

Bericht an den Landrat

Bericht der: Bau- und Planungskommission
vom: 20. Juni 2017
Zur Vorlage Nr.: [2016-378](#)
Titel: **Salina Raurica, Tramverlängerung Linie 14:
Genehmigung Generelles Projekt**
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](#)

2016/378

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Salina Raurica, Tramverlängerung Linie 14: Genehmigung Generelles Projekt

vom 20. Juni 2017

1. Ausgangslage

Im Gebiet Salina Raurica soll ein Wohn- und Gewerbegebiet entstehen. Bei der Erschliessung wird ein Modal-Split von 35% ÖV angestrebt. Mit der S-Bahn-Station Salina Raurica wurde ein erster Schritt in diese Richtung umgesetzt. Ein weiterer wichtiger Schritt wäre die Verlängerung der Tramlinie 14 von der heutigen Endstation Pratteln bis zur Bushaltestelle Augst.

Das Tram soll von der heutigen Haltestelle am Bahnhof Pratteln unter dem Bahnhof SBB hindurch über den Gallenweg zum Grüssenareal geführt werden. Vor dem dort geplanten OBI-Baumarkt ist eine Tramwendeschleife vorgesehen, welche das Wenden im 7.5-Min-Takt und das Weiterführen jedes zweiten Kurses im 15-Min-Takt ermöglicht. In einem Bogen über eine neue Brücke werden das Tram wie auch der Fuss- und Veloverkehr in das nördlich der A2 liegende, noch weitgehend unüberbaute Entwicklungsgebiet Salina Raurica in der Rheinebene geführt. Die Tramstrecke führt von der neuen Brücke über die A2 vorbei am Coop-Neubau via teilweise neue Netzibodenstrasse zum zukünftigen Längipark und weiter auf der heutigen Rheinstrasse bis zur Endhaltestelle Augst an der Frenkendörferstrasse. Die Endhaltestelle Augst soll als Umsteigedrehscheibe Tram / Bus gestaltet und die Funktion eines Quartierzentrums wahrnehmen.

Im Kantonalen Richtplan (KRIP) wird die Vorgabe gemacht, dass in Salina Raurica der öffentliche Verkehr einen Anteil von 35% am Gesamtverkehr ausmachen soll. Ein solcher Anteil kann mit einer Buserschliessung nicht erreicht werden. Eine Tramlinie würde das Gebiet auch viel attraktiver machen. Als Vorbild dient die Glattalbahn im Kanton Zürich, welche damals quasi «ins Niemandsland» gebaut worden ist und im Glatttal eine starke Entwicklung ausgelöst hat.

Das generelle Projekt für die Tramlinienverlängerung ist abgeschlossen und wird dem Landrat in dieser Vorlage unterbreitet.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission hat die Vorlage an ihren Sitzungen vom 19. Januar, 2. Februar, 30. März, 27. April und 8. Juni 2017 beraten. Es fanden zwei Anhörungen der Gemeinde Pratteln und eine Begehung vor Ort statt. Die Kommission wurde begleitet von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, von BUD-Generalsekretär Michael Köhn, von Drangu Sehu, Leiter Tiefbauamt, von Martin Kolb, Leiter Amt für Raumplanung und von Projektleiter Axel Mühlemann.

2.2. Eintreten

Eintreten ist unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Anhörung Gemeinde Pratteln

Für Pratteln ist die Verlängerung der Tramlinie sehr wichtig. Es geht der Gemeinde dabei nicht nur um die Erschliessung von Salina Raurica. Dank der Verlängerung könnte auch die Bahnhofstrasse umgestaltet werden, bei der heutigen Tramschlaufe entstünde ein Park. Das Tram würde auch die neue Überbauung Vierfeld und den Ceres-Turm erschliessen. Es wäre wichtig, die Tramverlängerung nicht nochmals um Jahre zu verzögern.

Nicht überzeugt zeigten sich die Gemeindevertreter von der Linienführung beim Kreisel Hohenrainstrasse/Gallenweg. Die geplante Linienführung quer über den Kreisel führe zu Stau, so die Befürchtung der Gemeindevertreter. Es brauche eine Entflechtung von Tram und Strasse.

2.3.2 Allgemeine Erwägungen der Kommission

– Hohenrainstrasse: Ober- oder unterirdische Streckenführung?

Die Beratung der Tramlinienführung im Bereich des Kreisels Gallenweg/Hohenrainstrasse hat in der BPK sehr viel Zeit in Anspruch genommen. Gewisse BPK-Mitglieder befürchteten, dass der Tramverkehr den Strassenverkehr übermässig beeinträchtigen wird und es deshalb zu Staus kommen könnte. Dies wurde von der Verwaltung verneint. Modellierungen des Verkehrsflusses (die der BPK präsentiert wurden) zeigen, dass es durch die Tramlinie nur zu kleineren Beeinträchtigungen kommt. Hingegen stösst der Kreisel infolge der Entwicklung in Pratteln und dem damit verbundenen grösseren Verkehrsaufkommen generell bis 2030 an seine Kapazitätsgrenzen und braucht eine Erweiterung.

Auf Wunsch der BPK prüfte das Tiefbauamt die folgenden Varianten:

1. Tramquerung à niveau und unterirdische Strassenerweiterung
2. Tramtunnel unter dem Gallenweg-Kreisel und oberirdische Strassenerweiterung
3. Tramtunnel plus Strassentunnel unter dem Tramtunnel

Mit allen drei Varianten würde die Strassenkapazität erhöht. Die Kosten wären aber sehr unterschiedlich. Eine Untertunnelung der Strasse auf diesem Abschnitt würde rund CHF 9 Mio. kosten, ein Tramtunnel verbunden mit einem oberirdischen Strassenausbau rund CHF 20 Mio. und ein «zweistöckiger» Tunnel für Tram auf Niveau minus 1 und Strasse auf Niveau minus 2 rund CHF 57 Mio. Die Machbarkeit aller Tunnelvarianten ist noch nicht im Detail geklärt.

Die BUD machte klar, dass mit einer unterirdischen Tram-Führung eine spätere Strassenkapazitätserweiterung kaum möglich wäre. Entweder müssten oberirdisch mehr Spuren gebaut werden, dafür fehlt aber eventuell der Platz, oder der Tramtunnel müsste mit einem zweiten Tunnel untertunnelt werden, was sehr teuer wäre. Die von einem BPK-Mitglied ins Spiel gebrachte Variante einer Hochbahnlinie («Monorail») anstelle einer Tramlinie wurde als unrealistisch betrachtet. Es gebe nirgends in Europa solche Projekte, die auf Akzeptanz gestossen seien. Zudem sei diese Art von Bahn in der Schweizer Gesetzgebung nicht vorgesehen.

Für die Planung eines Tunnels bräuchte es nochmals einen Planungskredit. Der Ausbau der Strassenkapazität im Bereich Gallenweg ist im Investitionsprogramm noch nicht enthalten.

Der BPK ist es wichtig, dass bei Inbetriebnahme der Tramlinie die Frage nach der Verkehrskapazität auf genanntem Kreisel gelöst ist. Daher hat sie den Landratsbeschluss entsprechend angepasst (siehe Kapitel 2.3.3).

– Vorinvestition oder nicht?

Diskutiert wurde auch darüber, ob die Tramlinie als Vorinvestition gebaut und so eine Entwicklung angestossen werden soll oder ob zugewartet werden soll, bis sich die angestrebten Firmen ansiedeln. Gewisse BPK-Mitglieder favorisierten die Variante Vorinvestition, wie es auch der Landrat

einmal beschlossen hat. Andere wollten zunächst die Entwicklung abwarten. Das immer wieder zitierte Beispiel des Glatttals im Kanton ZH – dort wurde die Bahn gebaut und die Entwicklung folgte – wurde unterschiedlich beurteilt.

– *Zusammenhang zur Verlegung der Rheinstrasse (Vorlage [2016/353](#))*

Es wurde in der BPK bezweifelt, dass eine Verlängerung der Tramlinie Sinn machen würde, wenn die Rheinstrasse nicht zur Autobahn hin verlegt würde. Die beiden verkehrstechnischen Massnahmen gehören zusammen und sind wichtige Eckpfeiler der gewünschten Entwicklung in Salina Raurica.

– *Ausnahmetransport-Route*

Das Tram kreuzt eine Ausnahmetransport-Route vom «Typ 1». Die Vertreter der BUD versicherten, dass dies aber kein Problem darstelle. Auch an anderen Orten – zum Beispiel in Reinach – kreuzt eine Tramlinie eine solche Route. Die lichte Höhe kann problemlos eingehalten werden.

– *Finanzierung*

Gemäss Schätzungen im Rahmen des generellen Projektes kostet die Tramverlängerung rund CHF 170 Mio. Weil sich der Bund nicht mehr am öffentlichen Ortsverkehr beteiligt und die Linie 14 Ortsverkehrscharakter hat, müssen ungefähr Zweidrittel der Kosten vom Kanton getragen werden. Der Bund würde sich im Rahmen des Agglomerationsprogramms am Projekt beteiligen. Im Moment ist das Projekt im sogenannten B-Horizont. Das heisst, das Projekt wird als grundsätzlich unterstützungswürdig beurteilt.

– *Weiteres Vorgehen*

Wird das vorliegende generelle Projekt vom Landrat verabschiedet, wird als nächster Schritt beim Bund ein Konzessionsgesuch für die neue Tramlinie eingereicht. Nach der Zusage durch den Bund folgt ein Auflageprojekt gemäss Eisenbahngesetz. In einem nächsten Schritt wird eine Vorlage für einen Realisierungskredit ausgearbeitet.

Es wurde mehrfach betont, dass der Beschluss zum generellen Projekt keine unmittelbaren Kostenfolgen auslösen würde.

2.3.3 *Beratung Landratsbeschluss*

– *Ziffer 1*

Die BPK spricht sich mit 6:0 Stimmen bei 7 Enthaltungen für Ziffer 1 und damit für das generelle Projekt mit einer oberirdischen Tramlinienführung aus.

– *Ziffer 2 (neu)*

In der BPK war man sich weitgehend einig, dass die Verkehrssituation auf dem Kreisel Gallenweg/Hohenrainstrasse dereinst ein Problem darstellen könnte. Schon jetzt sollte man sich mit dessen Lösung auseinandersetzen.

Die BPK spricht sich darum mit 10:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen für eine neue Ziffer 2 mit dem folgenden Wortlaut aus: «Der Strassenausbau Hohenrainstrasse ist weiter zu bearbeiten und die Entflechtung ist spätestens gleichzeitig mit der Tramlinienführung zu realisieren. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat eine entsprechende Kreditvorlage zu unterbreiten.»

Mit dieser Ziffer wird klar signalisiert, dass der Kanton eine Entflechtung der Verkehrsträger auf dem Kreisel Gallenweg/Hohenrainstrasse planen muss. Gleichzeitig wird der unterschiedlich langen Planungshorizonte für Strassen- und Schienenprojekte Rechnung getragen. Die VertreterInnen der BUD betonten, dass der Bau von Strasse und Schiene möglichst gleichzeitig erfolgen soll. Die gewählte Neuformulierung von Ziffer 2 würde es aber auch erlauben, die Strasse unabhängig vom Tram zu erweitern.

- *Ziffer 3 (vorher 2)*

Die BPK spricht sich stillschweigend dafür aus.

3. Antrag an den Landrat

Die BPK empfiehlt dem Landrat mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung, sich für den von ihr geänderten Landratsbeschluss auszusprechen.

20. Juni 2017 / tlö

Bau- und Planungskommission

Hannes Schweizer, Präsident

Beilage

- Entwurf Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

Landratsbeschluss

über die Genehmigung des Generellen Projektes für die Tramverlängerung Linie 14 Pratteln-Augst

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Generelle Projekt der Tramverlängerung Linie 14 in den Gemeinden Pratteln und Augst wird beschlossen.
2. Der Strassenausbau Hohenrainstrasse ist weiter zu bearbeiten und die Entflechtung ist spätestens gleichzeitig mit der Tramlinienführung zu realisieren. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat eine entsprechende Kreditvorlage zu unterbreiten.
3. Das Postulat [2016-196](#) von Marie-Therese Müller, BDP will mehr innovative Tramverlängerungen im Baselbiet, wird abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber: