

Vorlage an den Landrat

Titel: Beantwortung der Interpellation [2017-315](#) von Jan Kirchmayr:
«Verkehrsentwicklung Salina Raurica»

Datum: 24. Oktober 2017

Nummer: 2017-315

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](#)

Vorlage an den Landrat

2017-315

Beantwortung der Interpellation [2017/315](#) von Jan Kirchmayr: «Verkehrsentwicklung Salina Raurica»

vom 24. Oktober 2017

1. Text der Interpellation

Am 31. August 2017 reichte Jan Kirchmayr die Interpellation [2017/315](#) «Verkehrsentwicklung Salina Raurica» ein. Sie hat folgenden Wortlaut:

Am 20. Juli 2017 kommunizierte die BUD gemeinsam mit den Automobilverbänden ACS, TCS und der Wirtschaftskammer Baselland, es sei eine Lösung zum anstehenden Referendum zur Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und zum Rückbau der verlegten Rheinstrasse gefunden worden. Um es vorweg zu nehmen: Das Erarbeiten von scheinbaren Lösungen in der Dunkelkammer ist befremdlich und wirkt undemokratisch, umso mehr als dass davon mehrere Landratsbeschlüsse tangiert sind. Für die SP-Fraktion besteht dringendst Klärungsbedarf zu den Auswirkungen der beschlossenen Vereinbarung und allfälligen Zugeständnissen.

- 1. Richtpläne sind behördenverbindlich und die übergeordneten Planungsinstrumente des Kantons. Sie sind nicht leichtfertig verhandelbar. Mit welcher Legitimation stellt die Regierungsrätin Sabine Pegoraro Änderungen des Spezialrichtplans Salina Raurica in Aussicht?*
- 2. Welche LR-Beschlüsse und welche genehmigten Nutzungsplanungen basieren in irgendeiner Form auf dem aktuellen Spezialrichtplan Salina Raurica und wären bei dessen Änderung (insbesondere Aufhebung oder Reduktion des ÖV-Anteils von 35 %) betroffen und allenfalls zu wiederholen?*
- 3. Welche Verkehrserzeugung (Anzahl Fahrten pro Tag aufgeschlüsselt nach ÖV, MIV, LV) wird im Zielzustand des Gebiets Salina Raurica angenommen?*
- 4. Welche Auswirkungen hätte der Entscheid betreffend die Aufhebung oder Reduktion des ÖV-Anteils von 35 % (Modalsplit) auf die gesamte Verkehrsentwicklung auf den umliegenden Strassen (z. B. Verkehrsbelastung in Birsfelden)?*
- 5. Welche Auswirkungen hätte der Entscheid betreffend die Aufhebung oder Reduktion des ÖV-Anteils von 35 % (Modalsplit) auf die Verlängerung der Tramlinie 14 nach Augst?*
- 6. Welche Auswirkungen sind auf die Beurteilung der Tramverlängerung durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 3. Generation (Projekt ist im B-Horizont eingereicht) zu erwarten?*
- 7. Welche Auswirkungen sind vom Entscheid betreffend die Aufhebung oder Reduktion des ÖV-Anteils von 35 % (Modalsplit) auf die Investoren und Investorinnen zu erwarten, die insbesondere bei Wohnbauten kaum viel Verkehr vor der Haustüre haben möchten?*

8. Was bedeutet es für die bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation zugesagten Bundesbeiträge von 35 % an die Gesamtkosten, wenn das Neubauprojekt wegen erneuter Planaufgabe nicht rechtzeitig baureif ist?
9. Wie kann das Neubauprojekt Hauptverkehrsstrasse 3/7 in diesem lufthygienischen Sanierungsgebiet als umweltverträglich nachgewiesen werden, wenn zusätzliche Kapazitäten geschaffen und den Rückbau der verlegten Rheinstrasse als zwingend flankierende Umweltmassnahme nicht oder reduziert ausgeführt werden sollen?

Besten Dank für die Beantwortung der Fragen.

2. Beantwortung der Fragen

1. *Richtpläne sind behördenverbindlich und die übergeordneten Planungsinstrumente des Kantons. Sie sind nicht leichtfertig verhandelbar. Mit welcher Legitimation stellt die Regierungsrätin Sabine Pegoraro Änderungen des Spezialrichtplans Salina Raurica in Aussicht?*

Am 12. November 2015 reichte Christoph Buser, FDP, eine Motion [2015/398](#) betreffend „Anpassung des Richtplans Salina Raurica: Aktueller Modal-Split Verkehr ist unrealistisch“ ein. Mit Beschluss des Landrats vom 10. März 2016 wurde die Motion als Postulat überwiesen. Mit RRB Nr. 1201 vom 29. August 2017 überwies der Regierungsrat den Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2016, Entwurf, an den Landrat mit Vorlage [2017/300](#) zum Erlass. Im Zuge dieser Landratsvorlage wird das Postulat vom Regierungsrat behandelt. Dem Landrat wird dabei der Antrag gestellt, die „35%“ ÖV-Anteil am Modalsplit durch einen „möglichst hohen“ ÖV-Anteil am Modalsplit zu ersetzen. Es obliegt dem Landrat, dies zu entscheiden.

2. *Welche LR-Beschlüsse und welche genehmigten Nutzungsplanungen basieren in irgendeiner Form auf dem aktuellen Spezialrichtplan Salina Raurica und wären bei dessen Änderung (ins-besondere Aufhebung oder Reduktion des ÖV-Anteils von 35 %) betroffen und allenfalls zu wiederholen?*

Auf den ursprünglich als Spezialrichtplan beschlossenen und heute im Kantonalen Richtplan als Objektblatt G1 integrierten Entscheiden basieren eine ganze Reihe von Landratsbeschlüssen und Nutzungsplanungen, so z. B. die Beschlüsse zur Verlegung der HVS 3/7 und die kommunalen Zonenvorschriften Augst und Pratteln für den Perimeter Salina Raurica.

Bei Pratteln betrifft dies die Mutation „Salina Raurica“ der Zonenvorschriften Siedlung (Zonenplan und Zonenreglement, mit entsprechender Mutation des Lärm-Empfindlichkeitsstufenplans), genehmigt mit RRB Nr. 0435 vom 28. März 2017, sowie die Mutation „Pratteln Nord“ zum Strassenetzplan, genehmigt mit RRB Nr. 1236 vom 6. September 2016.

In der Gemeinde Augst berücksichtigen die Teilzonenvorschriften Augst West (in Rechtskraft erwachsen mit RRB 1777 vom 13. Dezember 2016) den Spezialrichtplan Salina Raurica. Insbesondere geht es da um das hochwertige Bauen am Rhein. Voraussetzung dazu ist u.a. die Verlegung der Rheinstrasse (Lärmproblematik).

Die Planungen basieren auf dem Plan „Koordination Nutzungsarten und Nutzungsdichten Salina Raurica“ vom 28. September 2015 und auf der „Potentialabschätzung Arbeiten und Wohnen“ vom 28. September 2015, bei welchen wohl von einem Modalsplit von 35% ausgegangen wurde. Die Grundlagen sind gemeindeübergreifend massgebend.

Keiner dieser Beschlüsse oder Nutzungspläne muss revidiert werden, wenn das in Prozent ausgedrückte Ziel für den ÖV-Anteil am Modal Split revidiert wird. Die Bestimmungen für die Areale mit QP-Pflicht gehen nicht so weit, dass ein konkreter ÖV-Anteil auf Stufe QP zu berücksichtigen wäre. Die Sicherstellung der verkehrlichen Erreichbarkeit und eine zweckmässige Erschliessung des Entwicklungsgebiets bleiben Aufgaben der öffentlichen Hand und können mit den gefällten Entscheiden sinnvoll realisiert werden. Es ist nicht vorgesehen, eine Änderung der übrigen Aufträge zur Mobilität Salina Raurica im Kantonalen Richtplan zu beantragen. Sichergestellt werden soll mit der Anpassung des Modal-Split-Ziels (siehe Antwort zu Frage 1) hingegen, dass im Bereich des Verkehrsmanagements keine „Zwangsmassnahmen“ ergriffen werden.

Änderungsnotwendigkeiten für Landratsbeschlüsse und Nutzungsplanungen ergäben sich theoretisch, wenn eine Obergrenze für den ÖV-Anteil im Modal Split neu eingeführt würde. Das ist weder beabsichtigt noch sinnvoll.

3. *Welche Verkehrserzeugung (Anzahl Fahrten pro Tag aufgeschlüsselt nach ÖV, MIV, LV) wird im Zielzustand des Gebiets Salina Raurica angenommen?*

In einer ersten Projektphase ist eine Abschätzung des Modal Splits mittels eines Handmodells vorgenommen worden. Damals wurden für ein Basisszenario, d. h. ohne Mobilitätsmanagement- und weitere Optimierungs-Massnahmen, folgende Modal-Split-Anteile prognostiziert (trimodaler Modal Split bezogen auf Anzahl Wege): ÖV rd. 24%, MIV rd. 65%, Fuss- und Veloverkehr rd. 11%. Mit Massnahmen im heutigen rechtlichen Rahmen sind Verlagerungspotentiale von etwas mehr als 10% (MIV -> ÖV und Fuss-/Veloverkehr) prognostiziert worden. Später ist dann als Basis für die Projektierung der Verlegung der HVS 3/7, die zugehörige Umweltverträglichkeitsprüfung sowie für die Projektierung der Tramverlegung ein Vier-Stufen-Modell erstellt worden. Die Anzahl Fahrten pro Tag ist mit diesem Modell für die einzelnen Strassen- bzw. Schienenabschnitte, nicht jedoch wie hier gefragt über das Gesamtgebiet ausgewertet worden.

Eine Grundlage bildeten in beiden Fällen die zum Zeitpunkt der Erarbeitung aktuellen Annahmen zu Nutzungen und Dichten sowie der Ausgestaltung der Verkehrsinfrastrukturen. In der Zwischenzeit sind die Zonenplanungen ausgearbeitet worden und haben das formale Verfahren zum Erlass durchlaufen. Sie sind seit einigen Monaten rechtskräftig. Damit bestehen nun präzisere und in Teilbereichen deutlich geänderte Angaben zu den zu erwartenden Nutzungen und Dichten. Aus diesem Grund wird derzeit eine erneute Verkehrsmodellierung für Salina Raurica vorbereitet. Wenn deren Resultate vorliegen, wird es möglich sein, aktuelle Angaben inklusive der gefragten Anzahlen Fahrten pro Tag zu machen.

4. *Welche Auswirkungen hätte der Entscheid betreffend die Aufhebung oder Reduktion des ÖV-Anteils von 35 % (Modalsplit) auf die gesamte Verkehrsentwicklung auf den umliegenden Strassen (z. B. Verkehrsbelastung in Birsfelden)?*

Keine massgeblichen, entscheidend ist, welche verkehrlichen Massnahmen für den MIV, ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr schlussendlich ergriffen werden; siehe auch Antworten auf Frage 2 und 7.

5. *Welche Auswirkungen hätte der Entscheid betreffend die Aufhebung oder Reduktion des ÖV-Anteils von 35 % (Modalsplit) auf die Verlängerung der Tramlinie 14 nach Augst?*

Keine, siehe Antwort auf Frage 2. Über dieses Vorhaben entscheidet der Landrat separat und explizit in mehreren Schritten. Kürzlich erfolgt ist die Genehmigung des Generellen Projekts (LRV [2016-378](#), LRB vom 14. September 2017). In weiteren Schritten stehen Kreditbeschlüsse an.

6. *Welche Auswirkungen sind auf die Beurteilung der Tramverlängerung durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogrammes 3. Generation (Projekt ist im B-Horizont eingereicht) zu erwarten?*

Keine. Die Bewertung der Massnahmen in den Agglomerationsprogrammen ist nicht direkt von Zielen in den Kantonalen Richtplänen abhängig. Vielmehr erfolgt die Prüfung anhand von vom Bund vorgegebenen, einheitlichen Kriterien (vgl. ARE (2015): Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation). Die Wirksamkeit der Tramverlängerung ändert sich durch Änderungen beim Modal-Split-Ziel für Salina Raurica nicht.

7. *Welche Auswirkungen sind vom Entscheid betreffend die Aufhebung oder Reduktion des ÖV-Anteils von 35 % (Modalsplit) auf die Investoren und Investorinnen zu erwarten, die insbesondere bei Wohnbauten kaum viel Verkehr vor der Haustüre haben möchten?*

Diesbezüglich könnte sich die subjektive Einschätzung durch Investoren und Investorinnen oder das Image des Gebiets verändern. Mit der vorgesehenen Richtplananpassung (siehe Antwort zu Frage 1) erwartet der Regierungsrat keine solche Veränderung von grösserem Ausmass in positiver oder negativer Richtung. Die Sicherheit, dass nicht mit unverhältnismässigen Massnahmen ein quantitatives Ziel angestrebt wird, dürfte als leichte Verbesserung wahrgenommen werden.

Viel wichtiger für allfällige Investoren und Investorinnen ist aber sicher zu wissen, ob das Tram nun gebaut wird oder nicht. Echte Planungssicherheit, dass ein Tram kommt, besteht für sie erst, wenn ein genehmigtes Bauprojekt inkl. Finanzierung vorliegt. Ausschlaggebend ist schlussendlich nicht eine Zahl, sondern welche Massnahmen werden effektiv ergriffen, um eine qualitativ hochwertige ÖV-Erschliessung zu erreichen.

Zu bedenken ist in jedem Fall, dass zwischen Erreichbarkeit und Aufenthaltsqualität stets ein Spannungsfeld besteht, in dem es optimale Lösungen zu suchen gilt. Diese Aufgabe bleibt unabhängig von quantitativen Modal-Split-Zielen für Salina Raurica bestehen.

8. *Was bedeutet es für die bereits im Rahmen des Agglomerationsprogramms 2. Generation zugesagten Bundesbeiträge von 35 % an die Gesamtkosten, wenn das Neubauprojekt wegen erneuter Planaufgabe nicht rechtzeitig baureif ist?*

Der Regierungsrat geht davon aus, dass hier das Projekt zur Verlegung der Kantonsstrasse angesprochen ist. Der Landrat hat das Generelle Projekt und den Baukredit beschlossen; diese Beschlüsse sind rechtskräftig. Die Planaufgabe der verlegten Rheinstrasse ist im November 2015 erfolgt und es liegen keine unerledigten Einsprache vor; sobald die Grundwasserschutzzone S2 im östlichen Bereich der Strasse rechtsgültig ist, kann auch das Projekt der verlegten Rheinstrasse für rechtskräftig erklärt werden. Es ist keine erneute Planaufgabe notwendig und auch keine vorgeesehen. Die Frage stellt sich somit nicht.

Für das Tramprojekt wurde noch kein Bundesbeitrag aus dem Agglomerationsprogramm zugesagt.

9. *Wie kann das Neubauprojekt Hauptverkehrsstrasse 3/7 in diesem lufthygienischen Sanierungsgebiet als umweltverträglich nachgewiesen werden, wenn zusätzliche Kapazitäten geschaffen und den Rückbau der verlegten Rheinstrasse als zwingend flankierende Umweltmassnahme nicht oder reduziert ausgeführt werden sollen?*

Das aufgelegene Projekt (Verlegung Rheinstrasse und Rückbau bestehende Rheinstrasse) ist von den Fachstellen als umweltverträglich beurteilt worden. Soll zu einem späteren Zeitpunkt eine wesentliche Änderung der Anlage vorgenommen werden, so wäre die Umweltverträglichkeit dann mit den geänderten Grundlagen erneut zu überprüfen. Wie die Anlage dann auszugestalten wäre bzw. welche Massnahmen zu ergreifen wären, wäre Gegenstand eines Projektierungsprozesses und kann nicht vor der Projektierung beantwortet werden.

Liestal, 24. Oktober 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
Sabine Pegoraro

Der Landschreiber:
Peter Vetter