



## Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

Bericht der: Bau- und Planungskommission  
vom: 6. Mai 2015  
zur Vorlage Nr.: [2015-005](#)  
Titel: **ELBA, Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil; Stoss-  
richtungsentscheid und Planungs- und Projektierungskredit**  
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](#)

---



2015/005

Kanton Basel-Landschaft

Landrat

---

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

### **ELBA, Entwicklungsplanung Leimental - Birseck - Allschwil; Stossrichtungsentscheid und Planungs- und Projektierungskredit**

Vom 6. Mai 2015

#### **1. Ausgangslage**

Im Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) hat der Landrat den Auftrag erteilt, für den Raum Leimental – Birseck – Allschwil die Ausgangslage gesamthaft zu analysieren, einen breiten Variantenfelder zu untersuchen und mindestens zwei Lösungsvarianten zur Anpassung des Kantonalen Richtplans zum Entscheid vorzulegen. In der zweiten Hälfte des Jahres 2009 wurde, unter Federführung der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft (BUD), die Folgeplanung der Südumfahrung Basel unter dem Namen «Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil» (ELBA) lanciert. Der Fokus lag auf den notwendigen verkehrlichen Massnahmen in diesem Raum. Zwingende Bedingung für die Lösung war eine Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Berücksichtigt wurden auch die Auswirkungen auf die Landschaft.

In einem mehrstufigen Prozess wurden die beiden Stossrichtungen „Ausbau – neue Netzelemente“ und „Umbau – Weiterentwicklung bestehende Struktur“ erarbeitet. Zu jeder Stossrichtung gehören ein eigener Landratsbeschluss und eigene Objektblätter. Mit diesen werden die nächsten Schritte für die planerische Weiterentwicklung der notwendigen Massnahmen ausgelöst. Die Planungskosten liegen für beide Varianten bei etwa 11 Mio. Franken (Zeitperiode nächste sechs Jahre). Die voraussichtlichen Investitionskosten liegen bei der Stossrichtung Umbau bei ca. 800 Mio. Franken, bei der Stossrichtung Ausbau bei ca. 1,8 Mia. Franken (ohne Berücksichtigung von Bundessubventionen). Der Regierungsrat empfiehlt die Stossrichtung Ausbau weiterzuverfolgen.

Im Rahmen der Planung ELBA wurde auch eine äussere Tangente als mögliche Lösung untersucht, jedoch nach Abschluss der Testplanung nicht mehr weiterverfolgt. Auch die Idee einer S-Bahn-Tangente – das ÖV-Pendant zur äusseren Strassentangente – wurde untersucht, jedoch als nicht sinnvoll beurteilt und als Lösung nicht weiterverfolgt. Eine äussere Tangente könnte langfristig eine Option darstellen, war jedoch in der Vernehmlassung sehr umstritten.

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

#### **2. Kommissionsberatung**

##### **2.1 Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission behandelte die Vorlage anlässlich ihrer Sitzungen vom 5. Februar, 12. März und 23. April 2015. Sie wurde dabei begleitet von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, BUD-Generalsekretär Michael Köhn, Oliver Jacobi, Leiter Tiefbauamt (TBA) und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung, Geschäftsbereich Mobilität, TBA.

##### **2.2 Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

## 2.3 Beratung

### 2.3.1 Information des TBA

Die BPK liess sich zunächst über die umfangreiche Vorlage informieren.

Im Raum stand die Frage, ob Elemente aus der einen Stossrichtung in die andere Stossrichtung übernommen werden könnten. Konkret ging es um die Frage, ob im Birseck eher die Variante Umbau und im Leimental die Variante Ausbau berücksichtigt werden könnte. Seitens des TBA wird dies grundsätzlich als möglich erachtet. Gleichwohl rät das TBA davon ab, da eine solche Vermischung keine Vorteile bringen würde. Die Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung könnte nicht im gewünschten Umfang mit den verkehrlichen Massnahmen aufgefangen werden. Für die wichtigen, tangentialen Verkehrsachsen wäre in der Folge nicht klar, welche Stossrichtungsphilosophie zu Anwendung kommen soll. Damit ginge Klarheit und Planungssicherheit verloren, welche mit ELBA ja gerade geschaffen werden soll. Ausserdem würden im Birseck für die Abwicklung des tangentialen Verkehrs aus dem Leimental voraussichtlich zusätzliche, in der Stossrichtung Umbau nicht enthaltene Massnahmen notwendig.

Verständnisfragen gab es zur Art und Funktion der Strassen, insbesondere beim Zubringer Allschwil. Dieser ist in der Stossrichtung Umbau als Kantonsstrasse und in der Stossrichtung Ausbau im übergeordneten Netz aufgeführt. Laut Auskunft des TBA verbergen sich dahinter die unterschiedlichen Funktionen, welche die Strasse je nach Stossrichtung hat. In der Stossrichtung Ausbau hat die Strasse die Funktion eines Zubringers zur Autobahn, in der Stossrichtung Umbau die Funktion einer Verbindungsstrasse.

Zur regelmässigen Überlastung der Strassen im Leimental vertritt die Regierung die Meinung, dass für die Leimentaler Gemeinden eine Verbesserung der Verkehrssituation durch Optimierung und Kapazitätserweiterung des Verkehrsnetzes nötig ist. Kurzfristig erfolgen die Verbesserungen in Zusammenarbeit mit den Gemeinden im Rahmen der regelmässigen Beobachtung und Optimierung des Verkehrsnetzes mit finanzierbaren Massnahmen (wie punktuelle Knotenumbauten, etc.). Generell gilt aber für die Verkehrsqualität auf Strasse wie auch Schiene, dass die massgeblichen Netzelemente der Region Nordwestschweiz (Engpassbeseitigung Hagnau-Rheinfelden, Rheintunnel, Herzstück, etc.) nicht im Planungssperimeter ELBA liegen und daher in der ELBA-Vorlage nur am Rande behandelt werden (Ausnahme: Zubringer Allschwil).

Am Rande der Beratung liess sich die BPK darüber informieren, dass das Freiraumkonzept Landschaft für den ELBA-Raum abgeschlossen und veröffentlicht ist. Ein Park&Ride-Grobkonzept liegt ebenfalls vor, muss aber vor der Veröffentlichung noch mit den Partnern aus dem Agglomerationsprogramm diskutiert werden.

Die Kosten, welche durch die Vorlage ausgelöst werden, sind im Finanzplan eingestellt. ELBA hatte bereits Auswirkungen auf laufende Projekte. Mit ersten grösseren Kreditbegehren infolge der ELBA-Planung ist ab ca. 2017 zu rechnen.

### 2.3.2 Zusammenhang zur Vorlage 2015/034, KRIP-Anpassungen 2012

Während der Beratung der ELBA-Vorlage legte der Regierungsrat die Vorlage [2015/034](#), „Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP); Anpassung 2012“, vor. Diese Vorlage steht im direkten Zusammenhang mit ELBA. Die BPK sah nach eingehender Diskussion davon ab, die Beratung der KRIP-Vorlage 2015/034 vorzuziehen. Aufgrund der Beratung der ELBA-Vorlage wird es bei der KRIP-Vorlage aber nochmals zu Anpassungen und Aktualisierungen kommen.

### 2.3.3 Anträge in der BPK

Die BPK beriet zunächst die Stossrichtung Umbau und anschliessend die Stossrichtung Ausbau (jeweils Objektblätter und Landratsbeschluss). Da sich auf Grund der Diskussion herauskristallisierte, dass die Stossrichtung Ausbau gegenüber der Stossrichtung Umbau die Oberhand haben dürfte, wurden sämtliche Anträge innerhalb der Stossrichtung Ausbau gestellt.

– Antrag zum Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz, Seite 18:

Neue Planungsanweisung (k) mit dem folgenden Wortlaut: *«Für die Planungsanweisungen e, g, h und j sollen in Absprache mit den Gemeinden entlastete Strassenräume aufgewertet und für die Anwohner, den Fuss- und Veloverkehr attraktiv gestaltet werden.»*

Die Antragsteller möchten damit sicherstellen, dass entlastete Strassenräume für FussgängerInnen und VelofahrerInnen auch wirklich attraktiver werden. Eine Mehrheit der BPK-Mitglieder findet eine solche Regelung unnötig. Die BPK lehnt den Antrag mit 7:5 Stimmen bei einer Enthaltung ab.

– Antrag zum Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz, Seite 18:

Neue Planungsanweisung (k) mit dem folgenden Wortlaut: *«Münchenstein/Arlesheim, Verlegung städtische Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) ins Tal: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Münchenstein und Arlesheim eine Vorstudie zum Ausbau der Talstrasse und Tramstrasse und zum Abschnitt Widenhof-Dornachbrugg. Die Gemeinden Münchenstein und Arlesheim entwickeln in Abstimmung mit der städtischen Hauptverkehrsstrasse ein städtebauliches Entwicklungskonzept.*

*Zusätzlich Ergänzung der Örtlichen Festlegungen, Vororientierung: Münchenstein/Arlesheim, Verlegung städtische Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) ins Tal, Trasseesicherung resp. Rückstufung Kantonsstrasse.»*

Der Text des Antrags wurde aus der Stossrichtung Umbau übernommen. Es wurde argumentiert, dass das Gewerbegebiet im Tal zwischen Bahn und Birs von kantonaler Bedeutung sei und eine gute Erschliessung benötigt. Eine Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal würde auch helfen, im Dorfkern von Münchenstein eine Tempo 30 Zone einzurichten. Dies ist ein alter Wunsch der Gemeinde. Seitens des TBA wurde darauf hingewiesen, dass in der Stossrichtung Ausbau die Erschliessung des Gewerbegebietes im Tal sehr wohl geplant sei aber nicht via Kantonsstrasse sondern via Knoten Reinach Nord der H18. Ein Ausbau sowohl des Knotens als auch der Kantonsstrasse könnte zu unerwünschten Rückkoppelungen führen. Auch sei der Bau einer städtischen Achse im Tal in der Stossrichtung Ausbau nicht eingeplant. Zwischen dem Kanton und der Gemeinde Münchenstein laufen schon seit Jahren Diskussionen über die Entwicklung des genannten Gebietes. Daher ist man beim TBA einer Vorstudie gegenüber nicht grundsätzlich abgeneigt. Auch innerhalb der BPK erachtete man eine Vorstudie zur Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal als sinnvoll. Weitergehende Festschreibungen wünscht die BPK nicht und schlägt die folgende Textfassung vor:

*Neue Planungsanweisung (k): Münchenstein/Arlesheim, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Münchenstein und Arlesheim eine Vorstudie zum Ausbau einer Kantonsstrasse im Tal.*

*Ergänzung Örtliche Festlegungen, Vororientierung: Münchenstein/Arlesheim, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal, Trasseesicherung*

Die BPK stimmt dem Antrag in der gekürzten Fassung einstimmig, mit 13:0 Stimmen, zu.

– Antrag zum Objektblatt V 2.3 Schienennetz, Seite 27:

Neue Planungsanweisung (j) mit dem folgenden Wortlaut: *«In Folge hohem Verkehrsaufkommen oder bei kommenden Strassensanierungen (Schänzlitunnel, Osttangente usw.) steht der Bus ebenfalls im Stau. Die ÖV-Tangentialverbindungen sollen aber so geleitet werden, dass es zu keinen Fahrplanverzögerungen kommt. Damit wird der Umsteigeeffekt gefördert und der Stau nimmt ab. Eine Studie zeigt notwendige Anpassungen auf.»*

Eine Mehrheit der BPK-Mitglieder sieht in diesem Antrag eher einen Postulatstext und keine Planungsanweisung. Die BPK lehnt den Antrag mit 8:5 Stimmen ab.

– Antrag zum Objektblatt V 3.1 Kantonale Radrouten, Seite 30

Planungsanweisung d: Die Anzahl der Veloschnellrouten-Pilotstrecken soll von zwei auf vier erhöht werden.

Die Antragsteller argumentierten, dass innerhalb der Stossrichtung Ausbau auch der Langsamverkehr mehr gefördert werden sollte. Die Gegner des Antrages sagten, dass ein Pilotprojekt etwas Singuläres

sei, ansonsten nicht mehr von einem Pilot gesprochen werden dürfe. Auch könne der Kanton höchstens zwei Pilotprojekte finanziell verkraften. Die PBK lehnt den Antrag mit 8:5 Stimmen ab.

#### **2.3.4 Landratsbeschluss**

Inhaltlich hat die BPK den Landratsbeschluss nicht verändert. Sie hat lediglich drei redaktionelle Anpassungen vorgenommen.

### **3. Antrag an den Landrat**

Die BPK empfiehlt dem Landrat mit 8:5 Stimmen, die Stossrichtung Ausbau zu beschliessen.

Grellingen, 6. Mai 2015

Für die Bau- und Planungskommission:  
Franz Meyer, Präsident

#### **Beilage:**

- Entwurf Landratsbeschluss (von der BPK beantragte Fassung)
- Objektblätter KRIP (von der BPK beantragte Fassung)

## Landratsbeschluss

### über die Entwicklungsplanung für den Raum Leimental, Birseck und Allschwil-Schönenbuch sowie einen Verpflichtungskredit für die Planung und Projektierung

#### Stossrichtung Ausbau

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Es wird festgestellt, dass der Auftrag aus der Planungsanweisung b des Objektblatts V2.1 des Kantonalen Richtplans erfüllt worden ist.
2. Für den Raum Leimental, Birseck und Allschwil-Schönenbuch wird die Stossrichtung Ausbau weiterbearbeitet.
3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter V 2.1, V 2.2, V 2.3 und V 3.1 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird beschlossen.
4. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
5. 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.
6. Für die Weiterentwicklung der Stossrichtung Ausbau wird der erforderliche Planungs- und Projektierungskredit für strategische Planungen, Vorstudien und Vorprojekte von CHF 11'200'000.– (inkl. MwSt. von 8%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.
7. Für die Ausarbeitung eines Vorprojektes für den Zubringer Allschwil (inkl. der notwendigen Abklärungen für einen öV-Korridor in diesem Raum) wird der erforderliche Projektierungskredit von CHF 4'500'000.-- (inkl. MwSt. von 8%) bewilligt. Zusätzlich zur Kreditsumme werden die allfälligen Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Oktober 2012 bewilligt.
8. Abschreibung überwiesener parlamentarische Vorstösse
  - 8.1 Motion [2007/194](#) von Elisabeth Schneider "Für rasche lokale Verkehrslösungen statt Planungsleichen" wird abgeschrieben.
  - 8.2 Die als Postulat überwiesene [Motion 2007/249](#) von Eric Nussbaumer „Öffentlicher Nahverkehr im unteren Kantonsteil bis 2030“ wird abgeschrieben.

- 8.3 Postulat [2008/331](#) von Hanspeter Frey „Rückbau Wasgenring / Luzernerring Basel-Stadt“ wird beschrieben.
  - 8.4 Postulat [2009/279](#) von Felix Keller „Realisierung "Zubringer Allschwil" an die Nordtangente“ wird beschrieben.
  - 8.5 Postulat [2010/095](#) von Christine Koch „Neue S-Bahnverbindung Birstal – St. Johann“ wird beschrieben.
  - 8.6 Die als Postulat überwiesene Motion [2012/112](#) von Urs Leugger-Eggimann „Optimierung der Erschliessung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung in Arlesheim und Münchenstein“ wird beschrieben.
  - 8.7 Postulat [2012/293](#) von Hans Furrer „Einführung von Expressstrams“ wird beschrieben.
9. Ziffer 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.
  10. Ziffer 6 und 7 des vorliegenden Landratsbeschlusses unterstehen gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakult. Volksabstimmung.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:



## Anpassung ELBA – Stossrichtung Ausbau

*Versionshinweis: die vorliegende Darstellung basiert auf der aktuell gültigen Fassung des KRIP, eine Aktualisierung wird dem Landrat aktuell ebenfalls unterbreitet („Anpassung 2012“).*

<b>Übergeordnete Projekte</b>	<b>V 2.1</b>
<b>Kantonsstrassennetz</b>	<b>V 2.2</b>
<b>Schienennetz</b>	<b>V 2.3</b>
<b>Kantonale Radrouten</b>	<b>V 3.1</b>

### Formeller Hinweis:

*vom Landrat genehmigter Text*

*schwarz*

*Gleicher Text in beiden Stossrichtungen:*

*blau*

*Stossrichtung spezifischer neuer Text*

*grün*

*gelöschter Text:*

*rot durchgestrichen*

### **Beschlüsse:**

---

Regierungsratsbeschluss	vom
Landratsbeschluss	vom
Bundesratsbeschluss	vom

---

## A. Ausgangslage

Das Bundesstrassennetz besteht aus dem schweizerischen National- und Hauptstrassennetz (zukünftig: Grund- und Ergänzungsnetz). Dieses Netz umfasst die Nationalstrasse A2 Basel-Augst-Belchen und die kantonalen Hochleistungsstrassen H2 im Ergolzthal und H18 im Birstal.

Im Zusammenhang mit dem Neuen Finanzausgleich (NFA) ist es für unseren Kanton von grosser Bedeutung, welche Strassen ins Grundnetz aufgenommen werden, da der Bund nur noch dieses Netz finanzieren wird. Im Rahmen der Erarbeitung des Sachplans Verkehr wurden das Bundesstrassennetz (Grund- und Ergänzungsnetz) überprüft und die H2 Pratteln-Sissach sowie die H18 Basel-Delémont vom Bundesrat im Sachplan Verkehr ins Grundnetz aufgenommen. Ausstehend ist nun noch der Netzbeschluss durch das Bundesparlament. Der Kanton Basel-Landschaft hat zudem beantragt, dass die Südumfahrung Basel als Verbindung von der Nordtangente in Basel zur H18 im Birstal und zur Entlastung der Agglomerationsgemeinden ebenfalls ins Grundnetz aufzunehmen sei.

Die Kapazitätsgrenzen bei der Zollabfertigung des internationalen Güterverkehrs zwischen der Schweiz und den nördlichen Nachbarländern sowie die fehlenden Stau- und Warteräume führen in Spitzenzeiten zu Rückstau des Schwerverkehrs auf der A2/A3. Bis zur Inbetriebnahme eines elektronischen Abfertigungssystems sind durch den Bund geeignete Massnahmen und Warteräume vorzusehen.

Nach dem Willen des Kantons sollen die finanziellen Mittel weiterhin gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dies bedeutet einerseits, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und andererseits, dass der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen d.h. Hochleistungsstrassen konzentriert wird.

Die Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Verkehr in unserer trinationalen Region werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union bestimmt. Im April 2006 wurde - im Rahmen einer Überarbeitung und Weiterentwicklung des Konzepts Bahn 2000 2. Etappe - eine von einer Planungsgruppe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB AG erarbeitete Gesamtschau zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) veröffentlicht. Dabei soll mit Investitionen von 4.7 Mrd. CHF der Zugsverkehr auf den Hauptachsen in den kommenden 20 Jahren schneller und dichter werden, wobei der Wisenbergtunnel in diesem Bericht keine Aufnahme/Berücksichtigung fand. Die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz und insbesondere die Regierung des Kantons Basel-Landschaft werden sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass der Wisenbergtunnel, Variante "Wisenberg lang, Liestal à Niveau" (ca. 1.9 Mrd. CHF), in die Gesamtschau aufgenommen wird. Sollte dies nicht gelingen, wird es unumgänglich sein, weitere Bundesmittel zu erschliessen. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft ist der festen Überzeugung, dass ohne Wisenbergtunnel eine gesamtschweizerische und regionale, längerfristige Entwicklungsperspektive gar nicht möglich ist. Mit dem vorgesehenen ZEB-Konzept wird keine Lösung zur Infrastrukturproblematik auf den wichtigsten Zulaufstrecken nach Basel, etwa zwischen Liestal und Olten, angeboten. Zudem ist zu befürchten, dass wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum noch verbessert werden könnte.

Nach der Vernehmlassung bei den Kantonen wird das BAV eine Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte ausarbeiten. Die Botschaft des Bundesrates an das Parlament wird nicht vor 2008 in Aussicht gestellt.

## B. Ziele

- Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (KORE)
- Bei grösseren Verkehrsinfrastrukturprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen. (KORE)
- Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale

- oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)
- e) Um den Verkehr möglichst flüssig zu halten, sind geeignete Stauräume für den Schwerverkehr zu suchen und zu realisieren.
  - f) Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.)
  - g) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

#### Beschrieb und Projektauswirkungen

Sanierungstunnel Belchen

Der als Teilstück der A2 in Betrieb genommene Belchentunnel (Dezember 1970) soll um einen Sanierungstunnel erweitert werden.

2001/2003: Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 gehen die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100% an den Bund über. Die weitere Projektausarbeitung liegt ab diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Ein vom Bundesrat genehmigtes, Generelles Projekt des Bundes liegt vor.

18. Mai 2003: Annahme der "Belchentunnel-Initiative" (Gesetzesinitiative) für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen.

18. Mai 2003: Annahme der "Anti-Stau-Initiative" für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung.

**Siedlung:** Die Auswirkungen auf die Nutzung durch das Bauvorhaben sind gering. Von grosser Bedeutung ist die vorgesehene Überwachung der Einrichtungen, Nutzung und Rekultivierung der Installationsflächen durch eine Umweltbaubegleitung.

**Wirtschaft:** Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität der Region Nordwestschweiz wird durch den Bau des Sanierungstunnels Belchen verbessert.

**Umwelt:** Während der Bauphase zeichnet sich eine starke Belastung in den Umweltbereichen Luft, Wasser, Boden und Abfall/Materialbewirtschaftung ab. In der Betriebsphase verhält sich das Projekt in den meisten Umweltbereichen neutral. Bei den Bereichen Luft, Nutzungen, Energie und Katastrophenschutz sind sogar geringe Verbesserungen möglich, was i.d.R. durch die Vermeidung von Stausituationen begründet ist.

**Kosten:** ca. 250 Mio Fr., zu 100% durch den Bund

**Termine:** mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum

Erste Standortabklärungen im Umfeld der A2 Basel-Augst sowie der H18 im Gebiet Schänzli haben noch zu keinen Resultaten geführt. Weitere Abklärungen durch den Bund für Stauräume vorzugsweise südlich des Juras sind deshalb erforderlich.

**Siedlung:** zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

**Wirtschaft:** geringere Staukosten

**Umwelt:** zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

**Kosten:** eine erste Kostenschätzung liegt noch nicht vor

**Termine:** kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Umfahrung Gundeldingen

Unter dem Vorhaben "Umfahrung Gundeldingen" wird das Projekt 'Basel A2/A7 Zubringer Birsig (Margarethen) - Gellertdreieck' verstanden. Dieser neue Nationalstrassenabschnitt schafft eine neue Verbindung von der bestehenden A2 (Gellertdreieck) in den Raum Birsig bzw. Margarethen und soll das Gundeldingerquartier von Durchgangsverkehr entlasten. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen werden geprüft. Die Bestvariante, welche weiterverfolgt werden soll, tangiert den Raum Margarethen (und somit Territorium des Kantons Basel-Landschaft) während der Bauphase stark, jedoch nach der Realisierung nur noch partiell. Es konnte des Weiteren aufgezeigt werden, dass das Vorhaben Tramlinie Margarethenstich neben dieser Umfahrung Gundeldingen realisiert werden kann.

- Siedlung:** Die stark belasteten Hauptachsen des Quartiers Gundeldingen werden massgeblich von Durchgangsverkehr entlastet. Des Weiteren wird auch die Nauenstrasse entlastet. Aufgrund der Entflechtung von Durchgangsverkehr vom Gemischtverkehrsnetz wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Der Verkehr wird auf das Hochleistungsstrassennetz kanalisiert.
- Wirtschaft:** Die Anbindung des Vorderen Leimentals sowie von Allschwil und Basel-West an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert und führt zu massgeblichen Reisezeitgewinnen.
- Umwelt:** Die positiven Auswirkungen bei der Reduktion der Lärmbelastung sind deutlich höher als die marginal negativen Auswirkungen im Bereich der Bodenversiegelung, der Luftbelastung sowie dem Klima. Im Raum Margarethenpark und Dorrenbach werden städtebauliche bzw. landschaftliche Eingriffe notwendig.
- Kosten:** noch nicht bekannt
- Termine:** langfristig (> 15 Jahre)

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen

10. Februar 1983: Laufentalvertrag § 109  
2. November 2000: Landratsbeschluss betreffend Verpflichtungskredit über 3 Mio Fr. für die Ausarbeitung des Generellen Projekts.  
10. Juni 2001: Bestätigung des Landratsbeschlusses betreffend den Planungskredit für die Umfahrung Laufen und Zwingen.  
8. Dezember 2006: Variantenentscheid durch die Bau- und Umweltschutzdirektion für die Erarbeitung des Vorprojekts (ehemals Generelles Projekt). Es ist eine südliche Umfahrung von Laufen und Zwingen vorgesehen, welche mehrheitlich in Tunnels verläuft. Die Frage eines Anschluss Zwingen Süd ist gegenwärtig noch offen. Eine Festsetzung ist erst nach Abschluss des Vorprojekts vorgesehen. Die Trasseesicherung wird im Richtplan festgehalten.

- Siedlung:** Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Laufen und Zwingen werden entlastet und die Verkehrssicherheit wird wesentlich erhöht. Die Siedlung wird einzig im Bereich des Anschlusses Zwingen Süd (Lüsseltal) sowie südlich von Laufen - hier aber vor allem Gewerbegebiet - tangiert.
- Wirtschaft:** Die Erschliessungsqualität des Laufentals wird erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.
- Umwelt:** Mit der offenen Linienführung südlich von Laufen entsteht ein Eingriff in den Landschaftsraum. Beim Anschluss an die bestehende H18 südwestlich von Laufen wird im Gebiet Birshollen ein Naturschutzgebiet tangiert. Durch die mehrheitlichen Tunnelführungen werden räumliche Konflikte aber erheblich reduziert. Längerfristig ist mit Mehrverkehr und entsprechenden Umweltauswirkungen zu rechnen.
- Kosten:** Die Kostenschätzung geht von 400 Mio. CHF aus.
- Termine:** langfristig (> 15 Jahre)

H18, Muggenbergtunnel	<p>1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes. 1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes. 11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.</p> <p>Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele" Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele" Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele" Hat emissionsmässig keine Veränderung zur Folge. Die Strasse inklusive die Tunnelportale beanspruchen zusätzlichen Boden.</p> <p>Kosten: ca. 23 Mio CHF (Preisbasis 1980) Termine: langfristig (&gt; 15 Jahre)</p>
H18, Anschluss Aesch (Dornach)	<p>1. März 2002: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern, einen Vollanschluss Aesch und einen neuen Birsübergang im Bereich "Weiden" zu studieren (Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung).</p> <p>Siedlung: Die Ortsdurchfahrt in Aesch kann leicht von Durchgangsverkehr entlastet werden. Wirtschaft: Der Knoten Angenstein wird entlastet und die Gewerbegebiete im Raum Aesch Nord und Ost werden besser ans Hochleistungsstrassennetz angeschlossen. Umwelt: Der Vollanschluss Aesch befindet sich in einem Grundwasserschutzgebiet. Mit entsprechenden baulichen Massnahmen kann dieses jedoch gut geschützt werden. Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt zwischen 20-25 Mio. CHF. Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)</p>
Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau	<p>Bei der Überführung Salinenstrasse, welche Teil des Autobahnanschlusses Pratteln ist, besteht Instandsetzungsbedarf. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung des bestehenden Anschluss Pratteln ist im Rahmen der Erhaltungsmassnahmen auch die Optimierung der Kapazitäten anzustreben. Es gilt insbesondere einen Rückstau auf die A2 zu verhindern. Als Lösung ist eine Umgestaltung des Anschlusses zu einem Grosskreisel vorgesehen.</p> <p>Siedlung: keine namhaften Einflüsse Wirtschaft: Verbesserung der Verkehrsqualität im gesamten Raum und verbesserte Erreichbarkeit des Raum Pratteln Mitte und Nord. Umwelt: noch nicht untersucht Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt rund 9 Mio. CHF (Preisbasis 2003). Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)</p>
H2, Pratteln - Liestal	<p>6. Februar 1995: Landratsbeschluss betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2 (neu H2 Pratteln-Liestal). 24. September 1995: Bestätigung des Landratsbeschlusses betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2. 25. Oktober 1999: BUD-Entscheid betr. Nutzungsplan (Bauprojekt) und Umweltverträglichkeit. 31. Januar bzw. 12. August 2002: BUD-Entscheide betr. Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens und Rechtskraftbescheinigung. 11. Mai 2006: Landratsbeschluss betr. Kreditbewilligung für die Projektänderung im Bereich des Halbanchlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd (durchgehend geschlossener Tunnel aufgrund der verschärften Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich Tunnellüftung und Sicherheit). 26. Oktober 2006: Spatenstich und Beginn der Vorarbeiten.</p>

**Siedlung:** Bau einer 2-spurigen Hochleistungsstrasse bzw. zweiten Hauptverkehrsachse, davon ca. 2 km im Tunnel zur Entlastung der Rheinstrasse und Verbesserung des Verkehrsflusses.  
Umgestaltung und Rückbau der Rheinstrasse auf 2 Spuren, die infolge des Ziel- und Quellverkehrs nach wie vor eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweist und demzufolge für Wohnnutzung eher ungeeignet ist.

**Wirtschaft:** Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität des unteren Ergolzals wird durch den Bau der H2 verbessert.

**Umwelt:** Die Umweltprobleme können gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung befriedigend gelöst werden.

**Kosten:** ca. 400 Mio Fr. (Preisbasis April 2005, inkl. Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd)

**Termine:** kurzfristig (0 - 5 Jahre)

H2, Umfahrung Liestal

20. September 2001: Landratsbeschluss betr. Verpflichtungskredit für ein Verkehrskonzept Liestal unter Berücksichtigung des Sanierungsbedarfs der H2 Umfahrung Liestal.

**Siedlung:** Die Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal mit einem neuen Zentrumsanschluss und einem umgestalteten Anschluss Altmarkt kann deutliche Impulse für die Siedlungsentwicklung im Bereich Grienmatt geben. Das Zentrum von Liestal wird vom Durchgangsverkehr weiter entlastet, wodurch die Voraussetzungen für die Entwicklung im Zentrum des Kantonshauptorts verbessert werden. Das Zentrum von Liestal wird qualitativ aufgewertet.

**Wirtschaft:** Der Anschluss von Liestal an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert.

**Umwelt:** Die Auswirkungen der Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.

**Kosten:** Kosten werden gemäss Entwurf Vorprojekt auf 160 Mio. CHF geschätzt.

**Termine:** mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Rheinüberquerung im Raum Pratteln

2006: Die Bau- und Umweltschutzdirektion stellt dem Bundesland Baden-Württemberg den Antrag, eine gemeinsame, binationale Planungsstudie zu erarbeiten, in welcher Möglichkeiten und Auswirkungen eines Rheinübergangs Pratteln-Wyhlen untersucht werden.

15. März 2007: Das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg signalisiert, dass eine gemeinsame Planungsstudie erarbeitet werden soll.

Es liegen gegenwärtig noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Als Option soll aber das Trasse gesichert werden.

**Siedlung:** Option zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenschließung der Agglomeration sowie Sicherung des dafür nötigen Trasses. Das Vorhaben ist noch mit Deutschland (Grenzach-Wyhlen) abzustimmen.

**Wirtschaft:** Realisierung einer feingliederigen und besseren Erschliessung der grenzüberschreitenden Agglomeration.

**Umwelt:** Minimierung von negativen Umwelteinflüssen.

**Kosten:** Es liegen noch keine Angaben vor.

**Termine:** langfristig (> 15 Jahre)

Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenbergtunnel)

Eine Neubaustrecke zwischen Liestal und Olten soll den bestehenden Engpass im Güter- und Personenverkehr zwischen Basel und dem Mittelland beheben. Zudem ist diese Strecke ein bedeutender Nordzulauf für die NEAT. Das Vorhaben ist nicht Bestandteil der Anfang April 2006 präsentierten ZEB-Vorlage. Die Bedeutung dieser Verbindung wird von der gesamten Nordwestschweiz jedoch nach wie vor hervorgehoben.

- Siedlung: Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolztal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet.
- Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
- Kosten: ca. 2000 Mio. CHF
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Überwerfung Liestal, Adlertunnel

Die Überwerfung beim Südportal des Adlertunnels in Liestal dient der kreuzungsfreien Einbindung der Strecke via Adlertunnel in die Stammlinie Pratteln-Basel. Sie eliminiert den betrieblichen Flaschenhals in Liestal und bewirkt dadurch eine Verbesserung der Betriebsstabilität und Kapazitätssteigerung zwischen Basel und Olten. Die Überwerfung ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten.

- Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
- Wirtschaft: Die durch das Vorhaben realisierte Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolztal und das Mehrangebot vor allem beim Bahngüterverkehr bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
- Kosten: ca. 160 Mio. CHF.
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Schienenanbindung an den EuroAirport (EAP)

Der für die Wirtschaftsregion Nordwestschweiz wichtige Flughafen ist als einziger Landesflughafen nicht mit der Bahn erschlossen. Die eidgenössischen Räte haben bereits im Rahmen des Anschlusses an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz einen Kredit von 25 Mio. CHF für diese Vorhaben gesprochen, hingegen ist die Finanzierung auf französischer Seite nach wie vor ungelöst.

- Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.
- Wirtschaft: Ein Flughafen mit direkter Bahn-Anbindung stellt eine wesentliche Verbesserung der Standortqualität der Region Basel dar.
- Umwelt: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
- Kosten: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Kapazitätssteigerung/ Entflechtung Ostkopf Basel

Im Knoten Basel SBB ergeben sich aufgrund der Überlagerung von Güter- und Personenverkehr sowie internationalem, nationalem und lokalem Bahnverkehr Engpässe. Das Vorhaben war Bestandteil des Sachplanentwurfs vom 20. September 2005, ist jedoch im vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan nicht mehr enthalten. In einem Planungsauftrag der Nordwestschweizer Kantone an die SBB vom Frühjahr 2007 wurden die notwendigen Infrastruktur-Ausbauten im Raum Basel zur Bewältigung des gesamten geplanten Bahnverkehrs (Güter-, Fern- und Regionalverkehr) genannt und mit Kostenangaben versehen.

- Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	ca. 150 Mio. CHF.
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

Überwerfung Pratteln

Im Planungsauftrag wurden neben dem Wisenberg-Tunnel und der Entflechtung Ostkopf Basel auch eine Überwerfung Pratteln als zwingende Infrastrukturmassnahme zur Entflechtung der Verkehrsströme zwischen dem Ergolzthal und dem Fricktal und damit zur Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten auf dem Schienennetz aufgeführt.

Siedlung:	Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	ca. 150 Mio CHF.
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

Erstellung von Doppelspurinseln im Laufental

Die Juralinie verbindet die Region Basel mit der Westschweiz und hat somit eine wichtige Funktion im schweizerischen Verkehrssystem. Sie hat aber mit ihren vielen Einspurstrecken Schwachstellen, die für die Gestaltung eines attraktiven Angebotes im öffentlichen Verkehr behindernd sind. Die ursprünglich im Projekt Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten konnten aus Kostengründen nicht in der ersten Etappe realisiert werden. Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich für eine Aufnahme in den nächsten Leistungsauftrag vom Bund an die SBB ein. Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots auf der Achse Basel-Biel genannt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen eine Doppelspur zwischen Grellingen und Zwingen, eine Kreuzungsstation im Bahnhof Duggingen und neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.

Siedlung:	Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	Kostenschätzung ca. 140 Mio CHF (Doppelspur allein: 100 Mio CHF)
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

Zubringer Allschwil (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)

Ein Autobahnzubringer E25 in Allschwil soll realisiert werden. Dieser funktioniert als eigenständige Massnahme stellt aber gleichzeitig die erste Etappe einer stadtnahen Tangente dar.

Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 180 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

Kapazitätserhöhung  
Anschlüsse und Ausbau  
H18

Die H18 wird weiterhin die grössten Verkehrsmengen aus dem Birstal erfassen. Dazu sollen in erster Linie die Anschlüsse (Reinach-Süd, Reinach Nord, Muttenz-Süd) ausgebaut und begleitend dazu Verkehrsmanagementmassnahmen ergriffen werden (1./2.Stufe). Massnahmen zur Kapazitätserhöhung (Ausbauten, zusätzliche Spuren etc.) zwischen Reinach Süd und Muttenz bzw. Muttenz Süd bis und mit Verzweigung Hagnau sind erst längerfristig und auch nur bei einer sehr starken Siedlungsentwicklung erforderlich (3. Stufe).

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Kosten: 1./2. Stufe ca. 90 Mio. CHF / 3. Stufe ca. 700 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 – 15 Jahre) bis langfristig (ab 15 Jahre)

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- b) Bei grösseren Verkehrsprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen.
- c) Das übergeordnete Strassennetz ist dort auszubauen, wo dies regionale, nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- d) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- e) Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- f) Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.
- g) Die Einbindung der Region Basel mit den Knoten Basel SBB ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen und die Anbindung des EuroAirports ans Schienennetz sind zu unterstützen.
- h) Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden. Die raumplanerischen Voraussetzungen zur Realisierung dieser Bahninfrastruktur sind rechtzeitig zu schaffen.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton evaluiert und prüft in Absprache mit dem Bund und den Nachbarkantonen mögliche Parkierungs- und Warteräume für den Schwerverkehr in der Agglomeration Basel sowie die Errichtung eines Kontroll-/Kompetenzzentrums für den Schwerverkehr.
- ~~b) Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen, die namentlich Folgendes beinhaltet:
  - \* ~~Problemanalyse: Die Verkehrsprobleme mit räumlichem Fokus Birseck-Leimental Allschwil-Grenzraum zu Frankreich und Basel-Stadt werden analysiert und eine gemeinsame Sichtweise Kanton-Gemeinden angestrebt ("Harmonisierung der Problemwahrnehmung")~~~~

- ~~Randbedingungen für Lösungsentwicklung (Masterplan Verkehr): Erarbeitung von Varianten im Konkurrenzverfahren. Die Variante Südumfahrung muss Bestandteil des Variantenfächers sein. Die Verkehrsarten MIV und ÖV stehen im Vordergrund und der LV ist sinnvoll miteinzubeziehen, wobei Alternativen mit allen Verkehrsträgern zu untersuchen und aufzuzeigen sind.~~
  - ~~Ergebnisse: Es sind mindestens zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Varianten der Problemlösung darzulegen und zum Beschluss vorzulegen. Den Varianten liegen weiter eine Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie eine erste technische Machbarkeitsstudie zugrunde.~~
  - ~~Richtplananpassung: Die Landratsvorlage zeigt auf, wie die Varianten in den Richtplan integriert werden können.~~
  - ~~Partizipation: Im Rahmen der Mitwirkung sind die betroffenen Gemeinden, Basel-Stadt und Frankreich in den Planungsprozess miteinzubeziehen.~~
- ~~Der Regierungsrat wird beauftragt, das Trasse der Südumfahrungsroute nötigenfalls mit einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern.~~
- b) Zubringer Allschwil: Der Kanton erarbeitet innert 2 Jahren eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Die Planung ist mit der Entwicklung eines verbesserten ÖV-Korridors zu koordinieren. Allfällige Synergien sind ebenfalls aufzuzeigen. Der Grad des Ausbaus des Zubringers Allschwil richtet sich nach der Funktion als Autobahnzubringer.
  - c) Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau H18: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn und in Absprache mit dem ASTRA ein Konzept zum Ausbau der Anschlüsse und zum Verkehrsmanagement.
  - d) Für eine äussere Verkehrserschliessung um die Kernagglomeration werden gemeinsam mit den Gemeinden langfristige Lösungen entwickelt und innert drei Jahre nach Landratsbeschluss ELBA entsprechende Entscheideanträge dem Landrat unterbreitet.

#### Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

- Ausbau H2 Pratteln-Liestal, Realisierung
- H2 Umfahrung Liestal, Erneuerung und Erweiterung mit Zentrumsanschluss
- H18 Muggenbergtunnel, Neubau
- H18 Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach, Neubau
- Sanierungstunnel Belchen

#### Zwischenergebnis

- H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau
- Überwerfung Liestal, Adlertunnel (Trasseesicherung)
- Überwerfung Pratteln
- Erstellung Doppelspurinseln im Laufental (Trasseesicherung)

#### Vororientierung

- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)
- Umfahrung Gundeldingen
- Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr
- Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenbergertunnel; Trasseesicherung)
- Schienenanbindung an den EuroAirport (EAP)
- Kapazitätssteigerung/Entflechtung Ostkopf Basel
- Zubringer Allschwil, Trasseesicherung
- Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau H18

## **A. Ausgangslage**

Gemäss § 1 des kantonalen Strassengesetzes hat der Kanton - zusammen mit den Gemeinden - im Rahmen der übergeordneten Raumplanung ein öffentliches Strassennetz zu planen, erstellen und unterhalten. Dabei sind neben den bautechnischen Normen insbesondere auch die Aspekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes in die Planung mit einzubeziehen und bei der Realisierung anforderungsgerecht umzusetzen.

Das Kantonsstrassennetz umfasst heute 460 km. Davon sind einzelne Strecken Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein dichtes Kantonsstrassennetz, das alle 86 Gemeinden im Sinne von § 5 des kantonalen Strassengesetzes miteinander verbindet. Verschiedene Kantons- und Gemeindestrassen sind auch Bestandteil des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten. Das Kantonsstrassennetz ist laufend zu überprüfen und sofern nötig anzupassen, auszubauen und dauernd offen zu halten.

Die Verkehrszunahme auf weiten Teilen des Kantonsstrassennetzes führt auf verschiedenen Streckenabschnitten und Knoten zu Kapazitätsengpässen, was sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln in Spitzenstunden zu Problemen führt. Die Realisierung der unter der Rubrik "D. Beschlüsse" aufgeführten Vorhaben sind für die Behebung der Kapazitätsengpässe bedeutende Projekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aber auch zur Behebung der Engpässe und zur Erreichung der gesetzten Ziele im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Das Strassennetz von Kanton und Gemeinden ist die infrastrukturelle Basis für den öffentlichen Busverkehr. Die Geschwindigkeit und die Zuverlässigkeit (einzuhaltender Fahrplan und Anschlüsse) sind für den ÖV wichtige Attraktivitätsfaktoren. Sie müssen gewährleistet sein, wenn das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr unterstützt werden soll. Darum ist es wichtig, dass dem öffentlichen Verkehr auf staugefährdeten Strassenabschnitten wenn möglich eigene Fahrstreifen oder Fahrstreifen mit geregelter Vorrangfahrt eingerichtet werden. Dasselbe gilt für staugefährdete Knoten, bei denen eine wesensgerechte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wichtig ist.

Die Richtplankarte Infrastruktur enthält u.a. Kantonsstrassen, welche später aufgehoben oder an die Gemeinden abgetreten werden sollen. In der Regel handelt es sich dabei um eine "Übererschliessung" oder um Abtausch im Rahmen von Sanierungen und/oder Neubauten. Umgekehrt werden neu auch Gemeindestrassen vom Kanton übernommen. Umfang und Klassifikation des Kantonsstrassennetzes wird im Strassenregister des Tiefbauamtes nachgeführt.

## **B. Ziele**

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (KORE)
- b) Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)
- c) Der motorisierte Durchgangsverkehr ist auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- d) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.
- e) Der Langsamverkehr ist soweit möglich vom schnellen motorisierten Verkehr zu entflechten.
- f) Die Strassenräume sind für die Belange der Fussgänger, der Velo- und Mofafahrer, der öffentlichen Verkehrsmittel und der privaten Erschliessung nutzbar zu machen und ansprechend zu gestalten.
- f) Die aufgeführten Projekte sollen die Erreichbarkeit/Standortqualitäten sichern und verbessern sowie die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten.
- g) Die beschränkten finanziellen Mittel sollen gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dabei sollen die bestehenden Infrastrukturen erhalten und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf leistungsfähige Hauptachsen konzentriert werden.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

### Beschrieb und Projektauswirkungen

Sundgauerstrasse

~~30. April 1964, 21. Juni 1971, 28. April 1980 und 20. Januar 1994: Landratsbeschlüsse zum Regionalen Strassennetzplan Leimental-Birstal.~~

~~21. Juni 1971 und 28. April 1980: Landratsbeschlüsse zum Generellen Projekt "Strassen im Birstal"; die Sundgauerstrasse ist verbindlicher Bestandteil des Generellen Projekts "Strassen im Birstal" mit rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien.~~

~~8. Juni 2006: Eine Planungsstudie von Netzvarianten zeigt auf, dass eine Realisierung der Sundgauerstrasse in der heutigen Situation gegenwärtig nicht weiterverfolgt werden soll. Als Option soll aber das Trassees gesichert werden. Zur Schliessung des Kantonsstrassennetzes wird die Talstrasse ins Kantonsstrassennetz übernommen.~~

~~Siedlung: Der Dorfkern von Münchenstein wird durch die Sundgauerstrasse spürbar entlastet. Trotz möglicher Lärmschutzmassnahmen sind im Bereich der neu zu bauenden Strasse Beeinträchtigungen (Zerschneidung, Immissionen) zu erwarten.~~

~~Wirtschaft: Lücke des Kantonsstrassennetzes (Spange) ist geschlossen und die Erreichbarkeit der H18 sowie des Gewerbegebietes im Tal von der Baslerstrasse aus wird deutlich verbessert.~~

~~Umwelt: Die Auswirkungen der Sundgauerstrasse sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.~~

~~Kosten: grobe Projektkostenschätzung ca. 17 Mio CHF (Preisbasis 1970); mit den heutigen Umweltauflagen dürften die Investitionskosten aber höher ausfallen.~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Umfahrung Waldenburg

1960: Planungsstudie

27. Februar 1992: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Ergolzthal-West

Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"

Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"

Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele", möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1012

Kosten: noch keine Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Rickenbach

1984: Anordnung einer Felderregulierung in Rickenbach durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft.

1997: Abschluss der Felderregulierung mit Ausscheidung und Erwerb des erforderlichen Landes für eine Ortsumfahrung; es liegen zudem ein Entwurf einer Planungsstudie sowie rechtskräftige Bau- und Strassenlinien vor.

Siedlung: Der Dorfkern ist vom Verkehr zu entlasten und die verkehrstechnischen Probleme (Engnisse) der Ortsdurchfahrt sind zu beheben. Im Detail liegen noch keine, den heutigen Erfordernissen entsprechende Untersuchungen vor.

Wirtschaft: Für die Umfahrungsstrasse ist der Landerwerb zu Gunsten des Kantons vollumfänglich über die Neuzuteilung des Grundeigentums erfolgt.

Umwelt: Durch eine optimale Einpassung des Bauprojekts in die Landschaft, sind der Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie deren Lebensräume als auch die Infrastruktur für Wege, Bachöffnungen und dergleichen zu gewährleisten. Dies wurde in einer ersten Stufe bei der Arealausscheidung für die Umfahrungsstrasse soweit heute bekannt berücksichtigt. Möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1104.

Kosten: Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Brislach-Zwingen, Birsbrücke

2003: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern eine Planungsstudie auszuarbeiten.  
2007: Überweisung der entsprechenden Kreditvorlage an den Landrat.

Siedlung: Die Brücke ist zu ersetzen. Damit wird die Linienführung verbessert und die Nutzungsplanung optimiert. Es bestehen Aufwertungsmöglichkeiten insbesondere im Ortskern.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss, insbesondere auch für den Güterverkehr.

Umwelt: Die Umweltsituation wird gegenüber heute nicht verändert.

Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 16 Mio. CHF.

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Netzenunterführung Sissach

Zwischen Hauptstrasse (Bereich Knoten Netzenstrasse/Hauptstrasse / Parallelweg) und der Ittingenstrasse soll eine Verbindungsstrasse mit einer Unterführung der SBB-Linie geschaffen werden mit dem Ziel, den Dorfkern in Sissach sowie Wohngebiete in Sissach und Ittingen von Durchgangsverkehr zu entlasten.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht untersucht

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge

1985: Ein erstes Projekt des Kantons Bern wurde ausgearbeitet; Kosten ca. 21 Mio. CHF.

1994: Übernahme des Projekts durch den Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des Kantonswechsels; danach wurde es zum Auflageprojekt ausgearbeitet und im Herbst im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens von der SBB AG öffentlich aufgelegt.

11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.

November 1995: Regierungsrätliche Rückweisung - vorwiegend aus Kostengründen - an die Bau- und Umweltschutzdirektion des Entwurfs einer Landratsvorlage für einen Baukredit sowie Abschreibung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens.

4. Dezember 1997: Landratsbeschluss betreffend die Ausarbeitung einer deutlich weniger kostenintensiven Variante; auch eine Nulllösung sei diskutabel.

Siedlung: Ursprünglich galt es, die beiden Niveauübergänge der Nunninger- und Seewenstrasse zu ersetzen. Dabei sind Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse zu entschärfen. Zudem werden empfindliche Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet. Auch werden die Fussgänger- und Veloverbindungen verbessert.

Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität wird verbessert, wobei insbesondere lange Wartezeiten an den Bahnübergängen vermieden werden.

Umwelt: Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes wird angestrebt, dass Schutzgüter nicht beeinträchtigt werden und der Flächenverbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Diesem Anliegen vermag allerdings nur die Variante "Erweiterte Nulllösung" zu entsprechen.

Kosten: Die Gesamtkosten für das ursprüngliche Projekt betragen 21 Mio. CHF. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrage von ca. 14 Mio. CHF zu erwarten. Eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung konnte bis Ende 2003 noch nicht gefunden werden.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Abtretungen an die Gemeinden

In folgenden Gemeinden sind Strassen und Strassenabschnitte zur Abtretung - zum Teil in Zusammenhang mit Übernahmen von neuen Strassenabschnitten - an die Gemeinden vorgesehen:

- Aesch
- Muttenz

- Allschwil
- Arisdorf
- Augst-Giebenach
- Biel-Benken
- Blauen
- Bottmingen
- Buckten-Häfelfingen
- Dittingen
- Duggingen
- Füllinsdorf -Liestal
- Grellingen
- Känerkinden-Buckten
- Langenbruck
- Liesberg
- Maisprach
- Münchenstein
- Oltingen
- Pratteln
- Seltisberg
- Seltisberg-Bubendorf
- Rickenbach
- Thürnen-Böckten
- Wahlen
- Wenslingen-Kilchberg-Zeglingen
- Ziefen-Arboldswil
- Waldenburg
- Zwingen

Projektbezogene Abtretungen

Die Abtretungen in den Gemeinden Zwingen, Grellingen, Langenbruck, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf/Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In Zwingen ist dies die Erstellung der neuen Birsbrücke und in Grellingen die Erstellung eines neuen Bahnübergangs. In Langenbruck ist eine neue Querverbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der H2 Pratteln-Liestal erfolgen. Die Abtretung der Kantonsstrasse nach Egerkingen in Langenbruck erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn.

Abtretungen zur Netzbereinigung

Alle Abtretungen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt. Die Abtretungen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Übernahmen durch den Kanton

In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenabschnitten - zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten - durch den Kanton vorzusehen:

- Aesch
- Allschwil
- Arlesheim
- Liestal
- Langenbruck

Projektbezogene Übernahmen

Die Übernahmen in Langenbruck und teilweise in Liestal (Gasstrasse ab Weierweg bis Erzenbergerstrasse) können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastrukturen in Kraft treten (vgl. Projektbezogene Abtretungen).

Übernahmen zur Netzbereinigung

Alle Übernahmen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt und festgesetzt. Die Übernahmen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Siedlung: I.d.R. keine Änderungen

Wirtschaft: I.d.R. keine Änderungen

Umwelt: I.d.R. keine Verschlechterung der Situation

Kosten: Die Abtretungen umfassen rund 33 km, die Übernahmen etwa 5 km. Kurz- und mittelfristig entstehen für den Kanton keine Einsparungen. Langfristig liegen die geschätzten jährlichen Einsparungen des Kantons bei rund 200'000 Fr.

Termine: Definitive Abtretungen und Übernahmen: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Geplante Abtretungen und Übernahmen: i.d.R. mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Oberwil Langmattstrasse

Die Langmattstrasse in Oberwil soll als Kantonsstrasse ausgebaut werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Kosten: ca. 15 Mio. CHF  
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Regionales Verkehrsmanagement

Der motorisierte Individualverkehr soll optimal gesteuert werden. Aufgrund der erhöhten Auslastung des Strassennetzes und teilweise auch der zunehmenden Dichte an kritischen Knoten nimmt die Abhängigkeit zwischen den Knoten auf den Kantonsstrassen zu. In der Folge können an sich kleinste Störungen zu einem grösseren Problem werden, obwohl das Strassennetz als ganzes noch Kapazitäten hätte. Bisher wird die Mehrheit der Knoten einzeln gesteuert. Aufgrund der zunehmenden Abhängigkeiten zwischen den Knoten ist die Steuerung zwischen den verschiedenen Knoten abzustimmen. Insbesondere bei Anschlussbauwerken zum Hochleistungsstrassennetz soll der MIV verstetigt werden, damit die Kapazität der Strasse ausgenutzt, in den Kernzonen keine Rückstaus auftreten und Busse und Trams den Fahrplan einhalten können. Fokus liegt dabei auf den optimalen Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Kosten: ca. 30 Mio. CHF  
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse

In Allschwil soll die Ortsdurchfahrt (Oberwilerstrasse) für den Durchgangsverkehr gesperrt und kann teilweise rückgebaut werden. Begegnungszonen oder Tempo 30 Zonen können geschaffen werden. Ersetzt wird diese Hauptverkehrsverbindung neu durch den zusätzlich ausgebauten Herrenweg mit einer möglichst direkten Anbindung an die Binningerstrasse. Mit dieser direkten Anbindung sollen sensible Wohngebiete minimal tangiert werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Kosten: ca. 7 Mio. CHF  
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Attraktiver Strassenraum in Ortskernen

Darunter wird eine Ausgestaltung von Strassen verstanden, welche es zu Fuss Gehenden und dem Veloverkehr vereinfacht, die Strasse zu queren. Die Ausgestaltung soll nicht zu einer Reduktion der Kapazität und der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit führen. Für verschiedene Ortsdurchfahrten im Leimental, Birseck und Allschwil soll untersucht werden, wo entsprechender Handlungsbedarf und Massnahmen machbar und zweckmässig sind. Basierend darauf werden die Prioritäten gesetzt.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Kosten: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil

Eine unterirdische Umfahrung der Gemeinde Allschwil soll als Abschnitt der stadtnahen Tangente umgesetzt werden. Diese Umfahrung ermöglicht langfristig zusammen mit dem Abschnitt Tunnel Bottmingen/Binningen eine Entlastung eines grossen Teils von Allschwil (Grabenring, Baslerstrasse, Dorfkern und Binningerstrasse), womit das gesamte Gebiet aufgewertet und verdichtet und die Tramlinie 8 gut verlängert werden kann.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Kosten: ca. 250 Mio. CHF  
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Stadtnahe Tangente,  
Abschnitt Tunnel Bott-  
mingen / Binningen

Ein Tunnel Bottmingen / Binningen soll als Abschnitt der stadtnahen Tangente realisiert werden. Dieser Tunnel ermöglicht langfristig zusammen mit einer unterirdischen Umfahrung Allschwil eine Entlastung der Binningerstrasse in Allschwil, womit das gesamte Gebiet aufgewertet und verdichtet und die Tramlinie 8 gut verlängert werden kann.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Kosten: ca. 250 Mio. CHF  
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Stadtnahe Tangente,  
Abschnitt Dorenbach –  
H18 (MuttENZ Süd)

Dieser Abschnitt der stadtnahen Tangente wird für den Fall notwendig, wenn der Anschluss Basel-City (Gundeldinger-Umfahrung) nicht realisiert wird.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Kosten: ca. 380 Mio. CHF  
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Teilumfahrung Reinach  
Süd

Die Verkehre aus dem Leimental in Richtung der H18 sollen von der Birsigalstrasse auf eine neue Strasse im Bereich Reinach-Süd verlegt und in Richtung HLS-Anschluss Aesch geführt werden. Letzterer wird somit besser ins Verkehrsnetz integriert. Dank dieser Massnahme kann zudem die Bruggstrasse stark entlastet werden. Die Hauptfunktion dieser Massnahme ist die Aufnahme des Verkehrs aus dem Leimental in Richtung H18 und somit eine Verbesserung der strassenseitigen Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebietes Kägen.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht  
Kosten: ca. 20 Mio. CHF  
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- b) Für die geplanten Vorhaben sind durch den Kanton die entsprechenden Trassen mittels geeigneter Massnahmen zu sichern sowie allenfalls notwendige flankierende Massnahmen fest-

Planungsanweisungen

- zulegen.
- c) Auf staugefährdeten Strassenabschnitten und Knoten sind nach Möglichkeit Entflechtungsmassnahmen vorzusehen.
  - d) Die öffentlichen Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
  - e) Die Kantonsstrassen bilden zusammen ein funktionales Strassennetz mit der Aufgabe, regionalen und überregionalen Verkehr durchzuleiten, Verkehrsträger zu verbinden und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Die Dichte des Kantonsstrassennetzes ist im ganzen Kanton konsistent auszugestalten.
- a) Der Kanton überprüft im Raum Angenstein das Anschlusskonzept für die H18 mit dem Ziel, die Verkehrsströme von und aus dem Laufental optimal mit dem lokalen Verkehr der Gemeinden Aesch, Duggingen, Grellingen und Dornach zu verknüpfen.
- b) Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richtplan separate Landratsbeschlüsse über die Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vor. Vorgängig führt er mit den Gemeinden eine Anhörung über Inhalt und Abtretungs- bzw. Übernahmemodalitäten durch.
- c) Oberwil Langmattstrasse: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden innert 5 Jahren eine vertiefte Vorstudie zur Langmattstrasse und deren flankierenden Massnahmen. Die landschaftliche Einbettung und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sind dabei speziell zu beachten. Die Entlastungswirkung für die Ortskerne von Therwil und Oberwil ist aufzuzeigen. Es ist zu prüfen, ob eine substantielle Entlastung des Ortskerns von Oberwil nur mit der Verlängerung bis zu Bielstrasse zu erreichen ist.
- d) Regionales Verkehrsmanagement: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Konzeptstudie in Absprache mit den Nachbarkantonen/-regionen.
- e) Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse: Der Kanton erarbeitet innert 3 Jahren eine Vorstudie zum Ausbau des Herrenwegs als Kantonsstrasse und der Funktionsänderung (Rückstufung) der Oberwilstrasse (Abtretung an die Gemeinde). Die verkehrliche Machbarkeit und die Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen sind dabei speziell zu beachten. Der notwendige räumliche Korridor für den Ausbau des Herrenwegs ist möglichst genau zu definieren.
- f) Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Studie über attraktiven Strassenraum in den Ortskernen. In einem ersten Schritt wird der Handlungsbedarf eruiert und dann die Machbarkeit und Zweckmässigkeit allfälliger Anpassungen des Strassenraums geprüft. Die Ausgestaltung soll nicht zu einer Reduktion der Kapazität und der durchschnittlich gefahrenen Geschwindigkeit führen. Basierend auf dieser Planungsstudie wird eine Prioritätensetzung vorgeschlagen.
- g) Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Der Anschlusspunkt in Allschwil Süd ist im Rahmen dieser Arbeiten genauer zu untersuchen und dessen Lage zu definieren. Es ist möglichst daraufhinzuwirken, dass Allschwil von Strassenverkehr entlastet wird und das Vorhaben auch unabhängig von ABAC realisiert werden kann.
- h) Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen: Das Vorhaben ist mit ABAC (Gundeldinger-Umfahrung) und mit STOT (bzw. generell mit der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz) zu koordinieren. Der Anschluss Dorenbach von ABAC muss so ausgestaltet werden, dass eine Weiterführung in Richtung West möglich ist. Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Wird ABAC nicht umgesetzt, ist das Weglassen eines Anschlusses im Talboden des vorderen Leimentals zu prüfen.
- i) Stadtnahe Tangente, Abschnitt Dorenbach – H 18 (Muttentz Süd) (unter Voraussetzung, dass ABAC nicht realisiert wird): Das Vorhaben ist mit ABAC (Gundeldinger-Umfahrung) und mit STOT (bzw. generell mit der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz) zu koordinieren. Wird ABAC nicht umgesetzt, erarbeitet der Kanton innert 5 Jahren nach dem ABAC-Entscheid eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt.

- j) Teilumfahrung Reinach Süd: Der Kanton erarbeitet eine Vorstudie und ein Vorprojekt.
- k) «Münchenstein/Arlesheim, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden Münchenstein und Arlesheim eine Vorstudie zum Ausbau einer Kantonsstrasse im Tal.

Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

- Umfahrung Waldenburg, Neubau
- Umfahrung Rickenbach, Neubau
- Brislach-Zwingen, Birsbrücke, Neubau

#### Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis eingestuft:

- Geplante Abtretungen an die Gemeinden, gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Abtretungen an die Gemeinden gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Verkehrsberuhigung

#### Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

- ~~Sundgauerstrasse, Trasseesicherung~~
- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Sissach, Netzenunterführung, Neubau
- Oberwil Langmattstrasse, Trasseesicherung
- Allschwil, Ausbau Herrenweg (Trasseesicherung) und Rückstufung Oberwilerstrasse
- Attraktiver Strassenraum in Ortskernen
- Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil, Trasseesicherung
- Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen, Trasseesicherung
- Stadtnahe Tangente, Abschnitt Dorenbach – H18, Trasseesicherung
- Teilumfahrung Reinach Süd, Trasseesicherung
- Münchenstein/Arlesheim, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal, Trasseesicherung»

## A. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch vier SBB-Linien erschlossen. Neben der Juralinie Basel - Laufen (-Delémont-Biel-Lausanne/Genf) sind vor allem die beiden internationalen Strecken durch den Hauenstein resp. den Bözberg von Bedeutung. Die beiden Linien durch den Hauenstein und den Bözberg sind ausserordentlich stark ausgelastet. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen deshalb eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur. Für den Kanton Basel-Landschaft ist auch der Ausbau des internationalen Bahnknotens Basel mit seiner Drehscheibenfunktion für die ganze Region wichtig.

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Knoten Basel haben die drei Bahnen SBB, DB und SNCF sowie die französische Bahninfrastrukturgesellschaft RFF Lösungsideen (Umfahrung des Knotens Basel mittels Bypass) entwickelt, welche aber noch weiterentwickelt und in der Region einer politischen Akzeptanz zugeführt werden müssen.

Auf dem Schienennetz der Schweizerischen Bundesbahnen der Nordwestschweiz und im Raum der Trinationalen Agglomeration Basel wird die Regio-S-Bahn in den nächsten Jahren mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien weiter ausgebaut, denn die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Vorgesehen sind neue Bahnstationen (z.B. Pratteln Salina-Raurica und Rheinfelden Augarten) und der Ausbau der Bahnhöfe für einen raschen, komfortablen Fahrgastwechsel und behindertengerechten Bahnzugang. Bis 2008 wurden sukzessiv neue Fahrzeuge (Flirt) eingesetzt. Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen (Wisenberg-tunnel, Entflechtung im Zufahrtsbereich des Bahnhofs Basel SBB) unumgänglich.

Als Mittel- und Feinverteilsystem besteht im Kanton Basel-Landschaft zudem ein gut ausgebautes Tramnetz, welches mit dem Netz des Kantons Basel-Stadt verbunden ist. Die Tramlinien der Baselland Transport AG umfassen heute rund 65 km. Praktisch alle Strecken im Vorortsbereich wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf Doppelspur ausgebaut. Im Jahre 2001 wurden die Linien 10 und 11 direkt mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden. Die stetig steigende Nachfrageentwicklung auf den Vorortslinien führt zu Kapazitätsengpässen und entsprechend zu Attraktivitätseinbussen. Deshalb ist es wichtig, dass die Infrastruktur stetig ergänzt und verbessert wird. Zum einen findet auch im Norden Basels ein grenzüberschreitender Tramlinienausbau statt. Zum anderen sollen Industrie- und Gewerbegebiete in den Gemeinden Muttens, Pratteln und Reinach besser erschlossen werden.

Mit einer Länge von ca. 13 km gilt die Waldenburgerbahn als schienengebundener Mittelverteiler im Kanton.

Generell gilt, dass der öffentliche Verkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems mit dem Langsamverkehr einerseits und dem motorisierten Individualverkehr andererseits durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten optimal verknüpft und für die Kunden attraktiver wird.

## B. Ziele

- a) Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem Langsamverkehr sowie dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung. (KORE)
- b) Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Im übrigen Gebiet des Kantons ist ein ÖV-Grundangebot sicherzustellen. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden. (KORE)
- c) Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken. (KORE)

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

### Beschrieb und Projektauswirkungen

S-Bahn-Haltestelle  
Pratteln Buholz

Es liegen noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der Verlängerung des Trams Nr. 14 bis Buholz zu sehen.

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	noch nicht untersucht
Umwelt:	noch nicht untersucht
Kosten:	Kostenschätzung 5-7 Mio CHF. (± 30%, Basis Januar 2000)
Termine:	Mittelfristig (5-15 Jahre)

Anbindung Kopfgleis  
Bahnhof Liestal  
(15'-Takt Basel-Liestal)

Für den Personenfern- und den Güterverkehr sieht SBB AG in ihrer momentanen Planung eine Entflechtung des Bahnhofes Liestal mittels Überwerfungsbauten auf Seite Adlertunnel vor. Eine Anbindung des Kopfgleises für den Regionalverkehr ist darin nicht berücksichtigt. Gemäss Planungsauftrag der SBB ist für einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal neben den übergeordneten Infrastrukturmassnahmen im Ergolzthal (Entflechtung Ostkopf Basel und Überwerfung Pratteln) ein Ausbau des Bahnhofes Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen) notwendig.

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	Erhöhung der Standortattraktivität der Kantonshauptstadt Liestal mit sehr vielen Arbeitsplätzen in der Privatwirtschaft und der kantonalen Verwaltung.
Umwelt:	Es sind voraussichtlich keine grösseren Probleme zu erwarten. Ein 15'-Takt auf der Strecke Basel-Liestal bildet ein weiterer Schritt, zu einer nachhaltigen Mobilität und ist ein wesentlicher Bestandteil des Regio S-Bahn Konzeptes.
Kosten:	ca. 50 Mio. CHF.
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Neues Perrongleis Aesch

~~Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel-Aesch aufgezeigt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches Perrongleis in Aesch sowie neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.~~

Siedlung:	<del>noch nicht untersucht</del>
Wirtschaft:	<del>noch nicht untersucht</del>
Umwelt:	<del>noch nicht untersucht</del>
Kosten:	<del>ca. 20 Mio. CHF.</del>
Termine:	<del>kurzfristig (0-5 Jahre)</del>

S-Bahn-Birseck (15'-Takt  
Verbindung Aesch-Basel  
SBB) inkl. Anpassung  
Signaltechnik und Wen-  
degleis Aesch

Der Takt auf der S3 zwischen Aesch und Basel soll auf einen durchgehenden 15'-Takt verdichtet werden. Damit die Zugfolgezeiten verkürzt werden können, soll auf der S3 zwischen Basel und Aesch die Signaltechnik angepasst werden. Für die Umsetzung der Taktverdichtung zwischen Basel und Aesch zum 15'-Takt wird zudem in Aesch in der Verlängerung von Gleis 3 ein separates Wendegleis erstellt.

Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 60 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)

Ausbau Hafentbahn/  
Ringerschliessung (Gü-  
terverkehr)

Der Hafentbahnhof Auhafen ist lediglich über eine einspurige Gleisverbindung mit dem SBB-Netz verbunden (Kopfbahnhof). Bei einer Störung in der Zufahrt ist die Hafentbahn blockiert. Zudem steht auf den Anlagen der Hafentbahn Birsfelden zur Abdeckung von Bedarfsspitzen zu wenig

Abstellkapazität zur Verfügung. Weitere Ausbauten im Bereich der Anlagen der Hafenbahn sind aus Platzgründen nicht möglich.

Eine Planungsstudie für eine Ringerschliessung mit zusätzlichen Abstellmöglichkeiten hat ergeben, dass Kosten und Nutzen nicht im Einklang stehen. Bevor weitere Planungsschritte eingeleitet werden ist deshalb zu klären, ob eine Ringerschliessung aus Gründen der Versorgungssicherheit überhaupt erforderlich ist.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Besserer und versorgungssicherer Anschluss - heute Zugang nur von einer Seite - sowie Schaffung einer grösseren Flexibilität im Bereich Rangierung.

Umwelt: noch nicht untersucht

Problem: Durchquerung des Industriegebietes Schweizerhalle mit erhöhtem Gefahrenpotential mit Zügen, welche ebenfalls Gefahrgüter transportieren.

Kosten: Es liegt noch keine Kostenschätzung bzw. Planungs-/Vorprojektstudie vor.

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn)

Mit dem Herzstück soll die Regio-S-Bahn attraktiver werden, indem sie die Innenstadt direkt erschliesst und die Linien aus der Region ohne Wenden miteinander verknüpft werden. Aus regionaler Sicht steht dabei eine Linienführung via Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof im Vordergrund, damit die heute bahnsseitig schlecht erschlossenen Teile des Agglomerationszentrums (Basel-West/Allschwil, St. Johann, Klybeck/Kleinhüningen, Badischer Bahnhof, Roche/Breite) künftig direkt angefahren werden können.

Siedlung: Das Projekt fördert die Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte in der Region Basel in einzigartiger Weise.

Wirtschaft: Das gesamte S-Bahn-System wird massiv aufgewertet und dadurch ein dauerhaftes und nachhaltiges Wachstum der Gesamtregion ermöglicht. Durch die wendefreie Linienverknüpfung und das direkte Ansteuern verschiedener Teile des Agglomerationszentrums werden Wohn- und Arbeitsplatz-Schwerpunkte attraktiv verbunden und damit die Standortqualität stark verbessert.

Umwelt: Die markanten Reisezeitverkürzungen von und zu allen Teilen des Agglomerationszentrums - insbesondere auch den grossen Arbeitsplatzgebieten - bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Angebots respektive des Modal-Splits und tragen damit auch zur Strassenentlastung und Stauvermeidung bei.

Kosten: Die Kosten der Realisierung der Verbindung Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof liegen deutlich unter jenen der bisher diskutierten Herzstück-Varianten.

Termine: Eine Realisierung in der Agglomerationsprogramm-Tranche 2014-2017 wird angestrebt, allenfalls in der Folgenden (ab 2017).

Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist der wichtigste Umsteigeknoten des regionalen öffentlichen Verkehrsnetzes im Raum Leimental-Birseck. Die Situation auf dem Bahnhofplatz, wo eine Tramlinie und vier Buslinien als Zubringer zur S-Bahn zusammenkommen, ist unübersichtlich und gefährlich. Die ungeordneten Umsteigewege werden dank dem Projekt verkürzt, sicherer und übersichtlicher gemacht. Das Projekt schafft mit einem neuen Busterminal Platz für dringend benötigte, zusätzliche Bushaltestellen. Die Tramhaltestelle kommt direkt an das Bahnperon zu liegen. Eine neue, zentrale Unterführung ermöglicht kurze Umsteigewege auf die Bahn.

Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Damit die notwendige Taktverdichtung vorgenommen werden kann, ist der Doppelspurausbau des Abschnitts von der Endhaltestelle bis zur Haltestelle Stollenrain zwingend.

Eng mit dem Verkehrsprojekt verknüpft ist eine neue Überbauung unmittelbar neben dem Bahnhof. Die neuen Gebäude mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung unterstützen die Entwicklung am wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

- Siedlung:** Mit diesem Projekt wird gleichzeitig mit einer neuen Überbauung das Bahnhofgebiet aufgewertet und die Siedlungsentwicklung nach innen an idealer Lage gefördert.
- Wirtschaft:** Durch seine Funktion als zentraler Umsteigeknoten mit einem Einzugsgebiet von über 50'000 Einwohnern haben Verbesserungen am Bahnhof Dornach-Arlesheim einen überaus grossen Nutzen.  
Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Der Doppelspurausbau des Abschnitts bis zur Haltestelle Stollenrain ist für notwendige Taktverdichtung zwingend.
- Umwelt:** Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturvorhaben bildet ein weiterer Schritt zu einer nachhaltigen Mobilität und ist teilweise auch Bestandteil des Regio-S-Bahn Konzeptes.
- Kosten:** rund 30 Mio Fr.  
Das Bauprojekt liegt vor.
- Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)

Doppelspurausbau Etingen-Flüh

Im Jahr 2012 ist vorgesehen, den Fahrplan der Tramlinie 10 vom 10-Minutentakt zum 7.5-Minutentakt zu verdichten. Damit die solothurnischen Gemeinden Witterswil, Bättwil und Flüh ebenfalls von dieser Verdichtung profitieren können und keine Angebotsausdünnung zum 15-Minutentakt hinnehmen müssen, ist die Infrastruktur zwischen Etingen und Flüh teilweise auf Doppelspur auszubauen. Vorgesehen sind zwei Doppelspurabschnitte: Etingen bis Sonnenrain, sowie Witterswil bis Bättwil.

- Siedlung:**
- Wirtschaft:**
- Umwelt:**
- Kosten:** rund 20 Mio. CHF (exkl. MwSt)
- Termine:** kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB  
(Tramverbindung "Margarethenstich")

Alternativ zur Tramverlängerung Binningen ist gemäss RRB Nr. 1753 vom 4. Dez. 2007 ist eine Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB mit einer neuen Verbindung über den Margarethenstich in Basel zu schaffen. Sie hat aber gegenüber der Tramverlängerung Binningen Nachteile bei der Liniennetzgestaltung. Gleichzeitig ist ein Ausbau des Einspurabschnitts beim Spiesshöfli auf Doppelspur zwingend und demzufolge als fester Bestandteil der Tramverbindung Margarethenstich zu behandeln.

Eine NIBA-Untersuchung (Bewertungsmethodik "Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte" des Bundesamts für Verkehr) ergab für dieses Projekt ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis.

- Siedlung:** Verbesserte und neue direkte ÖV-Erschliessung des Leimentales mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB.
- Wirtschaft:** Direkte ÖV-Anbindung des Leimentales an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden mit entsprechenden Reisezeitverkürzungen.
- Umwelt:** Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, dichtbesiedelten Arbeits- und Wohngebiet.
- Kosten:** rund 17 Mio Fr.
- Termine:** mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB

(Tramtunnel Bruderholz)

~~Als langfristige Option der Verbesserung der Anbindung des Leimentales an die Stadt Basel wird ein Tramtunnel zwischen Bottmingen und dem Gundolding-Quartier in Betracht gezogen. Dabei würde das Kantonsspital Bruderholz durch eine unterirdische Haltestelle bedient. Durch diese beschleunigte Linienführung würde ein Fahrzeitgewinn von rund 10 Minuten erzielt. Das Projekt weist ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (NIBA-Untersuchung).~~

~~Die genaue Linienführung ist noch nicht evaluiert. Nach ersten Einschätzungen könnten das Südportal in Bottmingen bei der Margarethenstrasse, und das Nordportal im Gundolding-Quartier ausgangs der Wolfsschlucht zu liegen kommen.~~

~~Siedlung: Die Verbesserung der Anbindung an die Stadt Basel könnte im mittleren und hinteren Leimental einen deutlichen Siedlungsdruck zur Folge haben.~~

~~Wirtschaft: Die Verbesserung der Anbindung des mittleren und hinteren Leimentals an die Stadt Basel bewirkt eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.~~

~~Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität und die Verkürzung der Fahrzeit bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.~~

~~Kosten: ca. 150 - 220 Mio. Fr~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Tramverlängerung Bin-  
ningen - Oberwil

(Tramtunnel Bruderholz)

~~Im Zuge der Arbeiten zur Optimierung der ÖV-Erschliessung des Leimentals entstand die Idee einer Verlängerung der Tramlinie 2 nach Oberwil und eventuell nach Biel-Benken. Dadurch könnte die Tramlinie 2 gestärkt und die westliche Seite des Leimentals besser an Basel angebunden werden.~~

~~Siedlung: noch nicht untersucht~~

~~Wirtschaft: noch nicht untersucht~~

~~Umwelt: noch nicht untersucht~~

~~Kosten: noch nicht untersucht~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Tramverlängerung Linie 2  
Bottmingen

Die Tramlinie 2 soll bis nach Bottmingen verlängert werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Kosten: ca. 80 Mio. CHF.

Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Tramverlängerung  
Pratteln - Buholz

Eine Verlängerung der Tramlinie 14 Richtung Buholz bringt einem grossen Teil der Gemeinde Pratteln ein stark verbessertes, vom motorisierten Individualverkehr unabhängiges ÖV-Angebot. Am 11. April 1991 hat der Landrat auf eine Verlängerung der Linie 14 um ca. 600 m bis zur Zweiengasse verzichtet.

Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein rechtskräftiges Generelles Projekt vor mit entsprechender Genehmigung des BAV. Das Trasseeprojekt ist seit dem Bau der Tramlinie nach Pratteln im Besitz der BLT (bzw. Vorgängergesellschaft). Die Tramverlängerung ab Zweiengasse bis Buholz ist nur bei gleichzeitiger Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Pratteln, Buholz sinnvoll. Das Areal ab Zweiengasse ist auf einem ersten Abschnitt im Besitz der BLT.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: keine aktuellen Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung  
Pratteln - Augst

Die Gesamtplanung Salina Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert.

Eine wesentliche Massnahme im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist die Verlängerung des bestehenden Tramtrassees vom heutigen Endpunkt Pratteln bis zur Gemeindegrenze Augst. Durch die Führung durch das Gebiet Grüssen sowie in zentraler Lage durch das Entwicklungsgebiet Sali-

na Raurica in der Rheinebene wird eine optimale Attraktivität erzielt.

Die Schaffung einer neuen Infrastruktur wird ergänzt durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements.

Siedlung: Die Erreichbarkeit der Gebiete Grüssen, Salina Raurica und Längi Nord wird durch die neue ÖV-Erschliessung verbessert.

Wirtschaft: Die verkehrliche Erschliessung ist eine wichtige Voraussetzung für die Bereitstellung attraktiver Wirtschaftsstandorte im Perimeter Salina Raurica.

Umwelt: Noch nicht abschliessend untersucht. Durch die Schaffung eines attraktiven ÖV-Angebotes können die Umweltauswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemindert werden.

Kosten: keine aktuellen Angaben

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental

Das Leimen-/ Birsigtal ist stadtnah und dicht besiedelt, verfügt aber weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Mittelfristig stellt eine Beschleunigung der radialen Tramlinien im Leimental die massgebende Handlungsoption dar. Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung ist es naheliegend, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Tramlinien (Linien 10 und 17) mittels einer Funktionstrennung zu verbessern. Dies durch Beschleunigung einer der beiden Linien mit selektiver Haltestellenbedienung. Dazu sind an Haltestellen mit Durchfahrt umfangreiche Sicherungsmassnahmen vorzunehmen.

Siedlung: Das bereits dicht besiedelte Gebiet wird aufgewertet und durch einen schnellen ÖV vernetzt.

Die Massnahme kann einen Beitrag für die weitere Erhöhung der Siedlungsdichte leisten.

Wirtschaft: Deutliche Fahrzeitreduktion zwischen Ettingen – Basel SBB (inkl. Margarethenstich) bringt deutlich positiven Effekt.

Das dicht besiedelte Gebiet wird deutlich besser erreichbar und besser vernetzt. Die P+R Anlage in Oberwil wird besser angebunden. Weitere P+R Anlagen können sinnvoll eingebunden werden.

Umwelt: Mittlerer Modal Split-Effekt. Der ÖV wird deutlich attraktiver und besser auf das überregionale Netz (Basel SBB) angebunden.

Es werden keine zusätzlichen Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets beansprucht.

Kosten: ca. 6 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tangentialverbindung  
Tramverbindung Reinach–Dornach

Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südumfahrung Basel" wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Tramlinien 11 und 10 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach geprüft und die Machbarkeit nachgewiesen. Die gemachten Abklärungen genügen jedoch nicht, um bereits definitive Entscheide zu treffen.

Zur Realisierung des Vorhabens wären im Wesentlichen eine neue Brücke über die A18 sowie eine neue Tramunterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsbrücke bzw. bei den Kreiseln Dornacherstrasse - Bruggstrasse nötig. Es ist davon auszugehen, dass die bestehende Brücke ersetzt werden muss. Eine eigene Verkehrsfläche für den öffentlichen Verkehr ist auf dieser stark staugefährdeten Achse äusserst wichtig.

~~Als Zwischenlösung wurde ein Probetrieb (Bus) bis Ende 2009 eingeführt.~~

Siedlung: Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes "Kägen" mit vielen Arbeitsplätzen wird mittels eines neuen und attraktiven ÖV-Angebotes für eine grosse Anzahl von Personen/Pendler neu erschlossen.

Wirtschaft: Verbesserte wie auch neue, attraktive ÖV-Erschliessung mit direktem Zugang zu

	den SBB-Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Basel SBB. Zusätzliche Steigerung der Standortattraktivität des wichtigen Gewerbegebietes "Kägen".
Umwelt:	Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, mit vielen Arbeitsplätzen ausgestatteten Arbeits- und Einkaufsgebiet.
Kosten:	Kostenschätzung <del>30</del> ca. 100 Mio Fr. ( <del>+/- 30%, Basis August 2003, Traminfrastruktur</del> )
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)
<b>Ausbau öV-Knoten Bottmingen</b>	<b>Die Tramhaltestelle Bottmingen soll als ÖV-Knoten ausgestaltet werden.</b>
Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 7 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)
<b>ÖV-Korridor Hegenheim-Bachgraben-St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)</b>	<b>Im Rahmen der C14-Studie wurde die Idee einer neuen Tram-Verbindung zwischen der S-Bahn-Haltestelle St. Johann, Bachgraben (Allschwil) und Hégenheim lanciert. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrskorridors Bachgraben–St-Johann (z. B. auch Zubringer Allschwil) gilt es die Idee eines ÖV-Korridors vertieft zu prüfen.</b>
Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 7 Mio. CHF.
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)
<b>Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee</b>	<b>Eine neue S-Bahnhaltestelle soll im Gebiet Dornach-Apfelsee erstellt werden.</b>
Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 10 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)
<b>Tramverlängerung Linie 8 Allschwil</b>	<b>Die Tramlinie 8 soll zwischen Basel Neuweilerstrasse und dem Gebiet Allschwil-Letten verlängert werden.</b>
Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 70 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)
<b>Tieferlegung Regiotram</b>	<b>Das Tram zwischen Bottmingen und Basel soll unter die Erde verlegt werden. Das ist eine verkehrsplanerische Massnahme, wodurch insbesondere die dichteren Siedlungsgebiete Therwil – Oberwil besser an Basel (Zentrum, Bahnhof) angebunden werden. Die Verbindung wird schneller, zudem sind höhere Frequenzen möglich. Die Tieferlegung lässt sich zusätzlich mit anderen Verkehrsmassnahmen kombinieren. So erhält durch die Verlängerung der Tramlinie 2 das Gebiet</b>

Binningen-Bottmingen durch seine spezifische Lage im Siedlungskorridor eine bessere ÖV-Erschliessung. Durch die Tieferlegung entsteht Platz in der Bottmingerstrasse, der sowohl dem MIV zu Gute kommt (besserer Durchfluss an Kreuzungen) als auch dem LV (mehr Platz). Andererseits ist die Tieferlegung eine städtebauliche Massnahme. Infolge ihrer hohen Geschwindigkeit ist die Tramlinie heute baulich vom übrigen Strassenraum abgetrennt. Diese Trennwirkung kann aufgehoben werden. Die Quartiere wachsen zusammen, die Bottmingerstrasse wird zur Saumlinie. Wichtige Nutzungen (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten) und Naherholungsgebiete (Birsigraum, Bruderholz) werden für das gesamte Tal zu Fuss besser erreichbar. Die vielen heute unternutzten Flächen entlang der Strasse bilden zudem eine grosse Reserve an Entwicklungszonen. Auch der Strassenraum selber (durchschnittlich 32 m breit) kann massiv aufgewertet werden (breite Gehbereiche, Baumreihen). Der attraktive Strassenraum, die Adressbildung, die direkte Erschliessung und evt. Parkplätze im Strassenraum stärken das lokale Gewerbe. Ein abschliessender Variantenvergleich zwischen der Tieferlegung Regiotramm und dem Tramtunnel Bruderholz muss noch durchgeführt werden, weshalb bis auf Weiteres beide Vorhaben im Richtplan geführt werden.

Siedlung:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 340 Mio. CHF.
Termine:	langfristig (ab 15 Jahre)

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Innerhalb der Agglomeration ist das OeV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- Für die Regio S-Bahn Linien S1 und S 3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- Der Ausbau der Vorortslinien ist weiterzuführen.
- Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- Wo die Netzwirkung verbessert wird und/oder es die Nachfrage rechtfertigt, soll die Schieneninfrastruktur erweitert werden. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden.
- Die Verknüpfungspunkte zwischen den zubringenden Bussen und den Bahnen sind zu optimieren. Ebenso diejenigen zwischen den individuellen, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Langsamverkehr. Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden.
- Eine grenzüberschreitende Tarifierung der OeV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.
- Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.

Planungsanweisungen

~~Der Regierungsrat wird beauftragt, bezüglich der Linienführung der S-Bahn (Herzstück Regio-S-Bahn) mit dem Kanton Basel-Stadt das Gespräch aufzunehmen.~~

- S-Bahn-Birseck: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Potenzialanalyse und eine betriebliche Machbarkeitsstudie zur Taktverdichtung der S-Bahn im Birseck. Die entsprechenden Kosten werden ebenfalls ermittelt.
- Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren ein Betriebskonzept und eine betriebliche Machbarkeitsstudie zur Tramlinie 10 im Leimental.

- Das Vorhaben ist mit allfällig notwendigen flankierenden Massnahmen zu ABAC (Gundeldinger-Umfahrung) abzustimmen. Allfällige negative Auswirkungen auf die Zerschneidung oder die städtebauliche Qualität sind zu minimieren bzw. zu vermeiden.
- c) Ausbau öV-Knoten Bottmingen: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Vorstudie und ein Vorprojekt. Die Anpassungen sind mit dem umliegenden Strassennetz (Buszubringer-Strecken, Verkehrsfluss) abzustimmen und eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Hauptverkehrsstrasse zu prüfen.
  - d) ÖV-Korridor Hegenheim–Bachgraben–St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann): Der Kanton erarbeitet innert 3 Jahren ein öV-Angebotskonzept und die notwendigen Vorstudien für die bauliche Umsetzung in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Die Planung ist mit der Entwicklung eines Zubringers Allschwil zu koordinieren. Allfällige Synergien sind ebenfalls aufzuzeigen.
  - e) Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee: Die Entwicklung der Haltestelle Apfelsee ist mit dem Zubringer Dornach und der Siedlungsentwicklung kantonsübergreifend zu koordinieren. Deren Zweckmässigkeit gilt es vertieft zu prüfen.
  - f) Tramverbindung Reinach-Dornach: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit dem Kanton Solothurn innert 3 Jahren eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (inkl. Variantenvergleich) bezüglich ÖV-Verbindung zwischen Reinach und Dornach.
  - g) Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen: Der Kanton erarbeitet eine Vorstudie mit dem Ziel den notwendigen Platzbedarf planerisch zu sichern.
  - h) Tramverlängerung Linie 8 Allschwil: Der Kanton erarbeitet eine umfassende Vorstudie (inkl. Zweckmässigkeitsbeurteilung (ZMB), Angebotskonzept öV in Bezug auf die Tramlinien 6 und 8). Die Verknüpfung der Tramlinien 6 und 8 sowie die Auswirkungen dieser Verknüpfung sind zu prüfen und im Rahmen der ZMB zu bewerten.
  - i) Tieferlegung Regiotram: Der Kanton erarbeitet eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit BS. Dabei gilt es auch die Tieferlegung des Regiotrams mit einem Tramtunnel Bruderholz zu vergleichen. Beim tiefergelegten Regiotram sind verschiedene Angebotskonzepte (wie Beibehalten der heutigen Haltestellen) zu prüfen.

Örtliche Festlegungen

**Festsetzung**

Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen:

- Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- Doppelspurausbau Ettingen-Flüh (bis Kantonsgrenze)

**Zwischenergebnis**

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

- Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (Trasseesicherung)
- Tramverlängerung Pratteln-Augst (Trasseesicherung)
- [Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee \(orientierend\)](#)

**Vororientierung**

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- ~~Neues Perrongleis Aesch~~
- Ausbau Hafentram/Ringerschliessung (Güterverkehr)
- ~~Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)~~
- Tramtunnel Bruderholz
- ~~Tramverbindung Binningen-Oberwil~~
- Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental (ÖV-Korridor)
- Ausbau öV-Knoten Bottmingen
- ÖV-Korridor Hegenheim–Bachgraben–St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann) (ÖV-Korridor)
- ~~Tangentialverbindung~~ Tramverbindung Reinach-Dornach (Trasseesicherung)
- Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen (Trasseesicherung)

- Tramverlängerung Linie 8 Allschwil (Trasseesicherung)
- Tieferlegung Regiotram (Trasseesicherung)

## A. Ausgangslage

Am 7. Mai 1987 beschloss der Landrat den Regionalplan "Radrouten im Kanton Basel-Landschaft". Am 29. Oktober 1998 hat der Landrat den revidierten und ergänzten Regionalplan Radrouten unter Miteinbezug des Bezirkes Laufen beschlossen. Gleichzeitig wurde der dritte Rahmenkredit bewilligt, um die letzte Etappe des Radroutennetzes zu realisieren. Vom gesamten Netz von 297 km sind bisher rund 200 km ausgebaut und mit Wegweisern ausgeschildert.

Die kantonalen Radrouten dienen primär dem täglichen Veloverkehr. Die Linienführung muss deshalb möglichst direkt und hindernisfrei für eine zügige Fahrweise bei guter Verkehrssicherheit gewählt werden. Das Radroutennetz umfasst die wichtigen Längsachsen in den Tälern des Kantons sowie die Querverbindungen dazu. Sämtliche Routen werden bis zu den Kantons- bzw. Landesgrenzen geführt und finden ihre Fortsetzung in den Nachbarkantonen, sei dies in Basel-Stadt, im hinteren Leimental, bei den Juraübergängen oder in Richtung Fricktal.

Das kantonale Radroutennetz wird von nationalen und regionalen touristischen Routen ergänzt. Diese Routen basieren auf den Angaben der Stiftung "Veloland Schweiz" für die Schweizer Radwanderwege sowie der Radwanderkarte der Region Nordwestschweiz, Oberelsass und Südlicher Schwarzwald mit dem Dreiland-Radweg. Andererseits wird das Kantonsnetz aber auch in diversen Gemeinden durch lokale, feingliedrige kommunale Radrouten ergänzt und verfeinert.

Gemäss § 6 Abs. 2 des kantonalen Strassengesetzes sind die Radrouten nach der Fertigstellung Bestandteil des Gemeindestrassennetzes. Die bauliche und betriebliche Gestaltung wird vielmals aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen sowie gestützt auf die Projektierungsrichtlinien für die Radrouten im Kanton Basel-Landschaft im Rahmen der Projektierung definiert. Dabei gilt für Konfliktstellen der Grundsatz, Massnahmen nach Möglichkeit sowohl für routinierte als auch für weniger verkehrsgewohnte Radfahrer zu treffen.

## B. Ziele

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. (KORE)
- Für eine ökologisch sinnvolle Mobilität sind die räumlichen Voraussetzungen weiterzuentwickeln. (KORE)
- Mit dem Veloverkehr soll eine nachhaltige und gesunde Mobilität im Kanton Basel-Landschaft gezielt gefördert werden.
- Die Verkehrssicherheit ist gezielt zu verbessern.
- Das kantonale Radroutennetz ist möglichst rasch zu realisieren.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| Verkehr                 | <ul style="list-style-type: none"><li>Förderung einer nachhaltigen und gesunden Mobilität</li><li>Förderung des Veloverkehrs</li></ul>   |
| Siedlung                | <ul style="list-style-type: none"><li>Schutz der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen</li><li>Schaffung und Erhalt von sicheren Radrouten insbesondere für den Bereich zwischen 3 - 5 km</li></ul> |
| Erholung/Wohlfahrt      | <ul style="list-style-type: none"><li>Gesundheitsförderung</li></ul>   |
| Soziale Aspekte         | <ul style="list-style-type: none"><li>Verbesserung der Erreichbarkeit der öffentlichen Bauten und Anlagen</li><li>Förderung der sozialen Kontakte unter den BewohnerInnen</li></ul>  |
| Wirtschaftliche Aspekte | <ul style="list-style-type: none"><li>Primär: Erschliessung von Räumen des täglichen Verkehrs</li><li>Sekundär: Tourismusförderung</li></ul>   |

Voraussichtliche Kosten für den Kanton

- Okt. 1998: Rahmenkredit 3. Etappe 25 Mio CHF (inkl. Einbezug des Laufentals)

Umwelt

Natur/Landschaft

- kein Gefährdungspotenzial

Grundwasser/Boden

- kein Gefährdungspotenzial

Lärm/Luft

- Entlastung anderer Verkehre/Verminderung der Emissionen
- lautlose Fortbewegungsart/Mobilität

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.

Planungsanweisungen

- Der Kanton stellt das Radroutennetz (auf der Basis des Radroutenplans von 1998) bis 2020 fertig und optimiert es weiter.
- Verkehr-intensive Einrichtungen sind soweit möglich über kantonale Radrouten zu erschliessen.
- Der Kanton signalisiert das Netz der kantonalen Radrouten und sorgt für den Unterhalt der Signalisation.
- Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Strategie zur Weiterentwicklung des Velonetzes. Als neue Netzelemente werden Veloschnellrouten geprüft. In einer Vorstudienphase werden zwei Pilotstrecken (im Fokus stehen die Korridore Basel–Therwil, Therwil–Dornach und Korridore im Raum Birseck und Allschwil) in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden mit unterschiedlichen Ausbauvarianten geplant und bewertet, um u. a. auf dieser Grundlage die Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes festzulegen und die zwei Pilotstrecken zur Baureife zu führen.

Örtliche Festlegungen

### Festsetzung

Das Radroutennetz gemäss der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur wird festgesetzt.