



**Kanton Basel-Landschaft**

**Regierungsrat**

---

**Vorlage an den Landrat**

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

vom

## 1. Zusammenfassung

Die nach Beschluss des Spezialrichtplans "Salina-Raurica" (LRV 2007/005A vom 19. August 2008) erstellte Studie zur Machbarkeit der Tramverlängerung kommt zum Ergebnis, dass die im Spezialrichtplan und im Richtplan festgelegte Tramtrasse nicht optimal ist, und es alternative Linienführungen gibt, die eine höhere Attraktivität und somit ein höheres Nutzerpotenzial aufweisen.

Mit Realisierung der in der Studie favorisierten Variante würden die täglichen Personenfahrten mit dem Öffentlichen Verkehr im Bereich Salina Raurica erheblich zunehmen. Zudem entstünden sehr günstige Umsteigebeziehungen auf die vorhandenen Buslinien. Die Verlegung des Tramkorridors würde sich somit positiv auf den Anteil des ÖV am Modal-Split auswirken. Für diesen formuliert die Gebietsplanung Salina-Raurica einen Zielwert von 35%.

Mit der Anpassung wird die in den Untersuchungen favorisierte Variante (mit Endpunkt im Einmündungsbereich der Frenkendörferstrasse in die heutige Rheinstrasse) nun in den Objektblättern V2.3 und G1.4 des KRIP sowie im Detailplan Salina-Raurica G1.P und den Richtplankarten umgesetzt. Die neue Tramverlängerung Pratteln-Augst erhält den Status „Zwischenergebnis, Trasseesicherung“.

## Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Rechtliche Grundlagen	4
3.	Begründung / Bedarf	4
	3.1. Einbindung in Planung / Projekt / Konzept	4
	3.2. Heutige Situation	5
	3.3. Künftige Situation und Ziele	5
	3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte	5
	3.5. Alternativen	5
4.	Die gewählte Lösung	6
5.	Das Projekt / Der Erlass	6
6.	Kosten und Finanzierung	7
7.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	8
8.	Antrag	8

## 2. Rechtliche Grundlagen

Gemäss Art. 9 Absatz 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979<sup>1</sup> werden Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Im Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) ist in der Einleitung (Objektblatt E1) aufgeführt, wann und aus welchen Anlässen Anpassungen des KRIP erforderlich sind. Dies ist der Fall, wenn folgende Änderungen durchgeführt werden sollen:

- die Aufnahme neuer, konkreter Vorhaben in den Richtplan mit Koordinationsstand Zwischenergebnis oder Festsetzung
- sowie die Anpassung von Beschlüssen und Planungsgrundsätzen.

Für die geplante Korrektur des Tramkorridors zur Verlängerung der Tramlinie 14 – sie stellt eine Korrektur von Beschlüssen und Planungsgrundsätzen dar – ist ein Anpassungsverfahren zum kantonalen Richtplan erforderlich.

Im Objektblatt E1 wird ferner festgelegt, dass eine Anpassung eine Gesamtbeurteilung und ein Auflageverfahren voraussetzt. Die Gesamtbeurteilung ist im Erläuterungsbericht zur Richtplananpassung enthalten.

## 3. Begründung / Bedarf

Im folgenden Abschnitt wird die Anpassung des KRIP beschrieben, begründet und im Kontext der Entstehung der Gebietsplanung Salina-Raurica betrachtet. Eine vertiefende Erläuterung der Beweggründe zur Anpassung des KRIP kann dem Erläuterungsbericht entnommen werden.

### 3.1. Einbindung in Planung / Projekt / Konzept

Im Rahmen der Korrektur des Spezialrichtplans – er war Vorläufer der nun in den KRIP integrierten Gebietsplanung Salina-Raurica – zwischen der Fassung vom September 2007 und der im Landrat beschlossenen Fassung vom Januar 2009 wurden sowohl die Kantonsstrasse als auch der Tramkorridor aus der geplanten zentralen Achse herausgenommen. Gründe hierfür waren die befürchtete Belastung der neu geplanten Wohngebiete durch den Autoverkehr sowie eine Durchschneidung des Längiparks mit einer breiten Verkehrsachse. Die Überarbeitung des Verkehrskonzepts zwischen September 2007 und Sommer 2008 betraf die Lage der Rheinstrasse, und es wurden keine weiterführenden Abklärungen zum öV-Korridor (mit LRB vom Januar 2009 neu ein Tramkorridor) vom Landrat in Auftrag gegeben. Die neue Linienführung des Trams wurde nun im Anschluss an den Landratsbeschluss vom Januar 2009 im Rahmen von

---

<sup>1</sup> SR 700

Machbarkeitsstudien und in Anbetracht der beschlossenen Vorgaben aus dem Spezialrichtplan kritisch überprüft. Die Untersuchung zum Tramkorridor kommt dabei zum Ergebnis, dass die Führung über die heutige Rheinstrasse zwar machbar ist, aber aus fachlicher Sicht zweckmässige alternative Lösungen vorhanden sind

### **3.2. Heutige Situation**

Die Richtplankarten und die 2010 (als Bestandteil des KRIP) genehmigte Gebietsplanung Salina-Raurica sehen die Freihaltung eines Korridors für die Verlängerung des Trams 14 ab Pratteln über die Kraftwerkstrasse und die heutige Rheinstrasse bis zur S-Bahn-Haltestelle Pratteln Salina Raurica vor.

### **3.3. Künftige Situation und Ziele**

Im Erläuterungsbericht sowie in den Objektblättern der Gebietsplanung Salina-Raurica wird darauf hingewiesen, dass mit der Realisierung eine Mehrbelastung von ca. 28'000 täglichen Fahrten (MIV) zu verzeichnen sein wird. Um die Belastung der geplanten Wohngebiete sowie der Gemeinden Augst und Pratteln in Grenzen zu halten, soll ein möglichst hoher Anteil des Mehraufkommens auf den Öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr verlagert werden. Dementsprechend wurde das ehrgeizige Ziel eines Modal-Split-Anteils des ÖV von 35% in die Gebietsplanung aufgenommen.

Um dieses Ziel zu erreichen, ist für das Gebiet ein umfassendes Mobilitätsmanagement vorgesehen, welches in der Zwischenzeit in die Wege geleitet wurde. Die abgeschlossene Studie zum Mobilitätsmanagement kommt zum Ergebnis, dass ein möglichst attraktives ÖV-Angebot grosse Auswirkung auf den Anteil der einzelnen Verkehrsträger am Modal-Split haben wird. Eine Verlagerung des Tramkorridors auf die zentrale Achse wird eine spürbare Erhöhung des ÖV-Anteils am Modal Split zur Folge haben.

Vor diesem Hintergrund wurde im Rahmen einer Machbarkeitsstudie zur Verlängerung der Tramlinie 14 nicht nur deren technische Machbarkeit, sondern auch die Attraktivität möglicher alternativer Linienführungen sowie deren jeweilige Auswirkung auf den Modal-Split untersucht.

### **3.4. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte**

Die Machbarkeitsstudie wurde in den Jahren 2009 und 2010 erstellt. Sie unterzieht die im KRIP gewählte Variante des Tramkorridors einer eingehenden Prüfung. Schon in einem frühen Stadium der Untersuchungen wurde festgestellt, dass die im KRIP gewählte Linienführung aus fachlicher Sicht nicht optimal sei. In der Studie wurden daher alternative Varianten aufgezeigt und auf ihre Machbarkeit und Auswirkungen überprüft. Das Hauptaugenmerk galt dabei der Attraktivität der jeweiligen Varianten, d.h. der zu erwartenden Verlagerung zukünftiger Fahrten vom MIV auf den ÖV sowie, damit einhergehend, einer Gegenüberstellung der jeweiligen Vor- und Nachteile der in Frage kommenden Linienführungen.

### 3.5. Alternativen

Bereits früh wurde festgestellt, dass die Linienführung über die heutige Rheinstrasse suboptimal ist, da weite Teile der sehr gut angebundenen Gebiete (Kriterien: räumliche Nähe und Erreichbarkeit der Haltestellen) im Rhein lägen und somit kein Fahrgastaufkommen aufweisen würden. Der im KRIP eingezeichnete Korridor für die Trasseefreihaltung mit Linienführung über die heutige Rheinstrasse wurde, mit Zustimmung der Strategischen Projektführung, daher beim Studium der diversen Varianten nicht mehr berücksichtigt.

Insgesamt wurden sechs Varianten, von denen drei die zusätzliche verbesserte Erschliessung des Gebiets Grüssen vorsehen, in Betracht gezogen. Des Weiteren unterschieden sich die Varianten im jeweiligen Endpunkt der Tramverlängerung (vier Varianten enden am S-Bahn-Haltepunkt Pratteln Salina Raurica, zwei an der Kreuzung heutige Rheinstrasse/Frenkendörferstrasse) sowie in der Linienführung der Buslinien 70, 83 und 84. Eine detaillierte Beschreibung und Bewertung der Varianten ist im Erläuterungsbericht zur Anpassung des Kantonalen Richtplans enthalten.

## 4. Die gewählte Lösung

Der Regierungsrat beantragt eine Linienführung der Tramverlängerung zentral durch das Gebiet Grüssen mit Endpunkt an der Kreuzung heutige Rheinstrasse/Frenkendörferstrasse.

Diese Variante weist die grösste Attraktivität und die grösste Anzahl zu erwartender Personenfahrten auf. Der Anschluss der Einkaufs-Zentren an das Tramnetz mit einer Haltestelle im Zentrum des Gebiets Grüssen wird zu einem Anstieg der Personenfahrten führen. Die neue Linienführung fügt sich sehr gut in die weitere Entwicklung des Gebiets Grüssen ein.

Durch die weiter westlich als ursprünglich vorgesehen liegende Querung der Autobahn wird auch in der Rheinebene im Umfeld der heutigen Zurlinden-Grube ein weiterer Bereich mit dem Tram erschlossen. Im weiteren Verlauf wird das geplante Wohn-Geschäftsgebiet Salina Raurica auf zentraler Achse erschlossen. Hier sind attraktive städtebauliche Lösungen möglich. Auf Höhe des Längiparks schwenkt der Tramkorridor schliesslich auf die heutige Rheinstrasse über, so dass der Endhaltepunkt im Bereich der Bushaltestelle Augst (an der Einmündung der Frenkendörferstrasse in die heutige Rheinstrasse) liegen wird.

Die zentrale Linienführung und der neue Endhaltepunkt haben zur Folge, dass die Anzahl der täglichen ÖV-Fahrten im Bereich Salina Raurica gegenüber der bisherigen Planung erheblich ansteigen wird. Keine der fünf weiteren, in der Machbarkeitsstudie geprüften Alternativen kam zu einem vergleichbar guten Ergebnis. Mit der Steigerung der ÖV-Fahrten einhergehend ist eine Abnahme der MIV-Fahrten zu erwarten.

## **5. Das Projekt / Der Erlass**

Mit der Anpassung des KRIP, genauer der Anpassung der Objektblätter V2.3 und G1.4 sowie der Überarbeitung der dazugehörigen Pläne, soll die in der Machbarkeitsstudie favorisierte Variante in den KRIP und in die Gebietsplanung Salina-Raurica aufgenommen werden. Über diese Anpassung besteht zwischen den beiden betroffenen Gemeinden und dem Kanton Basel-Landschaft Einigkeit.

Im KRIP ist die Tramverlängerung Pratteln-Augst bisher als Trasseesicherung eingetragen. Infolge der zwischenzeitlich durchgeführten Untersuchungen zur Machbarkeit und der hieraus resultierenden verfestigten Erkenntnisse soll die Tramverlängerung mit geänderter Linienführung nun den Status eines Zwischenergebnisses erhalten.

Das Objektblatt V2.3 wird im Kapitel C. 'Voraussichtliche Auswirkungen' ergänzt mit einem neuen Abschnitt zur Tramverlängerung Pratteln-Augst. Im Kapitel D. wird die Tramverlängerung Pratteln-Augst als Zwischenergebnis aufgenommen.

An verschiedenen Stellen wird das Objektblatt G1.4 hinsichtlich der geänderten Linienführung bereinigt. Im Weiteren wird die neue Planungsanweisung c) "Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den Lärm- und Sichtschutz entlang der Rheinstrasse und der A2 sicherzustellen" aufgenommen. Diese Anweisung wurde im Januar 2009 vom Landrat beschlossen, allerdings versehentlich nicht in die Genehmigungsunterlagen aufgenommen. Ferner werden, unabhängig von der Korrektur des Tramkorridors, einzelne Aussagen des KRIP zum Status Quo im Bereich Salina Raurica der aktuellen Entwicklung angepasst. So wird das Teilstück der A2/A3 zwischen Basel und Augst z.B. nach aktuellen Erhebungen täglich nicht von 100'000, sondern von 120'000 Fahrzeugen frequentiert. Diese sowie die weiteren Korrekturen haben eher redaktionellen Charakter, so dass sie nur im Erläuterungsbericht einzeln aufgelistet werden.

## **6. Kosten und Finanzierung**

Nach derzeitigen Erkenntnissen wird die Streckenlänge der neuen Linienführung des Trams vor allem durch die Erschliessung des Gebiets Grüssen rund 15% länger. Deswegen werden auch die Investitionskosten der neuen Linienführung rund 15% höher ausfallen als bei der bisherigen Linienführung.

Eine abschliessende Quantifizierung der Investitions- und Betriebskosten ist bislang nicht möglich. Entsprechende Konkretisierungen müssen in den nächsten Projektphasen vorgenommen werden. Die leicht höheren Baukosten sind jedoch durch die Attraktivitätssteigerung des ÖV-Netzes im Gebiet Salina Raurica gerechtfertigt.

## 7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

*(folgt nach Abschluss des Vernehmlassungsverfahrens)*

## 8. Antrag

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

Liestal

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

der Landschreiber:

### Beilagen

- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung Objektblatt G1.4 Salina-Raurica, Verkehr und Objektblatt G1.P Salina-Raurica, Detailplan sowie Anpassung Objektblatt V2.3 Schienenverkehr mit zugehörigen Richtplankarten
- Erläuterungsbericht zur Anpassung Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft – Tramverlängerung Pratteln-Augst

## 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

die Präsidentin:

der Landschreiber: