



Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Bericht der: Bau- und Planungskommission
vom: 31. Oktober 2011
zur Vorlage Nr.: [2011-234](#)
Titel: **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung
Tramverlängerung Pratteln-Augst**
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](#)



Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung Tramverlängerung Pratteln-Augst

Vom 31. Oktober 2011

1. Ausgangslage

Eine im Zusammenhang mit den Planungen für [Salina-Raurica](#) erstellte Studie zur Machbarkeit einer Tramverlängerung von Pratteln in dieses Areal kommt zum Schluss, dass es Linienführungen gebe, die für potenzielle Nutzer attraktiver seien als die bisher im Kantonalen Richtplan (KRIP) vorgesehene Route. Weil mit der neu favorisierten Variante, wie sie in dieser Vorlage vorgestellt wird, günstige Umsteigebeziehungen im Öffentlichen Verkehr (ÖV) geschaffen und der Modalsplit zugunsten des ÖV verschoben werden können, sollen nun die planerischen Grundlagen entsprechend angepasst werden.

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

2. Beratung durch die BPK

Die BPK behandelte diese Vorlage nach deren Überweisung durch das Büro des Landrats am 24. August 2011 an ihren Sitzungen vom 29. September und 27. Oktober 2011. Unterstützt wurde sie in ihren Beratungen durch Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Vorsteherin der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD), Michael Köhn, Generalsekretär der BUD, Martin Kolb, Leiter des Amts für Raumplanung (ARP), Jörg Jermann, stv. Leiter der Abteilung ÖV im ARP, Axel Mühlemann, Leiter Projektmanagement in der Abteilung Verkehr des Tiefbauamts (TBA), und Daniel Schoop, Mitarbeiter im Projektmanagement der Abteilung Verkehr des TBA.

Die Referenten legten in einer einführenden Präsentation zum einen die infrastruktur- und ÖV-System-mässige Ausgangslage und zum anderen die Ansprüche der Gemeinde Augst und des Gebiets Salina-Raurica (Gemeinde Pratteln) dar. Auch konnten sie mittels Grafiken zu Nutzungsdichten, Erschliessungsqualitäten und erwarteten Nutzerzahlen plausibel erklären, weshalb eine zentrale Linienführung in der Rheinebene von Salina-Raurica empfohlen wird. Gemäss Referenten bindet die neue Linienführung nicht nur das Grüssen-Areal in Pratteln besser an den ÖV an, sondern wirke diese in Augst – auch dank ihres Einflusses auf den für den ÖV günstigeren Modalsplit – als städtebaulicher Impulsgeber.

2.1 Linienführung

Zur genauen Klärung der Situation erläuterten die Referenten mit Verweis auf den KRIP, dass im Raum Salina-Raurica zum einen die Kantonsstrasse verlegt und künftig bis zur Frenkendörferstrasse parallel zur Autobahn geführt werden solle und zum andern Bus und Tram künftig auf einer Gemeindestrasse das Gebiet Salina-Raurica erschliessen sollen.

2.2 Kosten

Laut Referenten wird die um ca. 15% längere Tramstrecke zu entsprechend höheren Baukosten führen. Diese können aber erst grob geschätzt werden. Auf der anderen Seite können Kosten gespart werden, weil nicht – wie ursprünglich vorgesehen – Flächen um die Regio-S-Bahn-Station Salina-Raurica erworben werden müssen.

2.3 Parallel laufende ÖV-Linien

Da auf dem künftigen Trasse Bus und Tram im letzten Abschnitt parallel verlaufen sollen, stellte sich die Frage, ob nicht mehr Potenzial generiert werden könnte mit ÖV-Linien in unterschiedlichen Räumen. Laut Planern sind die Strecken so geplant worden, um mit entsprechenden Anschlussmöglichkeiten eine Wirkung auf das gesamte ÖV-Netz zu erzielen. Dies könne durch einen Endpunkt der Tramlinie in Augst – mehr Anschlüsse Richtung Rheinfelden – gewährleistet werden. Aus diesem Grund werde auch auf eine Verbindung "Tram - Regio-S-Bahn in Salina-Raurica", wie dies ursprünglich geplant war, verzichtet.

Als Antwort auf den Einwand, diese Tramverlängerung brauche es angesichts des bereits bestehenden ÖV-Angebots eigentlich nicht, wurde von den Referenten auf den mit der Genehmigung der [Vorlage 2007A](#) implizit erteilten Auftrag verwiesen, gemäss welchem der Modalsplit zwischen den einzelnen Verkehrsarten zugunsten des ÖV verschoben werden solle. Um dies zu erreichen, müsse der ÖV nicht nur ausgebaut werden, sondern auch eine Präsenz im öffentlichen Raum markieren, wie dies durch Studien belegt sei. Mit der Tramverlängerung werde der Raum Pratteln-Muttenz-Basel/St. Jakob besser erschlossen für die Menschen, die im Raum Salina-Raurica wohnen: Diese gewinnen damit eine direkte Verbindung

dorthin.

://: Eintreten auf die Vorlage ist unbestritten.

3. Antrag an den Landrat

://: Die BPK empfiehlt dem Landrat mit 13:0 Stimmen, die vorgeschlagene Anpassung des Kantonalen Richtplans (KRIP) betreffend Tramverlängerung Pratteln-Augst gemäss dem unveränderten Entwurf des Landratsbeschlusses zu beschliessen.

Grellingen, 31. Oktober 2011

Im Namen der Bau- und Planungskommission
Der Präsident: Franz Meyer

Beilagen:

- Unveränderter Entwurf des Landratsbeschlusses

Landratsbeschluss

über Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung Tramverlängerung Pratteln-Augst

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), Tramverlängerung Pratteln-Augst, bestehend aus den Objektblättern V2.3 Schienennetz, G1.4 Salina-Raurica, Verkehr und G1.P Salina-Raurica, Detailplan sowie den Richtplankarten wird beschlossen.
2. Der vorliegende Landratsbeschluss unterliegt dem fakultativen Planungsreferendum (§31 Abs. 1 lit. a KV).
3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
4. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: