschätzte Kosten

<b>Erarbeitung Grün- und Freiraumkonzept</b>	<b>200'000 CHF</b>
Total	200'000 CHF

#### c) Finanzierung und Kostenteiler

##### **Grün- und Freiraumkonzept**

Gemeinde Pratteln	Gemeinde Augst	Summe
80%	20%	100%
160'000 CHF	40'000 CHF	200'000 CHF

Kostenteiler: Verhandlungsbasis

Finanzierungspriorität: 1

Anträge an den Landrat:

1. Von der Projektierung und der Realisierung des Projekts Grün- und Freiraumkonzept wird Kenntnis genommen (Beschluss 5.1).
2. Der Landrat nimmt Kenntnis vom Beitrag der Gemeinden Pratteln und Augst in Höhe von 200'000 CHF (Beschluss 5.2)

### 5.3. Verkehr

#### 5.3.1 *Bahnhofplatz Pratteln Salina-Raurica*

Die S-Bahn-Haltestelle Pratteln Salina-Raurica in Pratteln-Längi ist ein Schlüsselprojekt für die Gesamtplanung Salina-Raurica. Mit der Genehmigung der Landratsvorlage "Beitrag des Kantons BL an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005" am 3.2.2005 wurden 103.1 MCHF für die grenzüberschreitende Weiterentwicklung des S-Bahnsystems Basel beschlossen. In dieser Vorlage wurde auch die Einrichtung der neuen Haltestelle in Pratteln-Längi genehmigt. Der Gesamtbetrag beträgt: 7.6 MCHF (Kostenteiler BL 90%, SBB 10%). Die Inbetriebnahme ist vorgesehen für Mitte 2008; die Planaufgabe ist erfolgt. Mit der vorgesehenen S-Bahn-Haltestelle war ein Anlass für die Entwicklung der gesamten Rheinebene gegeben. Es gilt nun die geplante S-Bahn-Haltestelle in das Gesamtkonzept zu integrieren, damit der neue ÖV-Anschluss auch seine Funktion als Kristallisationspunkt der Entwicklungsplanung wahrnehmen kann.

Der vom Landrat genehmigte Betrag an den Ausbau der Regio-S-Bahn Basel 2005 ist vorgesehen für die Einrichtung der eigentlichen Haltestelle mit Perrons, Perrondächern, Zugängen und kleinem Vorplatz. Im Rahmen der Gesamtplanung Salina-Raurica ist – als Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs – ein "Vorplatz" vor der Parzelle 4609 zu gestalten. Der Gestaltungswettbewerb zum Längi-Park bezieht den Bahnhofplatz mit ein. Die Erstellung des Bahnhofplatzes ist Sache von Kanton und Gemeinde Pratteln mit einem Kostenteiler von je 50%. Es wird – je nach Ergebnis des Wettbewerbsverfahrens - mit Kosten von 1 MCHF gerechnet. Um eine möglichst schnelle Durchführung des Wettbewerbs Längi-Park inkl. Bahnhofplatz zu ermöglichen, ist eine Umzonung in eine OeWA-Zone anzustreben.

Problematisch für die Entwicklung eines grosszügigen Bahnhofplatzes mit entsprechender baulicher Gestaltung und attraktiven Nutzungsmöglichkeiten sind der heutige Besitzstand und die heutige Nutzung. Die Parzelle 4609 wurde vorsorglich vom Kanton gekauft und an die Gemeinde Pratteln weiterverkauft. Unmittelbar angrenzend an die Parzelle des Kantons Richtung Südwesten stehen zwei grosse Hallen auf den Grundstücken Parzellen Nummer 4607 (Grundeigentümer: einfache Gesellschaft mit 6 Parteien, unverkäuflich) und Parzellen Nummer 4606 und 4622 (Grundeigentümerin Einwohnergemeinde Pratteln) in der Gewerbezone. Die Halle auf dem Areal der Einwohnergemeinde Pratteln wird heute von der Firma Glas Trösch für ihre Produktion genutzt. Im Rahmen der Entwicklung des Bahnhofgebietes ist für diese Firma mittelfristig ein neuer Standort zu suchen. Es entstehen keine Kostenfolgen für den Kanton.

Für die andere Halle unmittelbar daneben liegt Verkaufsbereitschaft vor; Verhandlungen wurden bereits geführt. Für die Parzellen kommt der Kauf durch den Kanton oder die Übernahme im Baurecht in Frage. Eine Umnutzung der Halle in standortgerechte Nutzungen (Dienstleistung, Büro etc.) ist nicht sinnvoll. Es muss mit Übernahmekosten, Umzugskosten und Abbruchkosten in der Höhe von 1.5 MCHF gerechnet werden. Es wird vorgeschlagen, dass der Kanton Basel-Landschaft im Sinne einer Übergangslösung diese Fläche erwirbt, die notwendigen Vorinvestitionen übernimmt und anschliessend die Parzelle an einen Neunutzer (mit Bezug zum Standort Bahnhof) verkauft oder im Baurecht abgibt. Für den Landkauf und –verkauf wird von einer Kostenneutralität ausgegangen. Der Kredit wird erst rechtskräftig, wenn erstens die entsprechenden Verträge allseitig unterzeichnet vorliegen und zweitens die Beitragszahlungen zugesichert sind.



Es ist das Ziel, im Rahmen der Baulandumlegung den Längi-Park inkl. des Bahnhofplatzes in den Besitz der Gemeinde Pratteln zu überführen, die in jedem Fall für den Unterhalt zuständig ist. Der Kanton zahlt einen Beitrag an die Erstellung. Die Eigentumsverhältnisse sind im Erläuterungsbericht in Kap. 4.6. dargestellt.

Die S-Bahn-Haltestelle Pratteln Salina-Raurica ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms (Projekt Ö45). Eine Kofinanzierung durch das Agglomerationsprogramm ist denkbar.

a) Zeitplan	
▪ Erwerb Halle	2008
▪ Erstellung Bahnhofplatz	2008-2011
b) -1 Geschätzte Kosten, Investitionen	
▪ <b>Kosten für die Halle, Umzugskosten</b>	<b>1'500'000 CHF</b>
▪ Total	1'500'000 CHF
b) -2 Geschätzte Kosten, Laufende Rechnung	
▪ <b>Erstellung Bahnhofplatz</b>	<b>1'000'000 CHF</b>
▪ Total	1'000'000 CHF

c) Finanzierung und Kostenteiler	
<b>Erwerb Halle, Umzugskosten</b>	
Kanton	Summe
100%	100%
1'500'000 CHF	1'500'000 CHF
Kanton: Erwerb Halle, Umzugskosten zu Lasten Investitionen Konto Nr. 2350.503.30-006	
Kostenteiler: Verhandlungsbasis	

<b>Erstellung Bahnhofplatz</b>		
Kanton	Gmde. Pratteln	Summe
50%	50%	100%
500'000 CHF	500'000 CHF	1'000'000 CHF
Kanton: Erstellung Bahnhofplatz zu Lasten laufende Rechnung TBA-Konto <b>Nr. 2317.364.00-016</b> (1'000'000 CHF); Rückerstattung Gmde. Pratteln Konto-Nr. 2317.462.10-015 (500'000 CHF)		
Kostenteiler: gemäss gegengezeichneter Absichtserklärung zur Realisierung und Zuständigkeit der S-Bahnstation durch SBB, Gemeinde Pratteln, Kanton Basel-Landschaft "Haltestelle Pratteln-Längi Bahnhofplatz" vom 2.9.2005		

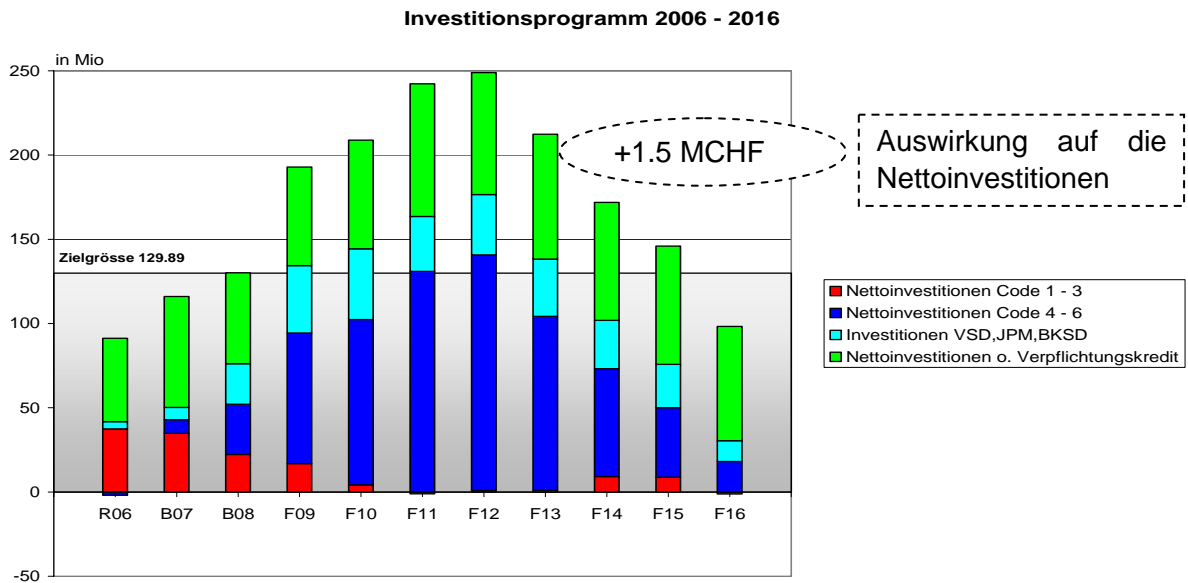
d) Grundeigentum: Private und Gemeinde Pratteln		
Jährlich wiederkehrender Saldo Laufende Rechnung		
	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	
1	TOTAL jährlicher Ertrag *)	
2	Kalkulatorische Abschreibungen **)	1'500'000 CHF
3	Kalkulatorische Zinskosten 5% auf 0.5 des Investitionsvolumens	
4	Nebenkosten z.B. Wartungskosten	
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	
6 = 2...5	TOTAL jährliche Folgekosten	1'500'000 CHF
7 = 1 - 6	Jährlich wiederkehrende Mehrkosten (Folgertrag - Folgekosten; '+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	1'500'000 CHF

\*) Annahme: Eigenkapital (Beteiligung) wird nicht verzinst.

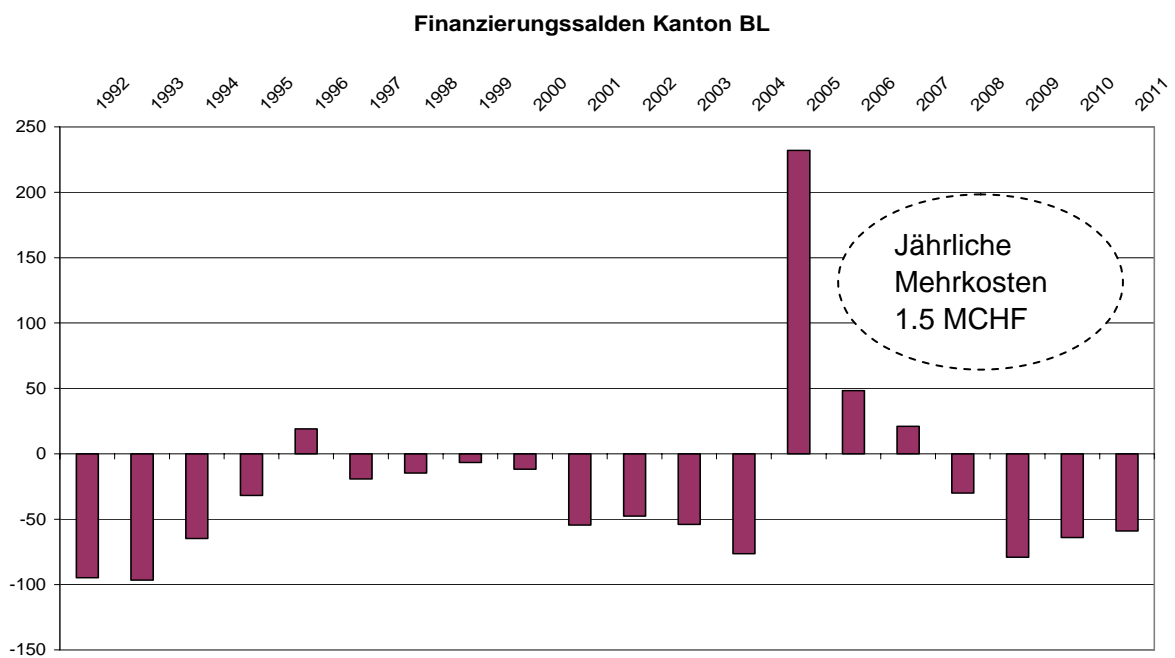
\*\*\*) Darstellung der Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr	200X	200X+1	200X+2	200X+3	200X+4
Abschreibung nach FHG §16	1.5 MCHF				
** Kalkulatorische Abschreibung aufgrund der technischen Lebensdauer + ausserordentliche Abschreibung, da Abbruch.	1.5 MCHF				

### Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kants Basel-Landschaft



### Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



Finanzierungspriorität: 1

Anträge an den Landrat:

1. Der Erstellung des Bahnhofsplatzes wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 2'500'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten der laufenden Rechnung (1'000'000 CHF) sowie der Investitionsrechnung (1'500'000 CHF) bewilligt (Beschluss 6.1)
2. Der Landrat nimmt Kenntnis vom Beitrag der Gemeinde Pratteln in Höhe von 500'000 CHF zu Gunsten Konto Nr. 2317.462.10-015 (Beschluss 6.2)

### 5.3.2 Tram-Korridor und Haltestellen (neu)

Der Entwicklungsplan sieht schon für den Beginn der Entwicklung des Gesamtgebietes Salina-Raurica das Einführen einer Tramlinie (Verlängerung der Linie 14 zum Bahnhof Pratteln Salina-Raurica) vor. Die geschätzten Kosten belaufen sich auf 12 MCHF für das separate Trasse (Tram-Korridor); die Planungskosten belaufen sich auf 1 MCHF.

Durch die neu zu beschliessende Südlage der Rheinstrasse, kann nur noch im geringeren Umfang ein zentraler Boulevard für das Entwicklungsgebiet Salina-Raurica realisiert werden. Damit bietet sich ein Tram-Korridor entlang der heutigen Rheinstrasse an, der attraktive Baufelder am Rhein sowie den Rhein-Park erschliesst.

Für diesen Ausbau des öffentlichen Verkehrs sind drei neue Haltestellenpaare mit Kosten von insgesamt 1.4 MCHF vorgesehen. Diese werden voraussichtlich durch den Bus und das Tram angefahren. Im Rahmen der Planung und der baulichen Entwicklung gilt es, die Freihaltung des Trassees zu sichern. Dazu ist die Planung des Ausbaus des öffentlichen Verkehrs bereits heute zu projektieren und Bau- und Strassenlinienpläne festzusetzen. Die Planungskosten in der Höhe von 10% der Realisierungskosten belaufen sich auf 0.144 MCHF. Gemäss § 34 Strassenverkehrsgesetz teilen sich Kanton und Gemeinden die Kosten zur Erstellung der Haltestellen an Kantonsstrassen je hälftig. Die Erstellung der Schieneninfrastruktur erfolgt auf der Grundlage der einschlägigen Bestimmungen des Eisenbahngesetzes (EBG).

Der Tram-Korridor ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms mit der Priorität 2 (Projekt Ö52a). Eine Kofinanzierung durch das Agglomerationsprogramm ist denkbar.

Die Betriebskosten für die verlängerten Buslinien wurden durch die Abteilung ÖV, ARP budgetiert. Es wurde davon ausgegangen, dass an den Linien 70 und 80 keine Anpassungen vorgenommen werden; die Linie 83 wird in das Gebiet Salina-Raurica hineingeführt. Die Betriebskosten für die Linienerweiterungen belaufen sich insgesamt auf 0.480 MCHF pro Jahr. Nach interkantonalem Verteilschlüssel entfallen 0.370 MCHF jährlich auf den Kanton Basel-Landschaft und der Restbetrag auf den Kanton Aargau, sofern der Kanton Aargau sich mit dieser Regelung einverstanden erklärt.

Der Tram-Korridor würde die Parzellen verschiedener Grundeigentümer tangieren. Im Rahmen der Baulandumlegung wird für einen Flächenausgleich gesorgt. Allfällige Landkäufe werden im Rahmen des Ausführungsprojekts dargestellt. Die Eigentumsverhältnisse sind im Erläuterungsbericht in Kap. 4.6 dargestellt.

Das Ausführungsprojekt wird dem Landrat bis 2011 zur Genehmigung unterbreitet.

## a) Zeitplan

▪ Projektierung Haltestellen	2009-2011
▪ Projektierung Tram-Korridor	2009-2011
▪ Erstellung Haltestellen	2011-2014
▪ Erstellung Tram-Korridor	2011-2014

## b) Geschätzte Kosten

▪ Projektierung Tram-Korridor	1'200'000 CHF
▪ Projektierung 3 Haltestellen	144'000 CHF
▪ Erstellung 3 Haltestellen	1'440'000 CHF
▪ Erstellung Tram-Korridor	12'000'000 CHF
<b>Total</b>	<b>14'784'000 CHF</b>

## c) Finanzierung und Kostenteiler

**Projektierung Tram-Korridor, Haltestellen**

Kanton	Summe
100%	100%
1'344'000 CHF	1'344'000 CHF

Kanton: Projektierung zu Lasten laufende Rechnung TBA-Konto Nr. 2317.364.00-016

Kostenteiler: Verhandlungsbasis

**Erstellung 3 Haltestellen**

Kanton	Gmde. Pratteln	Summe
50%	50%	100%
720'000 CHF	720'000 CHF	1'440'000 CHF

Kanton: Erstellung Haltestellen zu Lasten laufende Rechnung TBA-Konto Nr. 2317.364.00-016

Kostenteiler: § 34 Strassenverkehrsgesetz; Eisenbahngesetz

**Erstellung Tram-Korridor**

Kanton	Summe
100%	100%
12'000'000 CHF	12'000'000 CHF

Kanton: Erstellung Tram-Korridor zu Lasten laufende Rechnung TBA-Konto Nr. 2317.364.00-016

Kostenteiler: Verhandlungsbasis

## d) Grundeigentum: Private, Gemeinde Pratteln, Kanton

## Jährlich wiederkehrender Saldo Laufende Rechnung

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	
1	TOTAL jährlicher Ertrag *)	
2	Kalkulatorische Abschreibungen **)	
3	Kalkulatorische Zinskosten 5% auf 0.5 des Investitionsvolumens	
4	Nebenkosten z.B. Wartungskosten	
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	370'000 CHF
6 = 2...5	TOTAL jährliche Folgekosten	370'000 CHF

7 = 1 - 6	Jährlich wiederkehrende Mehrkosten (Folgertrag - Folgekosten; '+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	370'000 CHF
-----------	--	-------------

\*) Annahme: Eigenkapital (Beteiligung) wird nicht verzinst.

\*\*\*) Darstellung der Abschreibungen

Finanzierungspriorität: 1

Antrag an den Landrat:

1. Der Projektierung der drei neuen Haltestellen und des **Tram-Korridors** wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 1'344'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten des oben genannten Kontos bewilligt (Beschluss 7).

### 5.3.3 Verkehrsmanagement

Ohne neuen motorisierten Verkehr ist die Entwicklung Salina-Raurica nicht möglich. Bei Realisierung aller geplanten Nutzungen ergeben sich zusätzlich 28'000 Fahrten pro Tag im Durchschnitt.

Die Modellberechnungen mit dem Gesamtverkehrsmodell zeigen, dass es im Jahr 2020 mit Vollausbau von Salina-Raurica zu Kapazitätsengpässen der Autobahn Basel-Augst kommen wird. Rheinstrasse, Salinenstrasse und die Achse Hardstrasse - Hohenrainstrasse sind stellenweise an den Kapazitätsgrenzen. Zum gleichen Prognosezeitpunkt sind ohne die Realisierung von Salina-Raurica zwar die Verkehrsträger weniger belastet, die Situation ist jedoch auch kritisch. Es kann daraus abgeleitet werden, dass nicht nur im Gebiet Salina-Raurica, sondern in der gesamten Region die Verkehrsentwicklung mittels geeigneter Ausbau- und Mobilitätsmanagement-Massnahmen gezielt zu beeinflussen ist. Zudem sind aus Gründen der Luftreinhaltung Massnahmen notwendig.

Das Verkehrsmanagement ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms mit der Priorität 1 (Projekt Ö52b). Eine Kofinanzierung durch das Agglomerationsprogramm ist denkbar für die Realisierung ab 2014.

Für das Gebiet Salina-Raurica ist daher die Einführung eines Verkehrsmanagements (Studienbericht) notwendig, das für das Gebiet konkrete Massnahmen einsetzt (Verkehrslaitsystem, Anreizsysteme, Parkplatzbewirtschaftung, Fahrtenmodell). Durchführung und Finanzierung liegen beim Kanton; die Fachverantwortung beim Tiefbauamt.

#### a) Zeitplan

Verkehrsmanagement Erarbeitung Studie	2008-2009
---------------------------------------	-----------

#### b) Geschätzte Kosten

<b>Erstellung Verkehrsmanagement</b>	<b>300'000 CHF</b>
<b>Total</b>	<b>300'000 CHF</b>

#### c) Finanzierung und Kostenteiler

##### **Verkehrsmanagement**

Kanton	Summe
100%	100%
300'000 CHF	300'000 CHF

Kanton: Projektierung zu Lasten Investitionsrechnung TBA - Konto Nr. 2312.501.20-150

Kostenteiler: Verhandlungsbasis

#### Jährlich wiederkehrender Saldo Laufende Rechnung

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	
1	TOTAL jährlicher Ertrag *)	
2	Kalkulatorische Abschreibungen **)	30'000 CHF
3	Kalkulatorische Zinskosten 5% auf 0.5 des Investitionsvolumens	7'500 CHF
4	Nebenkosten z.B. Wartungskosten	
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	



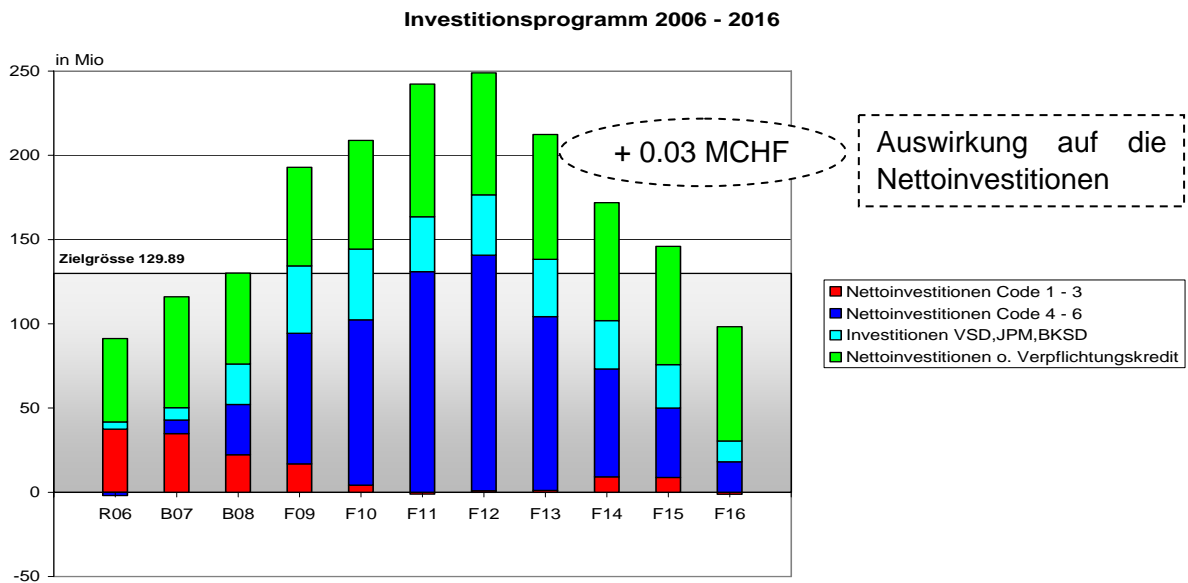
6 = 2...5	TOTAL jährliche Folgekosten	37'500 CHF
7 = 1 - 6	Jährlich wiederkehrende Mehrkosten (Folgertrag - Folgekosten; '+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	

\*) Annahme: Eigenkapital (Beteiligung) wird nicht verzinst.

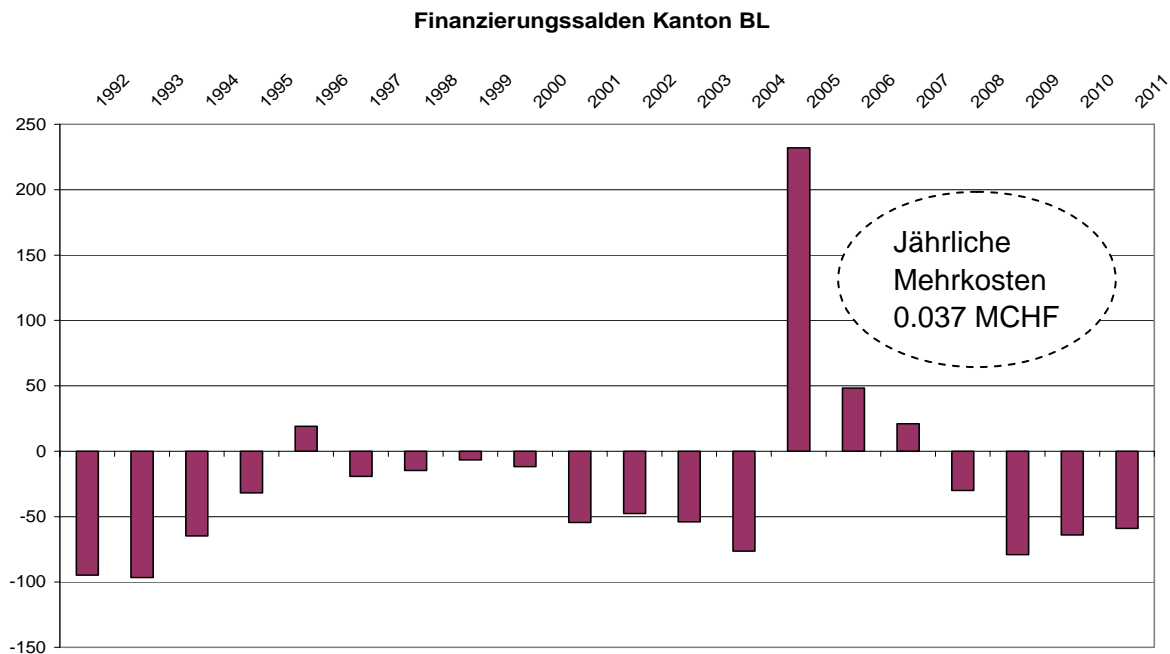
\*\*) Darstellung der Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr	200X	200X+1	200X+2	200X+3	200X+4
Abschreibung nach FHG §16		30'000	27'000	24'300	21'870
**Kalkulatorische Abschreibung aufgrund der technischen Lebensdauer (10 Jahre)	30'000	30'000	30'000	30'000	30'000

### Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



### Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



Finanzierungspriorität: 1

Antrag an den Landrat:

1. Dem Aufbau eines Verkehrsmanagements wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 300'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten des oben genannten Kontos bewilligt (Beschluss 8).

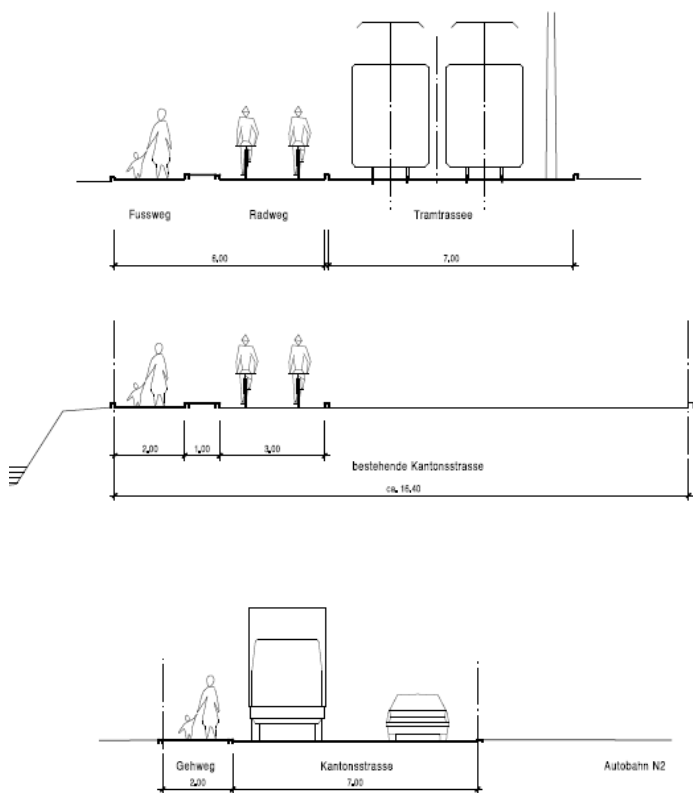
### 5.3.4 Verlegung der Rheinstrasse (neu)

Ein Schlüsselprojekt der Entwicklungsplanung Salina-Raurica ist die Verlegung der Rheinstrasse vom Rheinufer weg. Nach Variantenstudien entschied der Regierungsrat Basel-Landschaft die folgende Strassenführung: Vom Knoten Salinenstrasse zweigt die Rheinstrasse südlich ab zur A2, wird dort parallel geführt, unterquert die Bahnlinie, tangiert am Rand das Grundwasserschutzgebiet und mündet in die Frenkendörferstrasse. Die derzeit bestehende Radroute entlang der Rheinstrasse bleibt bestehen und wird in den Rückbau integriert.

Mit diesem Vorhaben lassen sich folgende Projektziele erreichen: Das Rheinufer von einer stark emittierenden und zerschneidenden Anlage entlasten und für wertschöpfungsstarke Nutzungen zur Verfügung stellen sowie bessere Zugänglichkeit des Wassers für die Öffentlichkeit schaffen, den Erhalt von grossen Baulandparzellen und die schnelle Entlastung der Wohngebiete in Augst und Pratteln-Längi von Verkehrsemissionen. Mit der peripher geführten Rheinstrasse werden für Investoren grössere Entwicklungsfreiheiten bestehen.

Die Massnahme Rand-Park entfällt durch die neue Strassenführung.

Nach Abschluss der Sanierung der A2 zwischen Basel und Augst steht 2008 die Wiederinstandsetzung mit geschätzten Kosten von 16.5 MCHF an (Strassengesetz §§ 23 und 28). Für den Neubau muss mit Baukosten in der Höhe von ca. 33 MCHF gerechnet werden. Die Projektierungskosten belaufen sich auf ca. 3 MCHF.



Die neue Rheinstrasse hat einen geringeren Querschnitt als die heutige Strasse, allerdings benötigen Tram-Korridor und die zurückgebaute Rheinstrasse mit durchgehendem Fuss- und Veloweg zukünftig ebenfalls Fläche. Für das zukünftige Rheinstrassentrassee ist das Land jedoch schon zum grossen Teil in Kantonsbesitz; dadurch ergibt sich eine ausgewogene Flächenbilanz. Wird pro m<sup>2</sup> ein Landpreis von ca. 520.- CHF angenommen, werden ca. 10.5 MCHF für die Landkäufe benötigt. Demgegenüber steht fast die gleiche Fläche, die durch den Kanton an der Lage der heutigen Rheinstrasse veräussert werden kann. Bei einem gleichem Landpreis ist die Bilanz ausgeglichen. Wird ein höherer Ertrag durch die Lage am Rhein angenommen, wird sogar ein Gewinn erzielt. Somit kann ein flächenneutraler, wenn nicht sogar positiver Landabtausch vorgenommen werden. Die ehemalige Rheinstrasse wird an neue Nutzer mit Dienstbarkeitsverträgen oder z.T. als Bauland abgegeben.

Der Gesamtbetrag für die Erstellung von ca. 46.5 MCHF (inkl. 10.5 MCHF für den Landerwerb) ist in Relation zu setzen mit den auf jeden Fall anfallenden Unterhalts- und Sanierungskosten in der Höhe von 16.5 MCHF für die Rheinstrasse. Abzüglich dieser "Ohnehinkosten" und dem Ertrag aus dem Landverkauf beträgt der Mehraufwand für die Rheinstrassenverlegung noch 30 MCHF. Da es sich dabei um eine Kantonsstrasse handelt, können weder die Standortgemeinden noch die Anstösser zur Finanzierung über Anwenderbeiträge beigezogen werden. Allfällige Lärmschutzmassnahmen an der Rheinstrasse sind in diesem Betrag eingeschlossen. Mit dieser Strassenvariante sind höhere Erstinvestitionen zu tätigen mit dem Risiko der u. U. ungewissen Entwicklung der Bautätigkeit in Salina-Raurica.

Das Grundwasserschutzgebiet Pratteln-Löli wird durch die neue Rheinstrassenführung tangiert. Der Bau der Strasse erfordert daher spezielle technische Massnahmen zum Grundwasserschutz, die u.a. zu einer Verteuerung der Erstellungskosten beitragen.

Die periphere Erschliessung des Gebiets Salina-Raurica mit einer Rheinstrassenführung entlang der A2 macht eine zusätzliche Feinerschliessung notwendig. Die Kostenschätzung für die kommunale Erschliessung auf ausschliesslich Prattler Boden liegt bei Mehrkosten in Höhe von ca. 19 MCHF.

Die Verlegung der Rheinstrasse ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms mit bislang nicht bestimmter Priorität (Projekt M65). Eine Kofinanzierung durch das Agglomerationsprogramm ist denkbar.

Der Anschluss der verlegten Rheinstrasse ist mit dem Bund zu koordinieren, da er in den Einzugsbereich des Autobahnanschlusses Liestal fällt.

Die Eigentumsverhältnisse sind im Erläuterungsbericht Kap 4.6 dargestellt.

Das Ausführungsprojekt wird dem Landrat spätestens 2010 zur Genehmigung unterbreitet. Mit dem Ausführungsprojekt werden Kosten des Landkaufs und -verkaufs dargelegt und die Folgekosten bilanziert.

a) Zeitplan	
▪ Projektierung	2009 - 2011
▪ Realisierung	2012 - 2015

b) Geschätzte Kosten	
▪ Projektierung	3'000'000 CHF
▪ Landerwerb (21'000m <sup>2</sup> Strassenfläche x CHF 500.-)	10'500'000 CHF
▪ Realisierung	33'000'000 CHF
▪ Zwischentotal brutto	46'500'000 CHF
▪ Abzüglich Landverkauf	10'500'000 CHF
<b>Total</b>	<b>36'000'000 CHF</b>

c) Finanzierung und Kostenteiler

**Projektierung**

Kanton	Summe
100%	100%
3'000'000 CHF	3'000'000 CHF
3'000'000 CHF	3'000'000 CHF

Kanton: Projektierung zu Lasten Investitionsrechnung TBA-Konto Nr. 2312.501.20-150

Kostenteiler: § 23 Strassengesetz

**Realisierung**

Kanton	Summe
100%	100%
33'000'000 CHF	33'000'000 CHF

Kanton: Realisierung zu Lasten Investitionsrechnung TBA-Konto Nr. 2312.501.20-150

Kostenteiler: § 23 Strassengesetz

**Landerwerb / Landverkauf**

Kanton	Summe
100%	100%
10'500'000 CHF	10'500'000 CHF

Kanton: zu Lasten Investitionsrechnung TBA-Konto Nr. 2312.501.20-150

Kostenteiler: § 8, 22, 23 Strassengesetz

d) Grundeigentum: Private, Gemeinden Augst und Pratteln, Kanton

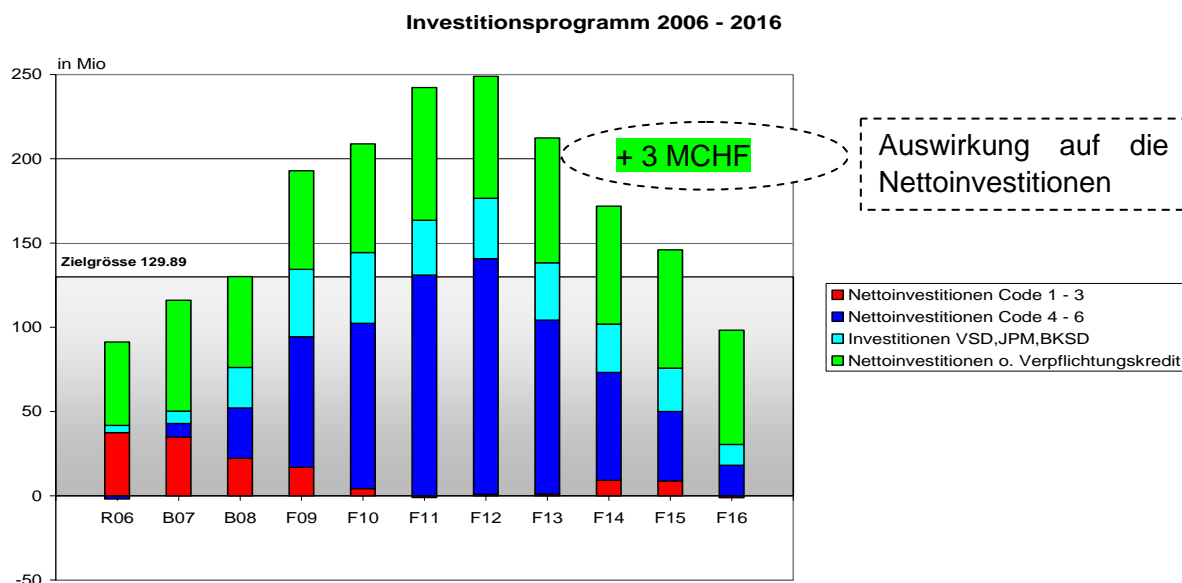
Jährlich wiederkehrender Saldo Laufende Rechnung für Projektierung

	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	
1	TOTAL jährlicher Ertrag *)	
2	Kalkulatorische Abschreibungen **)	300'000 CHF
3	Kalkulatorische Zinskosten 5% auf 0.5 des Investitionsvolumens	75'000 CHF
4	Nebenkosten z.B. Wartungskosten	
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	
6 = 2...5	TOTAL jährliche Folgekosten	375'000 CHF
7 = 1 - 6	Jährlich wiederkehrende Mehrkosten (Folgertrag - Folgekosten; '+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	

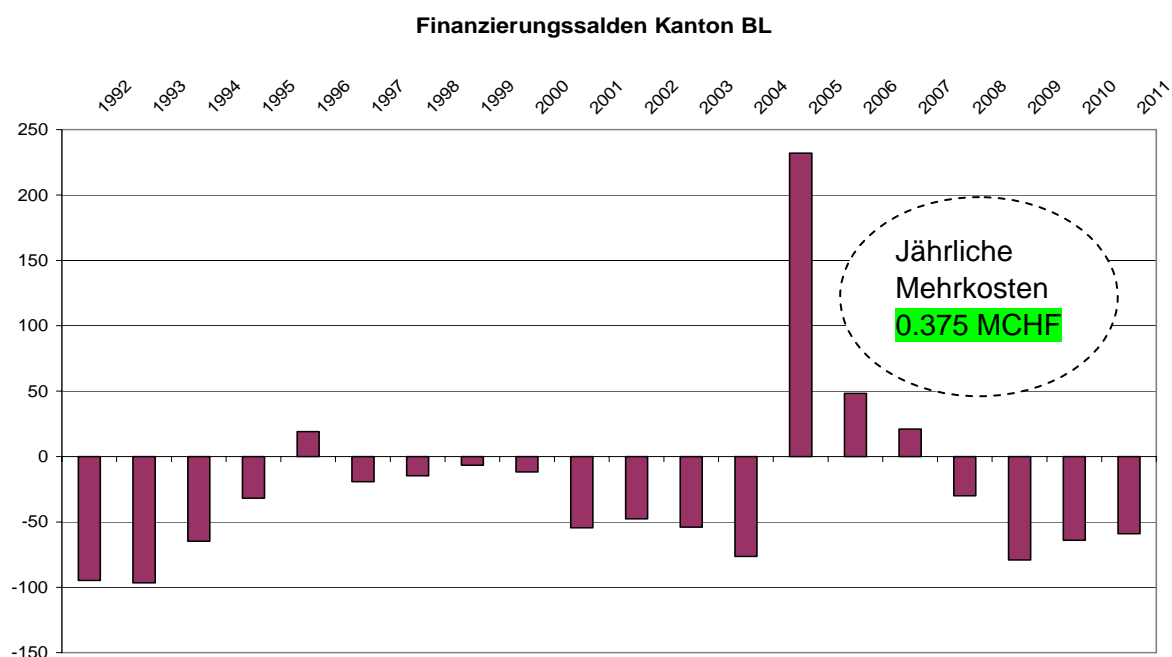
\*) Annahme: Eigenkapital (Beteiligung) wird nicht verzinst.  
 \*\*) Darstellung der Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr	200X	200X+1	200X+2	200X+3	200X+4
Abschreibung nach FHG §16		300'000	270'000	243'000	219'000
**Kalkulatorische Abschreibung aufgrund der technischen Lebensdauer (10 Jahre)		300'000	300'000	300'000	300'000

### Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



### Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



Finanzierungspriorität: 1

Antrag an den Landrat:

1. Der Verlegung der Rheinstrasse wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von **brutto 3'000'000 CHF** (inkl. MwSt.; ohne Berücksichtigung der anfallenden Sanierungskosten Rheinstrasse) für die Projektierung zu Lasten des oben genannten Kontos sowie für den Landerwerb von brutto 10'500'000 CHF zu Lasten des oben genannten Kontos bewilligt (Beschluss 9.1).
2. Der Landrat nimmt Kenntnis von den Landkäufen in Höhe von 10'500'000 CHF zu Lasten des oben genannten Kontos für die Rheinstrassenverlegung und von den Ländverkäufen an Dritte (Beschluss 9.2)

### 5.3.5 Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse

Die heute bestehende Rheinstrasse muss zurückgebaut werden und in den Boulevard des Rhein-Parks integriert werden. Zum Teil kann die alte Rheinstrasse als Veloweg bzw. als Tram-Korridor umgenutzt werden. Die Kosten für den Rückbau werden auf 7 MCHF geschätzt. Der Rückbau erfolgt über einen längeren Zeitraum zum Teil im Rahmen der Quartierplanungen für die angrenzenden Bebauungen. Deshalb werden im Rahmen der Quartierplanungen auch die privaten Grundeigentümer an der Finanzierung beteiligt. Die Projektierungskosten sind bereits in der Projektierung der Rheinstrasse enthalten.

Das Ausführungsprojekt wird dem Landrat 2012 zur Genehmigung unterbreitet.

a) Zeitplan		
▪ Projektierung		2007-2009
▪ Realisierung		2012-2020
b) Geschätzte Kosten		
▪ Realisierung		7'000'000 CHF
Total		7'000'000 CHF
c) Finanzierung und Kostenteiler		
<b>Realisierung Rückbau Rheinstrasse</b>		
Kanton	Private	Summe
50%	50%	100%
3'500'000 CHF	3'500'000 CHF	7'000'000 CHF
Kanton: zu Lasten Investitionsrechnung TBA- Konto Nr. 2312.501.20-150		
Kostenteiler: Verhandlungsbasis		
d) Grundeigentum: Private, Gemeinden Pratteln und Augst, Kanton		

Finanzierungspriorität: 1

Antrag an den Landrat:

1. Von der Projektierung und der Realisierung des Rückbaus Rheinstrasse wird Kenntnis genommen (Beschluss 10).



### 5.3.6 Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst (neu)

Das Amt für Raumplanung erhielt mit dem Auftrag zur Gesamtplanung Salina-Raurica ebenfalls den Auftrag eine Verbesserung der Verkehrssituation in Augst zu erarbeiten.

Mit der Verkehrsberuhigung auf der Hauptstrasse in Augst wird der bereits heute hohen Belastung (13'500 DTV) auf der Ortsdurchfahrt Rechnung getragen. Allerdings entwickelt sich das Wohn- und Gewerbegebiet in Kaiseraugst stark und ohne entsprechende Massnahmen dürfte die Verkehrsbelastung auf der Hauptstrasse in Augst gross bleiben. **Als Massnahme wird die Verkehrsberuhigung zwischen der Verzweigung Frenkendörferstrasse und dem Ortskern Augst und die Verkehrsberuhigung bzw. der Rückbau des Abschnitts Verzweigung Frenkendörferstrasse - Pratteln Längi durchgeführt.**

Das Planungsteam a.e.v.i. empfahl die Verkehrsberuhigung im Rahmen der Planung Salina-Raurica zum Schutz der Anwohnerschaft, die durch den Ausbau in der Rheinebene in Zukunft durch Verkehrsemissionen noch stärker belastet werden. Ein externes Gutachten durch Metron AG, Brugg (Bericht vom 1.11.2004) bestätigte die Wirksamkeit dieser Massnahme. Die Verkehrsberuhigung auf der Hauptstrasse umfasst eine Umgestaltung, die zu einer optischen Verkleinerung des Strassenquerschnittes führt (neue Randstreifen etc.). Dadurch werden die Geschwindigkeit und die Attraktivität der Durchfahrt reduziert. **Die Hauptstrasse bleibt weiterhin Ausnahmetransportroute Typ I. Sollte die Entwicklung von Salina-Raurica zu einer massgeblichen zusätzlichen Verkehrsbelastung auf der Hauptstrasse in Augst führen, könnte dieser negativen Wirkung mit einem Halbanschluss Kaiseraugst oder einer südlichen Umfahrung von Augst entgegnet werden. Die hierfür notwendigen Trassen werden im Spezialrichtplan gesichert.**

Die gesetzlichen Grundlagen für die Sanierung finden sich im Strassengesetz § 5b (HVS mit Bedeutung infolge A3-Anschluss Rheinfelden West), § 23a (Zuständigkeit) und § 28 (Unterhalt).

Die Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst ist Bestandteil des Agglomerationsprogramms mit der Priorität 1 (Projekt M67). Eine Kofinanzierung durch das Agglomerationsprogramm ist denkbar.

Das Tiefbauamt BL hat die Umgestaltung der Ortsdurchfahrt 2008-2009 mit einem Betrag von 1 MCHF pro Jahr im Finanzplan eingestellt. **Da vorallem bei einem Eingriff in den westlichen Teil der Ortsdurchfahrt Augst mit archäologischen Funden zu rechnen ist, sind Aufsichts- und Sicherungsmassnahmen der Römerstadt Augusta Raurica miteinzubeziehen. Mit der zusätzlichen Bilanzierung der Kosten für die archäologischen Arbeiten werden die Gesamtkosten insgesamt auf 8.5 MCHF geschätzt; die Kosten gehen zu Lasten des Kantons. Für die Projektierung werden 0.5 MCHF beantragt.**

## a) Zeitplan

- Projektierung 2008-2009
- Realisierung 2010-2013

## b) Geschätzte Kosten

- Projektierung 500'000 CHF
- Realisierung inkl. archäologische Arbeiten 8'500'000 CHF
- Total 9'000'000 CHF

## c) Finanzierung und Kostenteiler

**Projektierung Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst**

Kanton	Summe
100%	100%
500'000 CHF	500'000 CHF
500'000 CHF	500'000 CHF

Kanton: Projektierung zu Lasten Investitionsrechnung TBA- Konto Nr.2312.501.20-139

Kostenteiler: § 23 Strassengesetz

**Realisierung Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst bzw. archäolog. Arbeiten**

Kanton	Summe
100%	100%
6'000'000 CHF (Strassenbau)	6'000'000 CHF
2'500'000 CHF (Archäolog. Arbeiten)	2'500'000 CHF
total	8'500'000 CHF

Kanton: Realisierung zu Lasten Investitionsrechnung TBA- Konto Nr.2312.501.20-139

Kostenteiler: § 23 Strassengesetz; § 16 ArchVO

## d) Grundeigentum: Kanton

## Jährlich wiederkehrender Saldo Laufende Rechnung

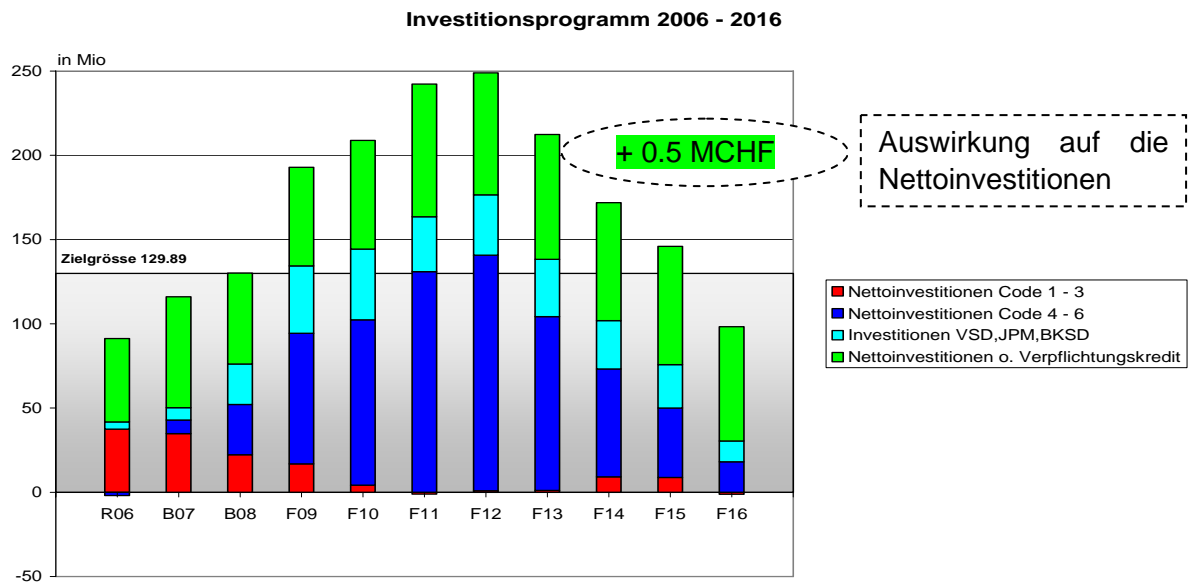
	Bezeichnung der wesentlichsten Positionen	
1	TOTAL jährlicher Ertrag *)	
2	Kalkulatorische Abschreibungen **)	50'000 CHF
3	Kalkulatorische Zinskosten 5% auf 0.5 des Investitionsvolumens	12'500 CHF
4	Nebenkosten z.B. Wartungskosten	
5	Betriebskosten (Manpower, Energie, Betriebsmittel etc.)	
6 = 2..5	TOTAL jährliche Folgekosten	
7 = 1-6	Jährlich wiederkehrende Mehrkosten (Folgertrag - Folgekosten; '+' = Minderkosten, '-' = Mehrkosten)	62'500 CHF

\*) Annahme: Eigenkapital (Beteiligung) wird nicht verzinst.

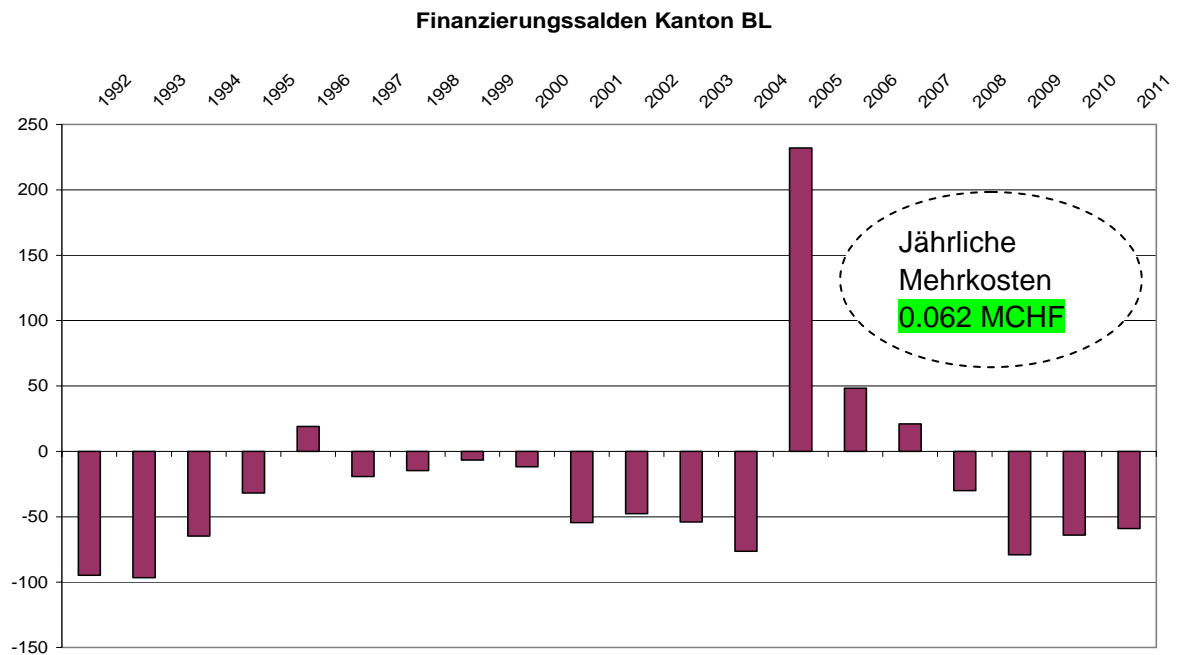
\*\*) Darstellung der Abschreibungen

Abschreibungsmodus/Jahr	200X	200X+1	200X+2	200X+3	200X+4
Abschreibung nach FHG §16		50'000	45'000	40'500	36'500
** Kalkulatorische Abschreibung aufgrund der technischen Lebensdauer (10 Jahre)		50'000	50'000	50'000	50'000

### Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



### Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



Finanzierungspriorität: 2

Antrag an den Landrat:

1. Der Projektierung der Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von **brutto 500'000 CHF** (inkl. MwSt.) zu Lasten des oben genannten Kontos bewilligt (Beschluss 11).

## 5.4. Gesamtplanung und Umsetzung

### 5.4.1 Untersuchung Störfälle

Im Entwicklungsgebiet Salina-Raurica existieren Logistikunternehmen, die unter die Störfallverordnung fallen. Um eine Rechtssicherheit für die Planung zu schaffen, sind Abklärungen für mögliche Sicherheitsmassnahmen notwendig d.h. Risikoanalysen der bestehenden Betriebe in unmittelbarer Nachbarschaft. Die Kosten müssen vom Kanton getragen werden, da er mit der Gesamtplanung Salina-Raurica einen neuen Sachverhalt bezüglich der Sicherheitsabstände schafft. Der Kanton muss für die Untersuchungen der Störfallproblematik vorsorglich 100'000 CHF budgetieren. Je nach Projekt können die Kosten für die Untersuchung auf Investoren überwältzt werden (UVP).

#### a) Zeitplan

- Planung / Umsetzung 2009 - 2010

#### b) Geschätzte Kosten

<b>Störfalluntersuchung Total</b>	<b>100'000 CHF</b>
-----------------------------------	--------------------

#### c) Finanzierung und Kostenteiler

##### **Störfalluntersuchung**

Kanton	Summe
100%	100%
100'000 CHF	100'000 CHF

Kanton: zu Lasten laufende Rechnung SIT Konto Nr. 2380.318.20-100

Kostenteiler: Art. 2 USG, Art. 2 USG BL

Finanzierungspriorität: 1

Antrag an den Landrat:

1. Der Durchführung von Störfalluntersuchungen wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 100'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten des oben genannten Kontos bewilligt (Beschluss 12).

#### 5.4.2 Lärmschutz

Das Gebiet Salina-Raurica wird stark belärmt durch Strasse und Bahn. Eine wertschöpfende Entwicklung der Rheinebene zwischen Schweizerhalle und Augst macht Massnahmen zum Lärmschutz notwendig.

Da das betroffene Bauland von Salina-Raurica vor 1985 noch nicht erschlossen war, zahlt nicht der Anlageeigentümer an den Lärmschutzmassnahmen. Das heisst, die Wälle nördlich der A2 und die Lärmschutzwand nördlich der Bahnlinie werden nicht durch Bund, Kanton und SBB übernommen, sondern müssen durch die Grundeigentümer bezahlt werden (insgesamt 10.6 MCHF). Der Kanton besitzt ca. 25% des Bodens in diesem Abschnitt und ist als Grundeigentümer zur Übernahme der Kosten verpflichtet. Ein Kreditbeschluss erfolgt hier nicht. Eine Regelung der Kosten muss durch ein Reglement oder durch das Quartierplanverfahren festgesetzt werden.

Es sind folgende detaillierte Massnahmen notwendig: Entlang der SBB-Linie wird auf der Nordseite auf der Höhe der geplanten Projekte in Pratteln-Heissgeland eine 2 m hohe Betonmauer erstellt (Kosten 1.2 MCHF). Auf drei Abschnitten wird auf der Nordseite der Nationalstrasse in Pratteln ein Steil-Wall erstellt, die Abschnitte sind 500m, 500m und 300m lang. Die Kosten für die Wälle belaufen sich auf 5 MCHF, 2 MCHF und 2.4 MCHF.

Offen ist noch die Rechtslage aufgrund des neuen Finanzausgleichs in Bezug auf die Besitzverhältnisse der Nationalstrassen, wenn durch den Kanton entlang der Nationalstrasse Lärmschutzmassnahmen erstellt werden sollen. Ebenfalls hat der Bundesgerichtsentscheid 1A 198/2005/scd zu "Beiträgen an Lärmschutzwand entlang der Autobahn A2 bei Sissach" den Kanton als Strasseneigentümer zu Zahlungen verpflichtet. Aufgrund dieser neuen Praxis ist der Kostenteiler für Lärmschutzmassnahmen heute nicht definitiv festzustellen; jedenfalls gehen die Kosten zu Lasten Dritter.

**Im Rahmen der Projektierung der Rheinstrasse müssen die Massnahmen für den Lärmschutz neu ermittelt werden. In dieser Vorlage ist der Lärmschutz nicht kostenrelevant.**

## a) Zeitplan

▪ Projektierung	2012 - 2014
▪ Realisierung	2014 - 2022

## b) Geschätzte Kosten

▪ Projektierung Lärmschutzmassnahmen	300'000 CHF
▪ Realisierung Lärmschutzmassnahmen	10'600'000 CHF
<b>Total</b>	<b>10'900'000 CHF</b>

## c) Finanzierung und Kostenteiler

**Projektierung**

Kanton als Grundeigentümer	Summe
100%	100%
300'000 CHF	300'000 CHF

Kanton: Projektierung zu Lasten ARP-Konto Nr. 2350.503.30-06. Der Aufwand ist den einzelnen Parzellen im Finanzvermögen und der Basellandschaftlichen Kantonalbank als Treuhänderin zu belasten resp. zu aktivieren und dem ARP zurückzuvorgüten.

**Realisierung**

Kanton als Grundeigentümer	Private	Summe
25%	75%	100%
2'650'000 CHF	7'950'000 CHF	10'600'000 CHF

Kanton: Realisierung zu Lasten ARP-Konto Nr. 2350.503.30-06. Der Aufwand ist den einzelnen Parzellen im Finanzvermögen und der Basellandschaftlichen Kantonalbank als Treuhänderin zu belasten resp. zu aktivieren und dem ARP zurückzuvorgüten zu Gunsten Konto-Nr. 2350.466.00-006.

Finanzierungspriorität: 2

Antrag an den Landrat:

1. Von der Projektierung und Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen wird Kenntnis genommen **(Beschluss 13)**.

### 5.4.3 Gebietsmanagement

Die anspruchsvolle Aufgabe, eine Gesamtplanung in der Grösse und Komplexität von Salina-Raurica zu realisieren, macht mit Blick auf die zeitgerechte Umsetzung ein professionelles Gebietsmanagement mit einer speziellen Organisationsform notwendig. Einerseits geht es darum, die Interessen der beteiligten Gruppierungen (Grundeigentümer, Gemeinden, Kanton, Investoren, Öffentlichkeit) zu wahren und andererseits die Zielsetzungen der Planung und seine Qualität – auch in den einzelnen Teilschritten - umzusetzen. Dazu ist auch ein Gebietsmarketing wichtig – um im bestehenden Konkurrenzkampf Gehör zu finden.

Das Gebietsmanagement wird die personellen Ressourcen einer Person über drei Jahre beanspruchen. Es ist sowohl eine externe Beauftragung denkbar, als auch eine interne Übernahme der Aufgabe in der kantonalen Verwaltung (aufgrund des hohen Anteils im Grundbesitz). Gefragt sind vor allem Kenntnisse in Planungsabläufen und Immobilienmanagement. Aus dem Gebietsmanagement wird das Gebietsmarketing hervorgehen, sobald die Realisierung näher rückt. Wichtig ist, dass Gebietsmanagement und Gebietsmarketing eng in der Trägerorganisation eingebunden sind.

Die Kosten für das Gebietsmanagement belaufen sich auf 300'000 CHF (1 Person à 100'000 CHF pro Jahr x 3 Jahre).

a) Zeitplan	
Gebietsmanagement	2007 - 2009
b) Geschätzte Kosten	
Gebietsmanagement: Personalkosten 100'000 CHF pro Jahr x 3 Jahre	300'000 CHF
Total	300'000 CHF
c) Finanzierung und Kostenteiler	
<b>Gebietsmanagement</b>	<b>Summe</b>
Kanton	
100%	100%
300'000 CHF	300'000 CHF
Kanton: zu Lasten laufende Rechnung ARP Konto Nr. 2350.318.20-006 (Verpflichtungskredit).	
Kostenteiler: Verhandlungsbasis	

Finanzierungspriorität: 1

Antrag an den Landrat:

1. Der Durchführung des Gebietsmanagements wird zugestimmt. Der Verpflichtungskredit in der Höhe von 300'000 CHF zu Lasten des oben genannten Kontos wird genehmigt (Beschluss 14).

#### 5.4.4 Gebietsmarketing

Das Gebietsmarketing muss eng verknüpft werden mit dem Gebietsmanagement und der Trägerorganisation, es wird jedoch erst etwas später aktiv. Notwendig ist ca. ein Personenjahr über einen Zeitraum von 10 Jahren; wesentlich sind Kompetenzen in Ökonomie und im Immobilienmarkt. Da es sich in erster Linie um Vermarktungsaufgaben handelt, muss das Gebietsmarketing durch die Grundeigentümer getragen werden; Kanton und Gemeinden sind hier in der Rolle als Eigentümer vertreten. Da die Gemeinden eine finanzielle Beteiligung ablehnen, müssen die Kosten von 1 MCHF (1 Person à 100'000 CHF pro Jahr x 10 Jahre) vom Kanton getragen werden.

a) Zeitplan	
Gebietsmarketing	2010 - 2019
b) Geschätzte Kosten	
Gebietsmarketing: Personalkosten 100'000 CHF pro Jahr x 10 Jahre	1'000'000 CHF
Total	1'000'000 CHF
c) Finanzierung und Kostenteiler	
<b>Gebietsmarketing</b>	
Kanton	Summe
100%	100%
1'000'000 CHF	1'000'000 CHF
Kanton: zu Lasten laufende Rechnung ARP Konto Nr. 2350.318.20-006 (Verpflichtungskredit).	
Kostenteiler: Verhandlungsbasis	

Finanzierungspriorität: 2

Anträge an den Landrat:

- Der Verpflichtungskredit in Höhe von brutto 1'000'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten des oben genannten Kontos für die Durchführung des Gebietsmarketings wird bewilligt **(Beschluss 15)**.



### 5.4.5 Landumlegung

Aufgrund der heutigen Eigentumsverhältnisse und der Lage der einzelnen Grundstücke ist absehbar, dass mit einer Baulandumlegung die rasche Überbaubarkeit und die Verflüssigung des Baulandmarktes erreicht werden kann. Erste Überlegungen sind von der Firma Geoprät AG im Auftrag des Kantons zusammengestellt worden. Die öffentlich-rechtliche Baulandumlegung des gesamten Areals Salina-Raurica wird in Teil-Quartierplänen umgesetzt.

Ziel der Landumlegung ist die Vorbereitung zur möglichst schnellen Verlegung der Rheinstrasse sowie Projektierung der notwendigen Erschliessungsstrassen, die Neuzuteilung von Parzellen und gerechte Verteilung der öffentlichen Flächen auf die Grundeigentümer und damit ein Ausgleich des Mehrwerts. Es wird von zwei Baulandumlegungsperimetern ausgegangen: Raum S-Bahn-Haltestelle Pratteln Salina-Raurica und Salina-Raurica Mitte. Diese Aufteilung ermöglicht ein rascheres und zielorientiertes Umsetzen. Bei der Baulandumlegung müssen die öffentlichen Flächen zu einem angemessenen Umfang auf alle Grundbesitzer verteilt werden (Opfersymmetrie), d.h. es ist mit den üblichen Abtretungen in der Höhe von 12-15% der Fläche zu rechnen. Einen wesentlichen Anteil davon wird auf den Längi-Park entfallen. Aufgrund der vorzeitigen Besitzeinweisung können Teilprojekte bereits vor Ablauf der gesamten Landumlegung in Angriff genommen werden.

Die Kostenschätzung für die Landumlegung geht von einem Betrag von 800'000 CHF aus. Diese Kosten werden von den Grundeigentümern getragen – auch vom Kanton mit einem Anteil von rund 20% am Grundbesitz.

a) Zeitplan	
Baulandumlegung	2007 - 2016

b) Geschätzte Kosten	
Baulandumlegung	800'000 CHF
<b>Total</b>	<b>800'000 CHF</b>

c) Finanzierung und Kostenteiler			
<b>Landumlegung</b>			
Kanton	Gemeinden Augst und Pratteln	Private	Summe
20%	17%	63%	100%
160'000 CHF	136'000 CHF	504'000 CHF	800'000 CHF

Der Aufwand ist den einzelnen Parzellen im Finanzvermögen und der Basellandschaftlichen Kantonalbank als Treuhänderin zu belasten resp. zu aktivieren.

Finanzierungspriorität: 1

## 6. Finanzielle Konsequenzen

### 6.1. Übersicht Kosten und Erträge (neu)

In dieser Landratsvorlage sind einerseits die Kosten für das gesamte Projekt Salina-Raurica dargelegt, die im Laufe der kommenden Jahre auf die Projektträger zukommen werden und andererseits die Beträge, die jetzt mit dieser Vorlage beantragt werden. Die nachfolgenden Tabellen enthalten die Kostenübersicht über das gesamte Vorhaben Salina-Raurica und stellt die Kosten, die auf den Kanton entfallen, in Relation zu den gesamten Kosten und den Beiträgen durch Gemeinden und Private. Die in dieser Vorlage beantragten Verpflichtungskredite sind gelb hinterlegt.

Die Kostenschätzungen basieren auf den Angaben des Planungsteams a.e.v.i., das den Entwicklungsplan Salina-Raurica ausgearbeitet hatte sowie auf Korrekturen durch einzelne Fachstellen der BUD. Die Kostengenauigkeit beträgt in der Regel + /- 30%; für den überarbeiteten Teil Verkehr +/- 40%, da es sich lediglich um Kostenschätzungen aufgrund von Strassentypologien handelt. Für den Variantenvergleich ist dieser Ansatz geeignet.

Der Grossteil der Kosten entfällt auf Erstellung von Verkehrsinfrastruktur, die zu einem erheblichen Teil durch den Kanton alleine zu tragen ist, jedoch zu den Schlüsselprojekten der Gesamtplanung Salina-Raurica gehört und eine Voraussetzung für die Realisierung ist. Die Gemeinden und auch Private werden an der Erstellung der wesentlichen Infrastrukturen (Parks, Grünflächen und Verkehrsinfrastruktur) beteiligt. Die Erstellung der Gebäudeinfrastruktur wird im Wesentlichen an private Investoren delegiert; hier ist selbstverständlich auch eine Beteiligung von Kanton und Gemeinden denkbar, aber nicht Voraussetzung. Die Bauprojekte des Gesamtvorhabens Salina-Raurica führen zu Investitionen von rund 900 MCHF über einen Zeitraum von 25 Jahren.

Die gesamten Kosten des Vorhabens Salina-Raurica wurden auf das notwendige Minimum reduziert. Ein wesentliches Sparpotenzial besteht nicht mehr. Die Priorisierung der einzelnen Kreditanträge ermöglicht eine zeitliche Verschiebung der Massnahmen nach hinten und damit eine Flexibilität in der Finanzierung. Massnahmen mit der Finanzierungspriorität 2 sind jedoch ebenfalls notwendig zur Realisierung der Gesamtplanung Salina-Raurica.

Für den Kanton Basel-Landschaft kostet Salina-Raurica 83'276'500 CHF. Dabei ist zu berücksichtigen, dass durch den kostenneutralen Landerwerb für die Rheinstrassenverlegung 10'500'000 CHF abzuziehen sind. Ohne die sowieso anfallenden und bereits im Investitionsprogramm eingestellten Kosten für die Rheinstrassensanierung in der Höhe von 16'500'000 CHF reduziert sich dieser Wert noch einmal. Mit dieser Vorlage werden Beschlüsse in der Höhe von 22'446'500 CHF (inkl. Landerwerb) beantragt.

Da die meisten Beträge noch nicht im Investitionsprogramm 2006-2016 eingestellt sind, wird eine Verschlechterung des Finanzplans erwartet (siehe Kap. 6.2).

Zu den Festsetzungen des Spezialrichtplans Salina-Raurica im Kapitel Siedlung werden keine Kreditbeschlüsse beantragt.

Zu den Festsetzungen des Spezialrichtplans Salina-Raurica im Kapitel Landschaft werden insgesamt 3'402'500 CHF als Verpflichtungskredite beantragt. Die Massnahmen umfassen für den Bereich Landschaft die Projektierung und die Erstellung des Längi-Parks, des Rhein-Parks sowie die Ausarbeitung des Grün- und Freiraumkonzepts für das gesamte Gebiet. Der Rand-Park entfällt aufgrund der neuen Strassenführung.

Zu den Festsetzungen des Spezialrichtplans Salina-Raurica im Kapitel Verkehr werden insgesamt 17'644'000 CHF als Verpflichtungskredite beantragt unter Berücksichtigung der Sanierungskosten für die Rheinstrasse und des Landerwerbs. Im Bereich Verkehr fallen darunter die Projektierung von Tram-Korridor, von drei neuen Haltestellen, von der Verlegung und vom Rückbau der Rheinstrasse sowie die Vorplatzgestaltung des S-Bahnhofs und die Verkehrsberuhigung auf der Hauptstrasse in Augst (inkl. Archäologie).

Zu den Festsetzungen im Spezialrichtplan Salina-Raurica werden Massnahmen der Gesamtplanung und Umsetzung beantragt, die eine Umwelt-, Gestaltungs- und Realisierungsqualität garantieren. Es handelt sich dabei um Lärmschutzmassnahmen, den Aufbau eines Gebietsmanagements und -marketings sowie um die Landumlegung und die Störfalluntersuchungen. Die hier beantragten Kosten der Gesamtplanung und Umsetzung belaufen sich auf 1'400'000 CHF.

Zusammengefasst lassen sich die hier beantragten Kosten für die Projektierungsphase aufteilen in:

Investitionsrechnung in CHF:

Bruttobetrag	Beiträge von Dritten *	Nettobetrag Kanton
16'800'000	0	16'800'000

\* Der Landerwerb für die Verlegung der Rheinstrasse und der Verkaufserlös werden in der gleichen Grössenordnung geschätzt; daraus folgt ein Beitrag von Dritten in der Höhe von 0.00 CHF

Laufende Rechnung in CHF:

Bruttobetrag	Beiträge von Dritten	Nettobetrag Kanton
9'604'000	3'957'500	5'646'500

Gegenüber der LRV 2007/005 sind folgende Korrekturen bezüglich Kosten festzuhalten (in MCHF):

Massnahme	LRV 2007/005	LRV2007/005b	Differenz
<b>Rand-Park</b>			
- Projektierung	0.05	--	- 0.05
- Realisierung	0.55	--	- 0.55
<b>Verlegung Rheinstrasse</b>			
- Projektierung	2.0	3.0	+ 1.0
- Realisierung	19.0	33.0	+ 14.0
<b>Verkehrsberuhigung Hauptstr. Augst</b>			
- Projektierung	0.3	0.5	+ 0.2

- Realisierung (inkl. Archäologie)	4.0	8.5	+ 4.5
Bilanz			+ 19.1

Die hier vorliegenden Korrekturen der LRV verteuern das Projekt Salina-Raurica um 19.1 MCHF.

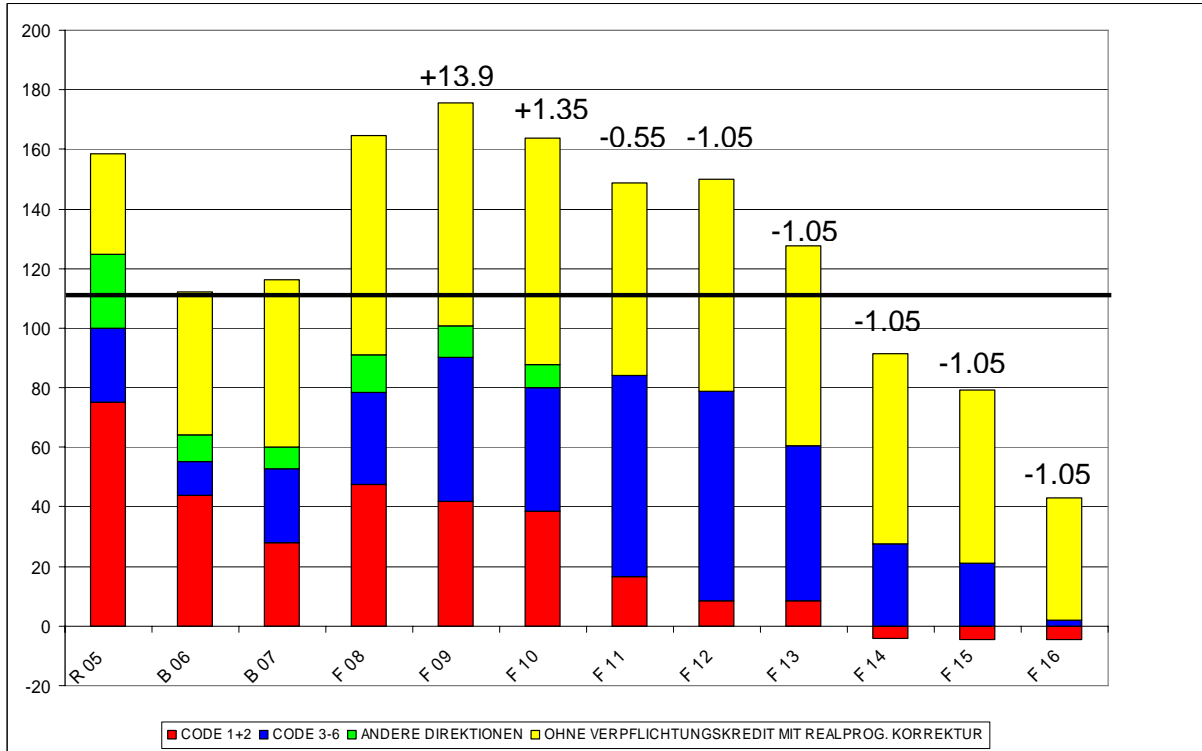
Mit der Strassenführung des Spezialrichtplans entstehen für die Gemeinde Pratteln Mehrkosten in Höhe von 19 MCHF für die kommunale Erschliessung, die entsprechend Anrainerbeiträgen mit den Anrainern geteilt werden.

Finanzplanrelevante grössere Ausgaben kommen bei Salina-Raurica erst mehrere Jahre nach Landratsbeschluss zum Tragen und sind daher heute noch nicht im Finanzplan eingestellt.

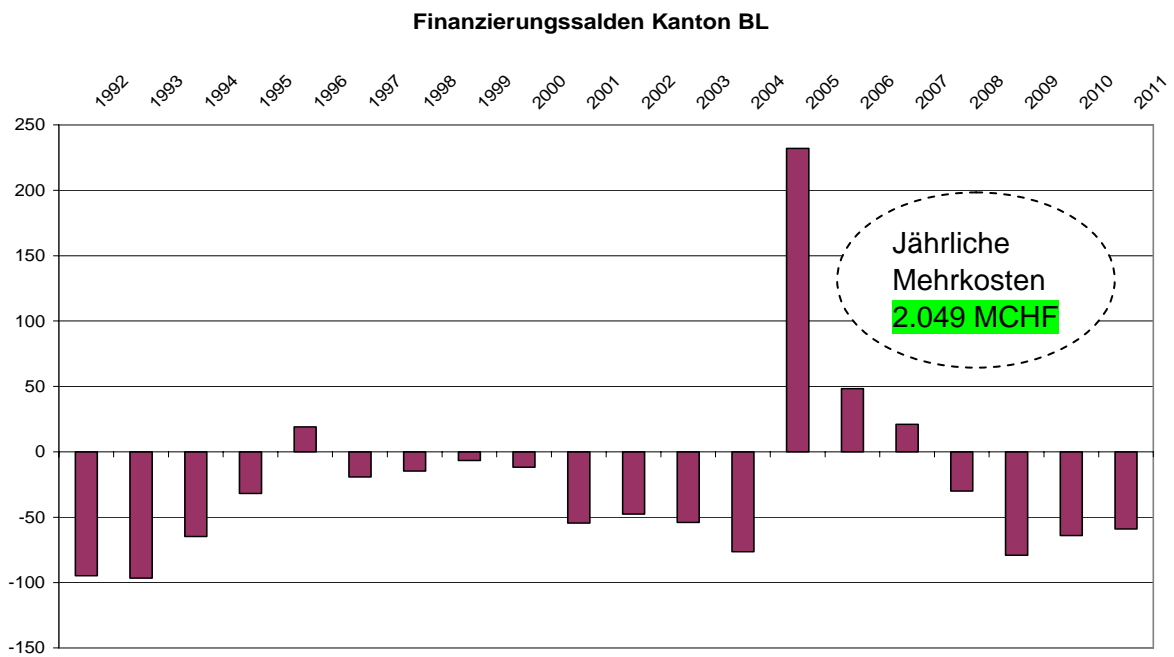
### 6.2. Auswirkungen auf die Verschuldung (neu)

Insgesamt lassen sich die Kapitalkosten und Investitionen folgendermassen bilanzieren:

#### Auswirkungen auf das Investitionsprogramm des Kantons Basel-Landschaft



#### Auswirkungen auf den Finanzplan des Kantons Basel-Landschaft



## 7. Antrag (neu)

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 19. August 2008

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Ballmer

der Landschreiber:

Mundschin

### Beilagen

- Landratsbeschluss
- Spezialrichtplan (Objektblätter Natur und Landschaft, Verkehr mit Anhang 4)
- Erläuterungsbericht
- Kostenzusammenstellung (Anhänge 1-3)
- Vernehmlassungsbericht Juni 2008 (LRV 2007/005b)

## Landratsbeschluss

### über Genehmigung des Spezialrichtplans Salina-Raurica

### und der Projektierungs- und Verpflichtungskredite für die Schlüsselprojekte im Gebiet Salina-Raurica und Realisierung von ersten Projekten

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Landrat genehmigt den Spezialrichtplan Salina-Raurica.
2. Der Landrat stimmt der Gesamtplanung Salina-Raurica zu.
- 3.1. Dem Gestaltungswettbewerb und der Realisierung des Projekts Längi-Park wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 3'850'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten der Voranschläge ARP 2008-2010 des Kontos ARP Nr. 2350.318.20-006 bewilligt.
- 3.2. Der Landrat nimmt Kenntnis von den Beiträgen der Gemeinden Pratteln und Augst in der Höhe von 1'037'500 CHF und den Beiträgen von Privaten in Höhe von 900'000 CHF zu Gunsten der Konti Nr. 2350.465.60-006, 2350.466.00-006, 2350.462.11-006.
- 4.1. Der Projektierung und der Realisierung des Projekts Rhein-Park wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 2'810'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten der Investitionsrechnung (1'000'000 CHF) Konto Nr. 2350.503.30-006 sowie der laufenden Rechnung (1'810'000 CHF) Konti Nr. 2350.318.20-006, 2350.365.70-006 bewilligt.
- 4.2. Der Landrat nimmt Kenntnis von den Beiträgen von Privaten in Höhe von 1'320'000 CHF zu Gunsten der Konti Nr. 2350.465.60-006, 2350.466.00-006.
- 5.1. Von der Projektierung und der Realisierung des Projekts Grün- und Freiraumkonzept wird Kenntnis genommen.
- 5.2. Der Landrat nimmt Kenntnis des Beitrags der Gemeinden Pratteln und Augst in Höhe von 200'000 CHF.
- 6.1. Der Erstellung des Bahnhofsvorplatzes wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 2'500'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten der laufenden Rechnung Konto Nr. 2317.364.00-016 (1'000'000 CHF) sowie der Investitionsrechnung Konto Nr. 2350.503.30-006 (1'500'000 CHF) bewilligt.
- 6.2. Der Landrat nimmt Kenntnis von dem Beitrag der Gemeinde Pratteln in Höhe von 500'000 CHF zu Gunsten Konto Nr. 2317.462.10-015.
7. Der Projektierung der drei neuen Haltestellen und des Tram-Korridors wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 1'344'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten des Kontos Nr. 2317.364.00-016 bewilligt.
8. Dem Aufbau eines Verkehrsmanagements wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 300'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten des Kontos Nr. 2312.501.20-150 bewilligt.
- 9.1. Der Verlegung der Rheinstrasse wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 3'000'000 CHF (inkl. MwSt.; ohne Berücksichtigung der anfallenden Sanierungskosten Rheinstrasse) zu Lasten des Kontos Nr. 2312.501.20-150 sowie für den Landerwerb von brutto 10'500'000 CHF zu Lasten des Kontos Nr. 2312.501.20-150 bewilligt.

- 9.2. Der Landrat nimmt Kenntnis von den Landkäufen in Höhe von 10'500'000 CHF zu Lasten Konto Nr. 2312.501.20-150 für die Rheinstrassenverlegung und von den Landverkäufen an Dritte.
- ~~9.3. Der Regierungsrat wird beauftragt, eine langfristige Option für die Verlegung der Rheinstrasse ab ARA Rhein südlich der A2 bis zum Anschluss Liestal zu prüfen.~~
10. Von der Projektierung und der Realisierung des Rückbaus Rheinstrasse wird Kenntnis genommen.
11. Der Projektierung der Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 500'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten des Kontos Nr. 2312.501.20-139 bewilligt.
12. Der Durchführung von Störfalluntersuchungen wird zugestimmt und ein Verpflichtungskredit von brutto 100'000 CHF (inkl. MwSt.) zu Lasten des Kontos Nr. 2380.318.20-100 bewilligt.
13. Von der Projektierung und Umsetzung von Lärmschutzmassnahmen wird Kenntnis genommen.
14. Der Durchführung des Gebietsmanagements wird zugestimmt. Der Verpflichtungskredit in der Höhe von 300'000 CHF zu Lasten Konto Nr. 2350.318.20-006 wird bewilligt.
15. Der Verpflichtungskredit in der Höhe von brutto 1'000'000 CHF zu Lasten des Kontos Nr. 2350.318.20-006 für die Durchführung des Gebietsmarketings wird bewilligt.
16. Der Regierungsrat trifft geeignete Massnahmen, damit die historischen Relikte der Salzgewinnung (namentlich die Türme und zugehörige Bauten) am bestehenden oder einem nahe liegenden Standort eine definitive Bleibe in einem würdigen, ihrer Bedeutung für die Kantongeschichte entsprechenden Rahmen ("Salinapark") finden können.
17. Die Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
18. ~~Die Ziffern 3.1, 4.1, 6.1, 7, 9.1, 11, 15 dieses Beschlusses unterliegen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.~~
19. Dieser Beschluss erfolgt unter dem Vorbehalt, dass der Bundesrat den Spezialrichtplan genehmigt hat.
20. ~~Die Ziffern 3.2, 4.2, 5.2, 6.2, 9.2 dieses Beschlusses erfolgen unter dem Vorbehalt, dass Dritte Kreditbeiträge rechtskräftig beschlossen haben.~~ Die Kredite werden, da wo keine Rechtsgrundlagen für den Kostenteiler vorliegen, erst rechtskräftig, wenn die entsprechenden Verträge allseitig unterzeichnet vorliegen und die Beitragszahlungen zugesichert sind.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:



# Kantonaler Spezialrichtplan Salina-Raurica



## SPEZIALRICHTPLAN zu LRV 2007/005A

Der Kantonale Spezialrichtplan umfasst die Spezialrichtplan-Karte sowie den Richtplantext (Objektblätter).

Der kantonale Spezialrichtplan ist ein Planungsinstrument gemäss § 10 des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998. Er legt weitergehende Vorgaben für die Nutzungsplanung als der kantonale Richtplan fest.

Der kantonale Spezialrichtplan ist für die Behörden verbindlich (§ 10 Abs. 3 RBG).

**Mitberichtsverfahren und Vernehmlassung bei den Gemeinden, Kanton AG und Grundeigentümern: 10. April 2008 - 6. Juni 2008**

rsaaurinea

Arbeiten • Wohnen • Wissen • Erleben am Rhein

# L Objektblatt Natur und Landschaft

## A. Ausgangslage

KORE	Lebensräume für Pflanzen und Tiere erhalten: Leitsatz 1, 2, 3
Regionalplan Siedlung	<p>Der Regionalplan Siedlung sieht für das Gebiet Salina-Raurica einerseits einen ökologischen Ausgleich im Siedlungsgebiet (Objektblatt-Nr. S 6.3) vor und beschreibt andererseits einen erheblichen Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutzobjekten (Objektblatt-Nr. S 6.2). Der ökologische Ausgleich im Siedlungsgebiet ist dort wichtig, wo grossflächige Bauzonen neu überbaut werden sollen. Im Rahmen der Planung Salina-Raurica stellte sich die Aufwertung der Freiflächen als eine unumgängliche Massnahme heraus, um die umfangreichen Bauflächen in der Rheinebene qualitativ voll nutzen und um der Gemeinde Pratteln zu einem besseren Image verhelfen zu können.</p> <p>Die erheblichen Konflikte mit Natur- und Landschaftsschutzobjekten beziehen sich auf die Zurlindengrube, ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung, das in der Industriezone liegt und somit derzeit eine bauliche Nutzung verhindert. Der Regionalplan Siedlung als behördenverbindlicher kantonaler Spezialrichtplan beinhaltet den Auftrag: "Die zuständigen kantonalen Stellen (ARP, ALV) unterbreiten dem Regierungsrat einen Genehmigungsantrag, welcher Umfang und Kosten der Unterschutzstellung ausweist. Mit einer separaten Landratsvorlage wird eine Verlegung des Amphibienlaichgebiets beantragt." <b>Die Verlegung der Zurlindengrube sowie der entsprechende Kredit wurden am 3. Mai 2007 (LRB 2007/017) durch den Landrat beschlossen.</b></p>
Salina-Raurica	Eine zukünftige Arbeitsplatzentwicklung muss über grosse Freiraumqualitäten verfügen, um im Wettbewerb bestehen zu können. Das Gebiet Salina-Raurica ist heute bereits durch zerschneidende Infrastrukturen stark belastet. Die Aufwertung des Planungsgebietes mit Grün- und Freiflächen ist eine unverzichtbare Massnahme, um Aufenthaltsqualität für Bewohnerschaft und Arbeitende in einem bislang wenig attraktiven Raum zu schaffen und um den ökologischen Ausgleich vorzunehmen (Art. 18 NHG).
IANB	Die Zurlindengrube ist in das Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung aufgenommen. Gemäss Amphibienlaichgebiete-Verordnung (AlgV) sind diese Objekte in ihrer Qualität und Eignung als Amphibienlaichgebiete sowie als Stützpunkte für das langfristige Überleben und die Wiederansiedlung gefährdeter Amphibienarten ungeschmälert zu erhalten. Zum Schutzziel gehört die Erhaltung und Förderung des Objektes als Amphibienlaichgebiet und als Element im Lebensraumverbund sowie die Erhaltung und Förderung der wertgebenden Amphibienpopulationen. Ein Abweichen vom Schutzziel ist nur zulässig für standortgebundene Vorhaben, die einem überwiegenden öffentlichen Interesse von ebenfalls nationaler Bedeutung dienen. Verursacherinnen und Verursacher sind in diesem Fall zu bestmöglichen Schutz-, Wiederherstellungs- oder ansonst angemessenen Ersatzmassnahmen verpflichtet.
NIN	Gemäss Schriftenreihe Umwelt Nr. 306 "Nationale Prioritäten des ökologischen Ausgleichs im landwirtschaftlichen Talgebiet" liegt die Rheinebene zwischen Pratteln und Laufenburg, Ergolzthal und Fricktal in einem "Nationalen Interessengebiet Naturschutz" (NIN). Diese Gebiete umfassen Biotop von nationalem Interesse, Lebensräume stark gefährdeter Arten sowie Flächen, die der langfristigen Sicherung stark gefährdeter Arten dienen. Für das Gebiet des Spezialrichtplans Salina-Raurica liegt die Bedeutung in der Erhaltung folgender nationaler Werte: strukturreiche Uferabschnitte an Rhein und Zuflüssen, Auenrelikte am Rhein, Trockenstandorte, Hochstammobstgebiete, Vögel der offenen und halboffenen Kulturlandschaft. Bezogen wird das NIN nur auf die Fläche ausserhalb der heute gültigen Bauzonen.

## B. Ziele

Regionalplan Siedlung	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Dort, wo es im Rahmen neuer Überbauungen möglich ist, sollen die Siedlungen siedlungsintern so angelegt und gestaltet werden, dass der Landschaftsraum stärker mit dem Siedlungsraum verknüpft wird oder die beiden Talseiten durch Siedlungsgrün miteinander vernetzt werden (Objektblatt-Nr. S 6.3).</li> <li>b) Die Zurlindengrube ist als Amphibien-Biotop von voraussichtlich nationaler Bedeutung zu schützen und zu erhalten, oder es ist entsprechend Ersatz zu schaffen.</li> <li>c) Es ist ein Biotopverbund-Konzept zu erarbeiten, welches aufzeigt, wie das Biotop mit benachbarten Lebensräumen (Anlegen von Wanderkorridoren, Verminderung der Barrierewirkung der Strassen etc.) ökologisch vernetzt werden kann (Objektblatt-Nr. S 6.2).</li> </ol>
Salina-Raurica	"Wir setzen uns ein für naturnahe und attraktive Erholungsräume" (RRB Nr. 960 vom 12.6.2001).

# L Objektblatt Natur und Landschaft

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

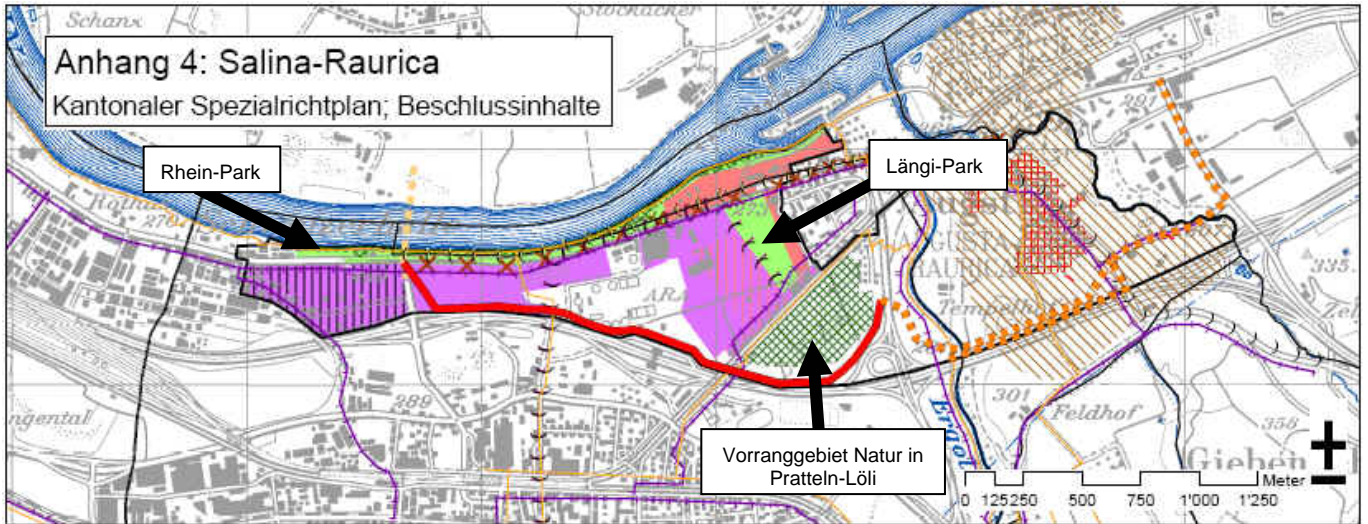
Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	▪ Verminderung Verkehrsaufkommen
	Siedlung	▪ Erhaltung / Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden Augst und Pratteln ▪ Begrenzung des Siedlungsraums
	Erholung / Wohlfahrt Soziale Aspekte Wirtschaftliche Aspekte	▪ Erhaltung und Aufwertung von Freiräumen für die Naherholung ▪ Höhere Identifikation mit dem eigenen Lebensraum ▪ Qualitative Aufwertung der Bauzonen und des Image des Standorts
Umwelt	Natur / Landschaft	▪ Erhaltung der Freiräume und des Landschaftscharakters ▪ Gewährleistung der grossräumigen Lebensraumvernetzung ▪ Verlegung Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung
	Grundwasser / Boden	▪ Erhaltung unversiegelter Flächen/natürlich gewachsener Böden
	Lärm / Luft	▪ Verminderung Siedlungsdichte mit belastenden Aktivitäten

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	<p>a) Die Anlage der <b>Parks</b> im Gebiet Salina-Raurica dient der urbanen Gestaltung, der ökologischen und gestalterischen Aufwertung des gesamten Gebiets sowie der grossräumigen Freiraumvernetzung. Je nach Lage sind die Parks urbaner und siedlungsbezogen auszugestalten oder eher freiraum- und naherholungsbezogen, aber möglichst naturnah mit einheimischen Pflanzen. Die Parks sind punktuell mit Einrichtungen für Freizeit und Sport auszugestalten. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.</p> <p>b) Die <b>Vorranggebiete Natur</b> dienen dem ökologischen Ausgleich und der grossräumigen Freiraumvernetzung. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.</p> <p>c) In das <b>Grün- und Freiraumkonzept</b> sind Parks, Vorranggebiete Natur und alle übrigen Flächen inklusive Flachdächer miteinzubeziehen.</p>
Planungsanweisungen	<p>Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:</p> <p>a) Die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, ein Grün- und Freiraumkonzept für das gesamte Gebiet Salina-Raurica auszuarbeiten, das die Anlage und den Unterhalt öffentlicher und halböffentlicher Freiflächen sowie die Flächen des ökologischen Ausgleichs regelt.</p> <p>b) Der Kanton übernimmt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln die Aufgabe, für die Grünanlage Längi-Park ein Varianzverfahren (Wettbewerb) mit den betroffenen Grundeigentümern und Anrainern durchzuführen.</p> <p>c) <b>Der Kanton übernimmt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln die Aufgabe, die Grünanlagen Längi-Park und Rhein-Park und Rand-Park mit den betroffenen Grundeigentümern und Anrainern zu projektieren und zu realisieren. Es erfolgt die Koordination mit dem Agglomerationspark Möhlin-Rheinfelden-Kaiseraugst.</b></p> <p>d) Der Kanton übernimmt die Aufgabe, für einen gleichwertigen Ersatzstandort der Zurlindengrube zu sorgen.</p> <p>e) Der Kanton sorgt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln für den ökologischen Ausgleich nach Art. 18b NHG.</p>
Örtliche Festlegungen	<p><b>Festsetzung</b> Als Freiflächen gemäss Spezialrichtplankarte (Anhang 4) werden festgesetzt:</p> <p>Park</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ "Rhein-Park" in Augst-Gallezen / Pratteln-Rheinufer</li> <li>▪ "Längi-Park" in Pratteln-Längi"</li> <li>▪ <b>"Rand Park" in Pratteln Heissgeländ und Pratteln Lölli</b></li> </ul> <p>Vorranggebiet Natur</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ "Wirtslöli", "Im Oos", "Rheinufer"</li> </ul>

# L Objektblatt Natur und Landschaft

Übersichtskarte:



# V Objektblatt Verkehr

## A. Ausgangslage

KORE	Individualverkehr: Leitsatz 2 Öffentlicher Verkehr: Leitsatz 2
Regionalplan Siedlung	<p>Gemäss Regionalplan Siedlung befindet sich der Grossteil der gewerblichen und industriellen Reserveflächen von Pratteln im Gebiet Salina-Raurica und ist noch nicht überbaut. Etwa die Hälfte der unüberbauten Gewerbe- und Industrieflächen ist nicht oder nur teilerschlossen und gilt damit als nicht baureif. Diese un- oder teilerschlossenen Flächen befinden sich unmittelbar westlich und östlich des Autobahnzubringers Pratteln, also an den erschliessungsmässig besten Lagen sowie im Dreieck A2 - SBB - Heissgeländstrasse.</p> <p>Aufgrund der mit 100'000 Fahrzeugen hohen täglichen Verkehrsbelastung auf dem benachbarten Autobahnteilstück Basel - Augst sowie der Emissionen der bestehenden Betriebe wird das Industriegebiet Pratteln-Nord lufthygienisch als erheblich vorbelastet betrachtet. Aus den Erfahrungen mit den bisherigen Umweltverträglichkeitsprüfungen im Gebiet Pratteln besteht darum ein dauernder Konflikt zwischen den Ausbauvorhaben in den Industrie- und Gewerbegebieten und den Forderungen des Luftreinemassnahmenplans. Mit jeder neuen Anlage wird die Verkehrssituation und Luftbelastung verschärft. Da Umweltverträglichkeitsprüfungen nur bei einzelnen Anlagen durchgeführt werden können und nicht für ein ganzes Gebiet möglich sind, drängt sich eine gesamtheitliche Sicht und Planung durch die Gemeinde und die betroffenen kantonalen Stellen auf. Dabei müssen sich alle Beteiligten klar darüber werden, was in diesem Gebiet in Zukunft wünschbar bzw. machbar ist und mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden können.</p> <p>Lufthygienische Probleme treffen insbesondere auch für das im Osten angrenzenden Wohngebiet Längi zu, auf welches zusätzlich noch Lärmimmissionen wirken. Ein Immissionsschutz des Wohngebiets Längi besteht nicht (Objektblatt-Nr. S 3.101).</p>
Salina-Raurica	<p>Die Planung Salina-Raurica erfüllt den Anspruch des Regionalplans Siedlung nach einem gesamthaften Vorgehen. Aufgrund der verkehrsbelasteten Ausgangssituation kann die Erschliessung der Rheinebene nur durch den gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgen, zusammen mit einem umfassenden Verkehrsmanagement. Ziel ist ein Modal-Split von 35% ÖV. Um eine Erhöhung der Verkehrsbelastung im Ortszentrum von Augst zu verhindern, sind hier entlastende Massnahmen angezeigt. Folgende richtplanrelevante Massnahmen sind notwendig, um die verkehrliche Entwicklung auf dieses Mass zu beschränken:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Die bereits genehmigte neue S-Bahn-Station,</li> <li>▪ Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst,</li> <li>▪ Verlegung der bestehenden Rheinstrasse (Kantonsstrasse),</li> <li>▪ Aufhebung und Rückbau der Rheinstrasse als Uferpromenade,</li> <li>▪ Umfahrung Augst / Kaiseraugst,</li> <li>▪ Verlängerung Tramlinie 14 auf Tram-Korridor von Pratteln-Mitte bis Pratteln Salina-Raurica,</li> <li>▪ sowie Anbindung S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica an Busverbindungen,</li> <li>▪ Verkehrsmanagement für das Gesamtgebiet.</li> </ul>

## B. Ziele

Regionalplan Siedlung	<p>a) Das Gebiet Industriezone Nord ist in wirtschaftlicher Hinsicht kantonales Interessensgebiet. D.h. es ist aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft sicherzustellen, dass unter Berücksichtigung der verschiedenen Konflikte die Voraussetzungen für eine gewerblich-industrielle Nutzung bestehen bleiben bzw. geschaffen werden.</p> <p>b) Das Gebiet Industriezone Nord weist - nicht zuletzt auch aufgrund seines Umfangs - zahlreiche gewichtige Konflikte auf. Eine adäquate Lösung ist nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts (Nutzung, Erschliessung, ev. Gestaltung) möglich.</p> <p>c) Planungsträgerin ist die Gemeinde (Objektblatt-Nr. S 3.101).</p>
Salina-Raurica	<p>Die Gesamtplanung Salina-Raurica soll eine umweltverträgliche und wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Die Planungsphase wird vom Kanton geleitet - die Realisierung erfolgt durch die Gemeinden. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert. Die Wohngebiete sollen durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen geschützt werden.</p>

# V Objektblatt Verkehr

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lokale Auswirkungen durch bauliche Anpassungen</li> <li>▪ Lokale und regionale Auswirkungen durch Verkehrszunahme (Salina-Raurica ca. 28'000 Fahrten DTV)</li> <li>▪ Entlastung des Strassennetzes durch Langsamverkehr</li> </ul>
	Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserte ÖV-Erschliessung</li> <li>▪ Vermehrte MIV-Emissionen</li> </ul>
	Erholung / Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Schutz der Wohngebiete in Augst durch Verkehrsberuhigung</li> </ul>
	Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höhere Standortgunst für Pratteln-Längi durch neue ÖV-Erschliessung</li> </ul>
	Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verbesserte MIV-Erschliessung führt zur Nutzung des Baulands</li> <li>▪ Verbesserte ÖV-Erschliessung führt zur Erhöhung der Standortgunst</li> </ul>
Umwelt	Natur / Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höheres Verkehrsaufkommen verstärkt die zerschneidende Wirkung der Verkehrsträger</li> </ul>
	Boden / Grundwasser	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Vermehrte MIV-Emissionen</li> </ul>
	Lärm / Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zunahme der Verkehrsemissionen, jedoch geringere Zunahmen als ungesteuerte Entwicklung durch hohen ÖV / LV-Anteil</li> </ul>

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	a)	Die bestehende Rheinstrasse in Pratteln wird im Rahmen ihrer anstehenden Sanierung zwischen Dürrenhübel und Längi entlang der Autobahn verlegt. Mit dieser neuen Lage wird die zentralere Erschliessung der Baulandparzellen Salina-Raurica ermöglicht. Geprüft wird eine Variante entlang bzw. südlich der Autobahn. Damit werden wirtschaftlich interessante, grossflächige Standorte am Rhein und Freiflächen für den Rhein-Park geschaffen. Der Bau der neuen Strasse ist so auszugestalten, dass die ökologische Vernetzung gegenüber heute verbessert wird.
	b)	Die Hauptstrasse in Augst zwischen der Verzweigung Frenkendörferstrasse und der östlichen Gemeindegrenze wird unter Mitwirkung der Gemeinde Kaiseraugst verkehrsberuhigt. Die Verkehrsberuhigung bzw. der Rückbau des Abschnitts Frenkendörferstrasse - Pratteln Längi erfolgt nach Verlegung der Rheinstrasse.
	c)	Mit dem Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse Rheinstrasse in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi wird die Anlage einer Uferpromenade ermöglicht.
	d)	Zwischen Pratteln-Mitte und der neuen S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica ist im Strassenbereich ein Tram-Korridor für eine Verlängerung der Linie 14 freizuhalten. Optional kann diese Linie später bis Kaiseraugst verlängert werden.
	e)	Im Fall einer massgeblichen Zusatzbelastung durch Salina-Raurica auf der Ortsdurchfahrt Augst ist eine südliche Umfahrung von Augst vorgesehen.
	f)	Innerhalb des Planungsgebietes werden flächendeckend attraktive und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr und für das bestehende Wanderwegnetz umgesetzt.
Planungsanweisungen	Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:	
	a)	Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den langfristigen Ausbau des A2-Anschlusses Pratteln zu koordinieren.
	b)	Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, die Verlegung der Rheinstrasse mit dem Astra zu koordinieren.
	c)	Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, das zeitlich und kapazitätsmässig auf die Bautätigkeit abgestimmt ist.
	d)	Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, mit dem Ziel, einen hohen ÖV-Anteil von 35% anzustreben.
	e)	Die Gemeinden Pratteln und Augst übernehmen die Aufgabe, die Projektierung und den Bau der neuen kommunalen Strassen in Salina-Raurica in die Wege zu leiten und für die Aufnahme in die Strassennetzpläne zu sorgen. Das kommunale Strassennetz im Gebiet Salina-Raurica wird so ausgestaltet, dass die massgeblichen Strassenverkehrserzeuger an die neue Rheinstrasse im Süden des Entwicklungsgebiets angebunden werden und allfälliger Schleichverkehr durch Salina-Raurica zwischen der Ortsdurchfahrt Augst und der neuen Rheinstrasse minimiert bzw. bestenfalls verunmöglicht wird (Ausbildung einer verkehrlichen Wasserscheide).
f)	Die Gemeinde Pratteln übernimmt die Aufgabe, die zentrale Strassenachse zur Erschliessung	

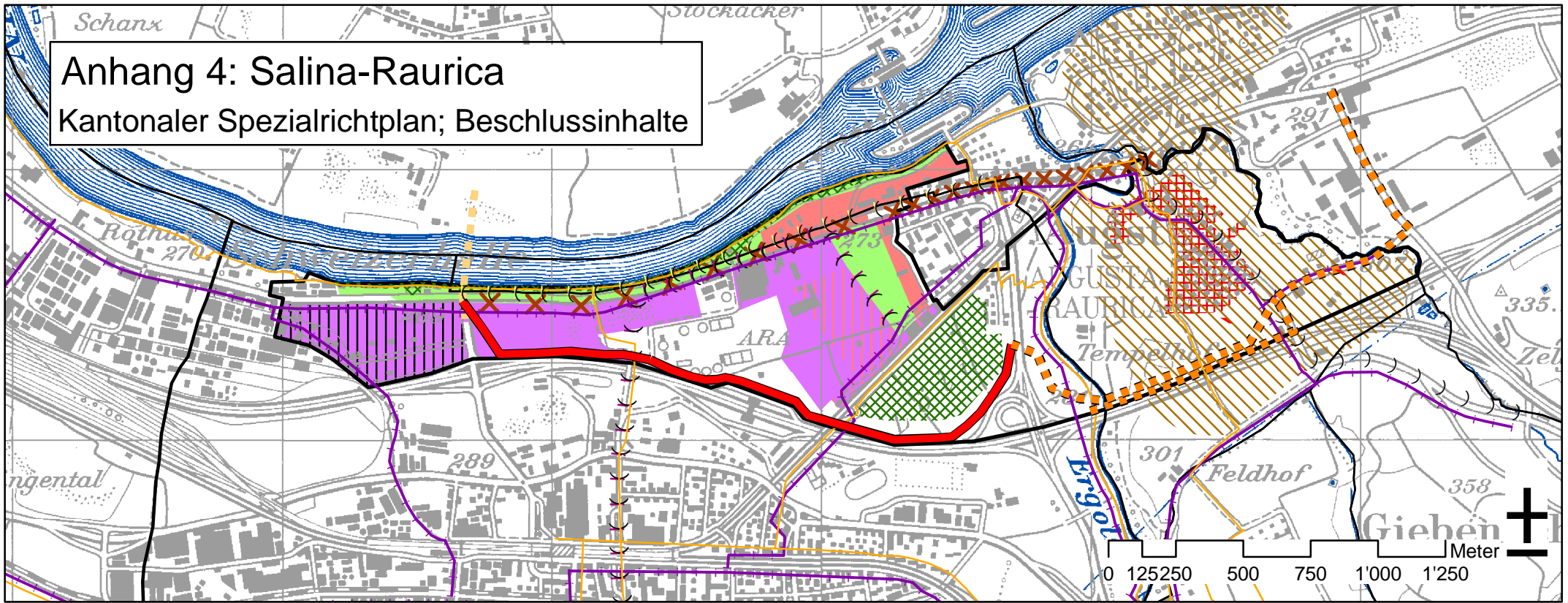


## Örtliche Festlegungen

	von Salina-Raurica sowie die Zufahrt zur S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica als Boulevard auszugestalten.
g)	Die Fachstellen des Kantons und die Gemeinden Augst und Kaiseraugst übernehmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau die Aufgabe, die Kennwerte für eine massgebliche Zusatzbelastung in Augst festzulegen und ggf. die Umfahrungsstrasse Augst zu projektieren.
<b>Festsetzung</b>	
Die Verkehrsinfrastrukturen gemäss Spezialrichtplankarte (Anhang 4) werden festgesetzt.	
Verkehrsberuhigung Hauptstrasse	"Hauptstrasse" in Augst zwischen Pratteln-Längi und Kantons-grenze
Verlegung der bestehenden Kantonstrasse	"Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Frenken-dörferstrasse
Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonstrasse	"Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi
<b>Zwischenergebnis</b>	
Umfahrung Augst	"Umfahrung" Augst zwischen A2 und Kaiseraugst
<b>Trassesicherung</b>	
Tram-Korridor Pratteln-Längi	"Tram-Korridor" Pratteln - Mitte bis S-Bahn-Station Salina-Rau-rica







# Anhang 4: Salina-Raurica

Kantonaler Spezialrichtplan; Beschlussinhalte







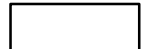


## Beschlussinhalt

-  Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete
-  Gewerbe-Dienstleistungsgebiet ohne publikumsintensive Einrichtungen
-  Wohn- und Geschäftsgebiet
-  Infrastrukturen Römerstadt
-  Wohnen
-  Park
-  Vorranggebiet Natur
-  Siedlungsperimeter Augst-Oberdorf

-  Verlegung der bestehenden Kantonsstrasse (Festsetzung)
-  Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse
-  Verkehrsberuhigung Hauptstrasse
-  Umfahrung Augst (Zwischenergebnis)
-  Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde
-  Tram-Korridor Pratteln - Längi (Trasseesicherung)

## Orientierender Inhalt

-  Planungsperimeter
-  antiker Stadtperimeter
-  Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde
-  Rheinüberquerung (Trasseesicherung)
-  kantonaler Wanderweg
-  kantonale Radroute
-  Gemeindegrenzen



Anhang 1: Gesamtkosten Projekt Salina-Raurica und Kostenteiler

Massnahmen	zu Lasten Konto-Nr.	Kosten in CHF brutto	Anteil Kanton BL	Anteil Kanton	Anteil Gemeinde Pratteln	Anteil Gemeinde Augst	Anteil Private	Projektierungsphase, brutto	Realisierungsphase, brutto	Beschluss Nr.
<b>Kosten Siedlung, Bauvorhaben</b>										
M1		73'100'000					73'100'000		73'100'000	
M2		40'200'000					40'200'000		40'200'000	
M3		45'300'000					45'300'000		45'300'000	
M4		239'800'000					239'800'000		239'800'000	
M5		125'000'000					125'000'000		125'000'000	
M6		132'800'000					132'800'000		132'800'000	
M7		84'700'000					84'700'000		84'700'000	
M8		62'300'000					62'300'000		62'300'000	
<b>Kosten Siedlung insg.</b>		<b>803'200'000</b>		<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>803'200'000</b>	<b>0</b>	<b>803'200'000</b>	
<b>Kosten Landschaft</b>										
Gestaltungswettbewerb Längi-Park	2350.318.20-006	250'000	45%: 112'500	112'500	112'500	25'000		250'000		Beschluss 3.1
Projektierung Längi-Park	2350.318.20-006	100'000	50%: 50'000	50'000	12'500	12'500	25'000	100'000		Beschluss 3.2
Erstellung Längi-Park	2350.365.70-006	3'500'000	50%: 1'750'000	1'750'000	437'500	437'500	875'000		3'500'000	Beschluss 3.3
Gestaltungs- und Pflegekonzept Rhein-Park	2350.318.20-006	60'000	100%: 60'000	60'000				60'000		Beschluss 4.1
Projektierung Rhein-Park	2350.318.20-006	100'000	100%: 100'000	100'000				100'000		Beschluss 4.2
Erstellung Impulsprojekte Rhein-Park	2350.503.30-006	1'000'000	100%: 1'000'000	1'000'000					1'000'000	Beschluss 4.3
Umsetzung Rhein-Park	2350.365.70-006	1'650'000	20%: 330'000	330'000			1'320'000		1'650'000	Beschluss 4.4
Freiraumkonzept Gesamtgebiet	2350.318.20-006	200'000	0%		160'000	40'000		200'000		Beschluss 5.1
<b>Kosten Landschaft insg.</b>				<b>3'402'500</b>	<b>722'500</b>	<b>515'000</b>	<b>2'220'000</b>	<b>710'000</b>	<b>6'150'000</b>	
<b>Kosten Verkehr</b>										
Erwerb Halle, Umzugskosten	2350.503.30-006	1'500'000	100%: 1'500'000	1'500'000					1'500'000	Beschluss 6.1
Erstellung Bhf. Vorplatz S-Bahnhof	2317.364.00-016	1'000'000	50%: 500'000	500'000	500'000				1'000'000	Beschluss 6.1
Projektierung Haltestellen	2317.364.00-016	144'000	100%: 144'000	144'000				144'000		Beschluss 7
Erstellung Haltestellen	2317.364.00-016	1'440'000	50%: 720'000	720'000	720'000				1'440'000	
Projektierung Tram-Korridor	2317.364.00-016	1'200'000	100%: 1'200'000	1'200'000				1'200'000		Beschluss 7
Erstellung Tram-Korridor	2317.364.00-016	12'000'000	100%: 12'000'000	12'000'000					12'000'000	
Verkehrsmangement	2312.501.20-150	300'000	100%: 300'000	300'000				300'000		Beschluss 8
Projektierung Verlegung Rheinstrasse	2312.501.20-150	3'000'000	100%: 3'000'000	3'000'000				3'000'000		Beschluss 9.1
Rheinstrassensanierung	2312.501.20-150	33'000'000	100%: 33'000'000	33'000'000					33'000'000	
* Landerwerb Rheinstrasse	2312.501.20-150	10'500'000	100%: 10'500'000	10'500'000					10'500'000	Beschluss 9.2
Realisierung Rückbau Rheinstrasse	2312.501.20-150	7'000'000	50%: 3'500'000	3'500'000			3'500'000		7'000'000	Beschluss 10
Projektierung Verkehrsberuhigung Hauptstr. Augst	2312.501.20-139	500'000	100%: 500'000	500'000				500'000		Beschluss 11
Realisierung Verkehrsberuhigung Hauptstr. Augst	2312.501.20-139	8'500'000	100%: 8'500'000	8'500'000					8'500'000	
Kommunale Erschliessungsstrassen		2'750'000	0%		2'000'000	750'000			2'750'000	
Private Erschliessungsstrassen		19'700'000	0%				19'700'000		19'700'000	
<b>Kosten Verkehr insg.</b>				<b>75'364'000</b>	<b>3'220'000</b>	<b>750'000</b>	<b>23'200'000</b>	<b>5'144'000</b>	<b>94'890'000</b>	
<b>Gesamtplanung und Umsetzung</b>										
Revision alle Zonenpläne		200'000	0%		150'000	50'000		200'000		
Quartierplanverfahren Gesamtgebiet		1'400'000	0%				1'400'000	1'400'000		
Durchführung Störfalluntersuchung	2380.318.20-100	100'000	100%: 100'000	100'000				10'000		Beschluss 12
Projektierung Lärmschutz	2350.503.30-006	300'000	100%: 300'000	300'000				300'000		Beschluss 13
Realisierung Lärmschutz	2350.503.30-006	10'600'000	25%: 2'650'000	2'650'000			7'950'000		10'600'000	
Gebietsmanagement	2350.318.20-006	300'000	100%: 300'000	300'000				300'000		Beschluss 14
Gebietsmarketing	2350.318.20-006	1'000'000	100%: 1'000'000	1'000'000				1'000'000		Beschluss 15
Landumlegung		800'000	20%: 160'000	160'000	68'000	68'000	504'000	800'000		Beschluss 16
<b>Kosten Gesamtplanung insg.</b>				<b>4'510'000</b>	<b>218'000</b>	<b>118'000</b>	<b>9'854'000</b>	<b>4'010'000</b>	<b>10'600'000</b>	
<b>Gesamtkosten in CHF (mit Landerwerb)</b>				<b>83'276'500</b>	<b>4'160'500</b>	<b>1'383'000</b>	<b>238'474'000</b>	<b>9'864'000</b>	<b>914'840'000</b>	
<b>Gesamtkosten der LRV in CHF (mit Landerwerb)</b>		<b>27'104'000.00</b>		<b>22'446'500</b>	<b>1'222'500</b>	<b>515'000</b>	<b>23'200'000</b>	<b>7'154'000</b>	<b>8'650'000</b>	

Beschluss mit Kostenfolge durch LRV Salina-Raurica

\* Landerwerb Rheinstrasse ist kostenneutral



Anhang 3: Kalkulatorische Folgekosten aus Investitionen in CHF

Investition	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015	2016	2017	2018	2019	2020	2021	2022	2023
Plattform (20 Jahre Lebensdauer)			500'000	500'000												
Erwerb Halle (Direkter Abriss)		1'500'000														
Verkehrsmanagement (10 Jahre)		150'000	150'000													
Projektierung Rheinstrasse (10 Jahre)		1'500'000	1'500'000													
Landerwerb Rheinstrasse --> Finanzvermögen keine Abschreibung		10'500'000	-1'050'000	-1'050'000	-1'050'000	-1'050'000	-1'050'000	-1'050'000	-1'050'000	-1'050'000	-1'050'000	-1'050'000				
Projektierung Verkehrsberuhigung Augst (10 Jahre)		250'000	250'000													
<b>Abschreibung</b>																
Plattform 1. Tranche				25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000
Plattform 2. Tranche					25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000
<b>Total Plattform</b>				<b>25'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>
Erwerb Halle (Abriss 1x Abschreibung)		1'500'000														
Verkehrsmanagement 1. T			15'000	15'000	15'000	15'000	15'000	15'000	15'000	15'000	15'000	15'000				
Verkehrsmanagement 2. T				15'000	15'000	15'000	15'000	15'000	15'000	15'000	15'000	15'000	15'000			
<b>Total Verkehrsmanagement</b>			<b>15'000</b>	<b>30'000</b>	<b>30'000</b>	<b>30'000</b>	<b>30'000</b>	<b>30'000</b>	<b>30'000</b>	<b>30'000</b>	<b>30'000</b>	<b>30'000</b>	<b>15'000</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	
Projektierung Rheinstr. 1. T		150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000					
Projektierung Rheinstr. 2. T			150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000	150'000				
<b>Total Projektierung Rheinstrasse</b>		<b>150'000</b>	<b>300'000</b>	<b>300'000</b>	<b>300'000</b>	<b>300'000</b>	<b>300'000</b>	<b>300'000</b>	<b>300'000</b>	<b>300'000</b>	<b>300'000</b>	<b>150'000</b>	<b>0</b>			
Verkehrsberuhigung Augst 1. T				25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000			
Verkehrsberuhigung Augst 2. T				25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000	25'000			
<b>Total Projektierung Verkehrsberuhigung Augst</b>			<b>25'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>25'000</b>	<b>0</b>		
<b>Total Abschreibung</b>		<b>1'650'000</b>	<b>340'000</b>	<b>405'000</b>	<b>430'000</b>	<b>430'000</b>	<b>430'000</b>	<b>430'000</b>	<b>430'000</b>	<b>430'000</b>	<b>430'000</b>	<b>280'000</b>	<b>90'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>	<b>50'000</b>
<b>Zins</b>																
Plattform 1. Tranche				6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250
Plattform 2. Tranche					6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250
<b>Total Zins Plattform</b>				<b>6'250</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>
Verkehrsmanagement 1. T			3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750				
Verkehrsmanagement 1. T				3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750	3750			
<b>Total Zins Verkehrsmanagement</b>			<b>3750</b>	<b>7500</b>	<b>7500</b>	<b>7500</b>	<b>7500</b>	<b>7500</b>	<b>7500</b>	<b>7500</b>	<b>7500</b>	<b>7500</b>	<b>3750</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Projektierung Rheinstr. 1. T		37500	37500	37500	37500	37500	37500	37500	37500	37500	37500					
Projektierung Rheinstr. 2. T			37500	37500	37500	37500	37500	37500	37500	37500	37500	37500				
<b>Total Zins Projektierung Rheinstrasse</b>		<b>37500</b>	<b>75000</b>	<b>75000</b>	<b>75000</b>	<b>75000</b>	<b>75000</b>	<b>75000</b>	<b>75000</b>	<b>75000</b>	<b>75000</b>	<b>37500</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
Verkehrsberuhigung Augst 1. T			6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250					
Verkehrsberuhigung Augst 2. T				6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250	6250				
<b>Total Projektierung Verkehrsberuhigung Augst</b>			<b>6250</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>6250</b>	<b>0</b>	<b>0</b>	<b>0</b>
<b>Total Zins</b>		<b>37500</b>	<b>85000</b>	<b>101'250</b>	<b>107'500</b>	<b>107'500</b>	<b>107'500</b>	<b>107'500</b>	<b>107'500</b>	<b>107'500</b>	<b>107'500</b>	<b>70'000</b>	<b>22'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>	<b>12'500</b>
<b>Total Kalkulatorische Folgekosten</b>		<b>1'687'500</b>	<b>425'000</b>	<b>506'250</b>	<b>537'500</b>	<b>537'500</b>	<b>537'500</b>	<b>537'500</b>	<b>537'500</b>	<b>537'500</b>	<b>537'500</b>	<b>350'000</b>	<b>112'500</b>	<b>62'500</b>	<b>62'500</b>	<b>62'500</b>

# **Kantonaler Spezialrichtplan Salina-Raurica (LRV 2007/005A)**



**Vernehmlassungsbericht Juni 2008**

**zur**

**Vernehmlassung und Mitwirkung**

**vom 19. April 2008 bis 6. Juni 2008**

# Inhaltsverzeichnis

<b>A.</b>	<b>Bericht</b>	
1.	Formelle Übersicht	3
2.	Bemerkungen zur überarbeiteten Vorlage	4
2.1.	Formale Aspekte	4
2.2.	Generelle Beurteilung	4
<b>B.</b>	<b>Tabellarische Übersicht zu allen Stellungnahmen</b>	<b>5</b>

# 1. Formelle Übersicht

Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat in ihrem Schreiben vom 9. April 2008 den Nachbarkanton AG, die Gemeinden Pratteln, Augst und Kaiseraugst sowie interne Fachstellen eingeladen, Stellung zum Entwurf des Spezialrichtplans zu nehmen. Die Vernehmlassung fand vom 10. April 2008 bis zum 23. April 2008 statt. Mit Schreiben vom 22. Mai 2008 wurden die Grundeigentümer, die direkt von der neuen Trasseführung der Rheinstrasse betroffen sein könnten, ebenfalls zur Vernehmlassung eingeladen. Die Vernehmlassung der Grundeigentümer dauerte vom 22. Mai 2008 bis zum 6. Juni 2008.

Insgesamt gingen 24 Stellungnahmen ein:

- Kanton 1
- Gemeinden 3
- Grundeigentümerschaft 6
- Interne Verwaltungsstellen 15

Folgende Institutionen verfassten Stellungnahmen zum Spezialrichtplan Salina-Raurica:

Eingegangene externe Stellungnahmen	Abkürzung	Autor/in Stellungnahme
Kanton	AG	Departement Bau, Verkehr und Umwelt Kanton Aargau
Gemeinde	Augst	Gemeinde Augst
	Kaiseraugst	Gemeinderat Kaiseraugst
	Pratteln	Gemeinde Pratteln
Grundeigentümerschaft	BG Augst	Bürgergemeinde Augst
	EBL	Elektra Baselland
	Ehinger	Ehinger Familienstiftung Tempelhof
	Pfirter	Christoph Pfirter, Hauptstrasse 41, 4133 Pratteln
	Stiftung PAR	Stiftung Pro Augusta Raurica
	VSR	Vereinigte Schweizer Rheinsalinen
Eingegangene interne Stellungnahmen	Abkürzung	Autor/in Stellungnahme
Kanton BL	AIB	Amt für Industrielle Betriebe
	ALV	Amt für Liegenschaftsverkehr
	AUE	Amt für Umweltschutz und Energie
	BIT	Bauinspektorat
	BKSD	Bildungs- Kultur- und Sportdirektion Kanton Basel-Landschaft
	FKD	Finanz- und Kirchendirektion
	HBA	Hochbauamt
	JPMD	Justiz-, Polizei- und Militärdirektion
	KRAR	Kommission Römerstadt Augusta Raurica
	LHA	Lufthygieneamt beider Basel
	LK	Landeskanzlei
	RAR	Römerstadt Augusta Raurica
	SIT	Sicherheitsinspektorat
	TBA	Tiefbauamt
	VGD	Volkswirtschafts- und Gesundheitsdirektion
	Abkürzung	Definition
	z. K.	zur Kenntnisnahme
	berücksichtigt	Übernahme in die Landratsvorlage
	nicht berücksichtigt	keine Übernahme in die Landratsvorlage
	> <i>kursiv</i>	neuer Beschlusstext

## **2. Bemerkungen zur überarbeiteten Vorlage**

### **2.1. Formale Aspekte**

Im Frühjahr 2006 wurden eine vollständige Vernehmlassung und Mitwirkung mit der gesamten Landratsvorlage Salina-Raurica (2007/005) durchgeführt, wie sie im §7 RBG vorgesehen ist.

Eine öffentliche Mitwirkung wurde mit dem vorliegenden Mitwirkungsbericht nicht durchgeführt. Es wurde auf eine vollständige Vernehmlassung verzichtet, da der Landrat die Bau- und Umweltschutzdirektion lediglich mit einer Überarbeitung des Teils Verkehr beauftragt hatte, d.h. mit einer Prüfung und Präzisierung des Trasseverlaufs der Rheinstrasse und einer möglichen Umfahrungsstrasse für Augst.

In der nun vorliegenden Landratsvorlage (2007/005b) kam es nicht zu substantiellen Änderungen gegenüber der alten Vorlage. Es wurde daher lediglich eine Vernehmlassung bei den betroffenen Gemeinden, dem Nachbarkanton, den Fachstellen und den betroffenen Grundeigentümern durchgeführt.

### **2.2. Generelle Beurteilung**

Von den meisten Stellungnehmenden wird die Vorlage unterstützt. Sie hatten redaktionelle Korrekturvorschläge, Präzisierungsvorschläge, Fragen oder keine Bemerkungen.

Einzelne Stellungnehmende kritisierten die neue Strassenführung und sehen sie nicht als Verbesserung der alten Variante. Der Trasseverlauf wird zum Teil als lang und umständlich beurteilt und es wird kritisiert, dass die Trasseführung unnötig viel Land zerschneidet.

Eine völlige Ablehnung der Vorlage wurde von drei Parteien ausgesprochen: von der Gemeinde Kaiseraugst, der Bürgergemeinde Augst als Grundeigentümerin und dem Grundeigentümer Ehinger in Augst. Die Gemeinde Kaiseraugst befürchtet Mehrverkehr auf ihrem Strassennetz und eine Belastung der Wohnquartiere. Die BG Augst und Herr Ehinger wehren sich gegen die Umfahrungsstrasse von Augst und Kaiseraugst, da sie als Grundeigentümerschaft direkt von dem Trasseverlauf betroffen sein werden.

Die Umfahrungsstrasse ist eine Option, die nicht zwingend realisiert wird und nicht zur Erschliessung von Salina-Raurica beiträgt. Der Kanton Aargau unterstützt hingegen die erarbeitete Lösung.

Am 16. Juli 2008 hat eine Aussprache des Vorstehers der Bau- und Umweltschutzdirektion und Vertretern der Gemeinde Augst, der Bürgergemeinde Augst und der Gemeinde Kaiseraugst stattgefunden. Die Vertreter haben die heutige Planung, wie sie nun vorgeschlagen wird, akzeptiert.

## B. Tabellarische Übersicht zu allen Stellungnahmen

Thema	Antrag in Stichworten	Autor/in	Stellungnahme BUD	Umsetzung
Gesamtvorlage	Keine Bemerkungen	JPMD		z. K.
Gesamtvorlage	Keine Bemerkungen	BKSD		z. K.
Objektblatt Verkehr	Führung Tramkorridor ist eigentümlich.	VGD		z. K.
Objektblatt Verkehr	Realisierung Halbanschluss Kaiseraugst erst nach Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst ist nicht praktikabel.	VGD	Doch; Empfehlung des Verkehrsexperten	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Verkehrsprobleme werden in das noch dichter besiedelte Gebiet Liebrüti verlagert.	VGD	Nur zum Teil; Gemeinde Kaiseraugst war mitbeteiligt an Planungsprozess.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Keine Bemerkungen, Unterstützung der Vorlage	Augst		z. K.
Gesamtvorlage	Keine Bemerkungen	BIT		z. K.
Beschluss LR	Formale Ergänzungen zum LR-Beschluss	LK		berücksichtigt
Finanzvorlage	Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst, Kosten für archäologische Untersuchung sind in Realisierungskredit auszunehmen mit 2.5 MCHF sowie entsprechende redaktionelle Änderungen.	RAR		berücksichtigt
Gesamtvorlage	Massnahmen zur Luftreinhaltung sind jetzt zu untersuchen analog Dreispitz.	LHA	Grundsätze sind festgehalten; weitergehende Massnahmen werden im Rahmen von Einzelprojektierungen (UVB) durchgeführt.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Das Verkehrsaufkommen muss dem Modal-Split von 35% angepasst werden.	LHA	Einzelentscheidungen vom Landrat veranlassen keine redaktionelle Gesamtanpassung der Vorlage.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Planungsgrundsätze ergänzen: Für das Gebiet ist ein Modal-Split von 35% zu erreichen.	LHA	Steht bereits unter Planungsanweisung c)	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Mögliche P + R Standorte und weitere Massnahmen zur Erreichung einer verkehrsfreien Siedlungsgebiets sind zu prüfen.	LHA	P + R -Anlagen sind unwahrscheinlich, da sie eine andere Funktion haben. Massnahmen zur Verkehrsberuhigung der Quartiere werden auf Stufe kommunale Planung angegangen.	nicht berücksichtigt
Finanzvorlage	Fragen zur technischen Machbarkeit der Rheinstrassenverlegung	SIT	Fragen wurden telefonisch geklärt.	nicht berücksichtigt
Finanzvorlage	Störfalluntersuchung ist im östlichen Perimeter notwendig wegen Firma Haldemann.	SIT	Wurde an der GL vom 23.04.08 geklärt.	berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Die neue Rheinstrassenführung entlang der Autobahn quert wichtige Werkleitungen. Dies ist technisch und finanziell zu berücksichtigen.	AIB	Wird relevant bei der Projektierung und beim Ausführungsprojekt.	nicht berücksichtigt
Finanzvorlage	Landpreis 520.- CHF / m <sup>2</sup> ist zu niedrig	ALV		z. K.
Objektblatt Siedlung	Interessen ALV am Wohngebiet	ALV	Gemäss Kontakt ARP-ALV	z. K.
Objektblatt Verkehr	Neue Strassenführung wird in Frage gestellt.	ALV		z. K.
Finanzvorlage	Kosten für Kauf Halle zu niedrig	ALV	Kosten beziehen sich nicht auf Halle Trösch, sondern auf Halle Pestalozzi, geschätzter Wert 1 MCHF gemäss Eigentümer.	nicht berücksichtigt
Finanzvorlage	Parzelle 4609 wurde bereits an die Gemeinde weiterverkauft.	ALV		berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Die Kommission unterstützt die Vorlage und erachtet sie als Verbesserung.	KRAR		z. K.
Objektblatt Verkehr	Die neue Strassenführung steht im Konflikt zu den neuen Infrastrukturanlagen der Römerstadt und ist daher nicht geeignet.	HBA	Grundsätzlich richtige Kritik; da eine parzellenscharfe Linienführung noch nicht vorliegt, muss diese zusammen mit HBA und RAR entwickelt werden.	nicht berücksichtigt



Thema	Antrag in Stichworten	Autor/in	Stellungnahme BUD	Umsetzung
Objektblatt Natur + Landschaft	Die Massnahme Rand-Park entfällt. Beim Rückbau der Rheinstrasse ist möglichst viel Fläche naturnah zu gestalten.	AUE	Wird bei der Projektierung des Rückbaus berücksichtigt	berücksichtigt
Gesamtvorlage	Ein aktualisiertes Nachhaltigkeitsaudit ist mit dem gesamten Projekt Salina-Raurica vorzunehmen.	AUE	Nachhaltigkeitsaudit wurde Mai 2008 durchgeführt und in RRB aufgenommen.	berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Unterstützung der Vorlage. Da für die Gemeinde hohe finanzielle Aufwendungen für die Feinerschliessung entstehen, wird ein Entgegenkommen beim Landerwerb erwartet.	Pratteln	Kommunale Erschliessung wird durch Anstösser bezahlt. Landerwerb ist zu verhandeln.	nicht berücksichtigt
Gesamtvorlage	Unterstützung der Vorlage; Hinweis auf Schreiben vom 13.03.2008	Kt. AG		z. K.
Finanzvorlage	Kap. 5.3.3 Verkehrsmanagement, 300'000 CHF für Verkehrsmanagement reichen nicht aus.	Kt. AG	Für die Erarbeitung eines Verkehrsmanagementkonzepts wird dieser Betrag ausreichen. Die Kosten für die Umsetzung werden im Rahmen des Realisierungskredits beantragt.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Natur + Landschaft	Planungsanweisung c) Zusammenarbeit anstreben bei Realisierung des Rhein-Parks und des Agglomerationsparks Möhlin-Rheinfelden-Kaiseraugst.	Kt. AG		berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	... an der Forderung einer westwärts gerichteten Abnahme der Giebenacherstrasse Augst muss festgehalten werden.	Kt. AG	Dies ist so vorgesehen.	berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Umfahrung Augst erst realisieren, wenn Bund Halbanschluss ablehnt.	Kt. AG, Kaiseraugst	Diese Abhängigkeit ist so vorgesehen.	berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Abtretung der Giebenacherstrasse Augst, erst wenn Linienführung für Umfahrung feststeht.	Kt. AG, Kaiseraugst	Die Abtretung der Kantonsstrasse Giebenacherstrasse wird unabhängig vom Spezialrichtplan Salina-Raurica geregelt. Das weiterführende Verkehrsnetz wird erst mit der Festsetzung der Umfahrungsstrasse im Richtplan geregelt.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Verlängerung Tramlinie 14 nach Kaiseraugst, AG soll als Option erwähnt werden.	Kt. AG, Kaiseraugst		berücksichtigt
Gesamtvorlage	Unterstützung der Planung Salina-Raurica	Kaiseraugst		z. K.
Objektblatt Verkehr	Planungsgrundsätze a) Festhalten, dass die Gemeinden Augst und Kaiseraugst gemeinsam die Verkehrsberuhigung durchführen.	Kt. AG, Kaiseraugst	Die Gemeinden Augst und Kaiseraugst werden die Verkehrsberuhigungsmassnahmen aufeinander abstimmen, jedoch kein gemeinsames Verkehrsberuhigungsprojekt ausarbeiten. Die Anforderungen sind in beiden Gemeinden unterschiedlich.	nicht berücksichtigt
Finanzvorlage	Kap. 5.3.6., 3. Abschnitt, Falls eine Entlastung... streichen, da von Seiten Kaiseraugst die Umfahrung strikt abgelehnt wird.	Kaiseraugst	Es macht nur Sinn eine Umfahrungsstrasse für Augst / Kaiseraugst zu realisieren, wenn in Zukunft ein entsprechendes Verkehrsaufkommen durch Salina-Raurica verursacht wird, das diese Massnahme rechtfertigt.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Planungsgrundsätze e) Umfahrung nur auf Augster Areal ermöglichen	Kaiseraugst	Die Umfahrung von Augst / Kaiseraugst wurde durch den externen Gutachter als wirksame Massnahme beurteilt. Die Ergebnisse, die nun in den Spezialrichtplan einfliessen, basieren auf der Zusammenarbeit mit den Gemeinden und wurden entsprechend kommuniziert. Die Gemeinde Kaiseraugst hat die Möglichkeit, durch flankierende Massnahmen die Verkehrsströme in ihrem Gemeindegebiet zu optimieren und die event. negativen Auswirkungen einer Umfahrungs-	nicht berücksichtigt

Thema	Antrag in Stichworten	Autor/in	Stellungnahme BUD	Umsetzung
			strasse zu minimieren. Diese flankierenden Massnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des Spezialrichtplans Salina-Raurica.	
Objektblatt Verkehr	Planungsanweisungen f) streichen bzw. Umfahrung nur auf Augster Areal ermöglichen.	Kaiseraugst	Die Umfahrung von Augst / Kaiseraugst wurde durch den externen Gutachter als wirksame Massnahme beurteilt. Die Ergebnisse, die nun in den Spezialrichtplan einfließen, basieren auf der Zusammenarbeit mit den Gemeinden und wurden entsprechend kommuniziert. Die Gemeinde Kaiseraugst hat die Möglichkeit, durch flankierende Massnahmen die Verkehrsströme in ihrem Gemeindegebiet zu optimieren und die event. negativen Auswirkungen einer Umfahrungsstrasse zu minimieren. Diese flankierenden Massnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des Spezialrichtplans Salina-Raurica.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Eine Mehrbelastung durch die Umfahrungsstrasse wird nicht akzeptiert. Bei Festhalten an der Planung würde die Gemeindestrasse auf Kaiseraugster Seite aufgehoben.	Kaiseraugst	Die Umfahrung von Augst / Kaiseraugst wurde durch den externen Gutachter als wirksame Massnahme beurteilt. Die Ergebnisse, die nun in den Spezialrichtplan einfließen, basieren auf der Zusammenarbeit mit den Gemeinden und wurden entsprechend kommuniziert. Die Gemeinde Kaiseraugst hat die Möglichkeit, durch flankierende Massnahmen die Verkehrsströme in ihrem Gemeindegebiet zu optimieren und die event. negativen Auswirkungen einer Umfahrungsstrasse zu minimieren. Diese flankierenden Massnahmen sind jedoch nicht Gegenstand des Spezialrichtplans Salina-Raurica.	z. K.
Gesamtvorlage	Der Standort für die Infrastrukturen Römerstadt ist ungeeignet.	Kaiseraugst	Die Bedingungen für die Römerstadt Augusta Raurica werden mit der Umfahrungsstrasse Augst / Kaiseraugst zunehmend erschwert. Im Rahmen der Projektierung wird dieser Standort nochmals genauer untersucht.	z. K.
RRB	Im RRB ist aufzuzeigen, ob die Zusatzkosten im Budget und im Finanzplan berücksichtigt sind.	FKD		berücksichtigt
RRB / Gesamtvorlage	Im RRB und in der LRV soll deutlich zum Ausdruck kommen, ob es sich bei den 19 Mio. Zusatzkosten für die Gemeinde Pratteln um Kosten handelt, die in jedem Fall entstehen oder nur bei der Realisierung des optionalen Teils. Darlegung in Kap.1 Zusammenfassung und Ausgangslage und Kap.6 Finanzielle Konsequenzen LRV sowie Kap. 7 Finanzen RRB.	FKD		berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Entstehung von Schleichverkehr muss im Gebiet Salina-Raurica verhindert werden.	TBA	Text neu: Planungsanweisung e)	berücksichtigt
Gesamtvorlage	Die Verkehrsberuhigung der Ortsdurchfahrt Augst wird nicht so effizient sein wie an anderen Orten.	TBA		z. K.

Thema	Antrag in Stichworten	Autor/in	Stellungnahme BUD	Umsetzung
Gesamtvorlage	Das Verkehrsmonitoring muss den Verkehr, der allein durch Salina-Raurica entsteht, feststellen können.	TBA		z. K.
RRB	Hinweis auf die Risiken des Aktionsplans A darlegen.	TBA		berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Die mögliche Umfahrung von Augst soll direkt parallel zur Autobahn und nicht entlang der Venusstrasse geführt werden, um das Areal der Römerstadt nicht zusätzlich zu zerschneiden.	Stiftung PAR	Trassee ist nicht parzellenscharf in Spezialrichtplan eingetragen. Im Rahmen der Projektierung der Umfahrungsstrasse wird der genaue Verlauf geprüft.	z. K.
Objektblatt Verkehr	Man wird sich mit allen rechtlichen und politischen Mitteln gegen die neue Umfahrungsstrasse zur Wehr setzen.	Ehinger	Trassee ist nicht parzellenscharf in Spezialrichtplan eingetragen. Im Rahmen der Projektierung der Umfahrungsstrasse wird der genaue Verlauf geprüft.	z. K.
Objektblatt Verkehr	Das Hochspannungskabel könnte durch den Bau der neuen Rheinstrasse tangiert werden. Grundeigentümer und Betreiber dieser Leitung sind miteinzubeziehen.	EBL	Die Leitungssysteme werden während der Projektierung der Strasse berücksichtigt. Grundeigentümer und Betreiber werden selbstverständlich miteinbezogen.	berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Die neue Führung der Rheinstrasse durchschneidet das Bauland auf eine ungünstige Weise. Eine neue Strassenführung, die rechtwinklig verläuft muss gefunden werden oder auf eine Verlegung der Rheinstrasse verzichtet werden.	VSR	Ein Verzicht der Rheinstrassenverlegung würde dem zu erwartenden Verkehrsaufkommen in Zukunft nicht standhalten und grössere Verkehrsprobleme erzeugen.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Die neue Rheinstrasse soll rechtwinklig unmittelbar westlich vor der ARA Richtung Autobahn abbiegen.	VSR	Der Trasseverlauf der neuen Rheinstrasse ist nicht parzellenscharf und wird im Rahmen der Projektierung genau festgelegt. Alle erdenklichen Varianten wurden von einem Experten beurteilt - die vorgeschlagene Variante wurde nicht empfohlen.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Die neue Rheinstrasse soll ab Knoten Autobahnzufahrt parallel der Autobahn geführt werden.	VSR	Der Trasseverlauf der neuen Rheinstrasse ist nicht parzellenscharf und wird im Rahmen der Projektierung genau festgelegt. Alle erdenklichen Varianten wurden von einem Experten beurteilt - die vorgeschlagene Variante wurde nicht empfohlen.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Die neue Strassenführung scheint Vorteile gegenüber der alten Führung aufzuweisen besonders im Bereich Umwelt; allerdings wird viel Land beansprucht und die Variante ist kostspieliger.	Pfirter	Kritik stimmt; die Kosten liegen um 19.1 MCHF höher.	z. K.
Objektblatt Verkehr	Die Umfahrungsstrasse von Augst / Kaiseraugst hat nur orientierenden Charakter und ist deshalb im Spezialrichtplan nur unter orientierender Inhalt aufzuführen	Pfirter	Auskunft der Gemeindeverwaltung Pratteln stimmt offensichtlich nicht; Umfahrungsstrasse Augst / Kaiseraugst ist Beschlussinhalt. Die Gliederung der Inhalte in Festsetzung, Zwischenergebnis und Vororientierung entspricht Art. 5 RPV.	nicht berücksichtigt
Objektblatt Verkehr	Die Verkehrsführung ist für die Bürgergemeinde nicht tragbar. Die Umfahrungsstrasse soll zwischen Kreisel Zubringer Liestal und Schiessanlage südlich der Autobahn verlaufen.	BG Augst	Es wurden alle Trassevarianten, auch südlich der Autobahn, geprüft. Die Varianten südlich der Autobahn wurden durch den Experten abgelehnt.	nicht berücksichtigt