



## Bericht an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

---

Bericht der: Bau- und Planungskommission  
vom: 16. Februar 2016  
zur Vorlage Nr.: [2015-034](#)  
Titel: **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP); Anpassung 2012**  
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](#)

---



2015/034

Kanton Basel-Landschaft

Landrat

## Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

### betreffend Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP); Anpassung 2012

vom 16. Februar 2016

#### 1. Ausgangslage

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979 werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthafte bessere Lösung möglich ist. Im Rahmen des Richtplanverfahrens können aber auch Aufträge des Parlaments an den Regierungsrat, Aufträge des Bundesrats an den Kanton sowie erledigte Aufträge zu Anpassungen führen.

Mit der vorliegenden Landratsvorlage sollen insgesamt acht bestehende Objektblätter (S4.1, L3.1, V1.1, V1.2, V2.1, V2.2, V2.3 und V3.2) samt den entsprechenden Einträgen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur angepasst und ein neues Objektblatt V3.4 Historische Verkehrswege in den kantonalen Richtplan (KRIP) eingegliedert werden.

Als primärer Auslöser dieser Richtplananpassung gilt die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation und die offizielle Einreichung beim Bund Ende Juni 2012. Gemäss Vorgaben von Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)<sup>2</sup> wird für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der richtplanrelevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6 gemäss Weisung des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen.

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

#### 2. Kommissionsberatung

##### 2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission behandelte die Vorlage anlässlich ihrer Sitzungen vom 12. März 2015, 7. und 21. Januar, sowie 4. Februar 2016. Begleitet wurde sie dabei von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Generalsekretär Michael Köhn, Martin Kolb, Leiter ARP, Martin Huber, stv. Leiter ARP und von Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung, TBA.

##### 2.1.1 Eintreten

Eintreten war unbestritten.

##### 2.2. Detailberatung

Die Bau- und Planungskommission beschloss am 12. März 2015, die Beratung zu dieser Vorlage auszustellen und zuerst den Ausgang der ELBA-Abstimmung am 8. November 2015 abzuwarten. Aufgrund der Ablehnung der ELBA-Vorlage ergaben sich zwischen den beiden Geschäften neu keine Widersprüche. Entsprechend wurde die Beratung am 7. Januar 2016 von der Kommission wieder aufgenommen.

Eine Kommissionsmehrheit sprach sich dafür aus, sich bei dieser KRIP-Anpassung nicht nur auf die Beschlüsse zu konzentrieren, sondern auch – wo angezeigt – redaktionelle Anpassungen in den Zielsetzungen vorzunehmen. Dies aus der Überzeugung, dass dort eine strategische Stossrichtung für spätere Beschlussfassungen geschaffen wird. Eine Kommissionsminderheit sah darin eine Praxisänderung gegenüber früheren KRIP-Anpassungen. Die BPK laufe Gefahr, sich zu verheddern, anstatt sich auf die im Zentrum dieser Vorlage stehenden Beschlüsse des Agglomerationsprogramms zu konzentrieren.

### **2.2.1 Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen (S. 4.1)**

Die Kommission beschliesst einstimmig, das abgeschlossene Projekt «Strafjustizzentrum Muttenz» aus der Festsetzung zu streichen (S. 3).

### **2.2.2 Agglomerationsprogramm (V 1.2)**

Die Kommission beschliesst, die Erschliessung für Wachstumsgebiete durch den öffentlichen Verkehr neu als «Indikator» und nicht mehr als «Hauptkriterium» zu definieren (S. 15). Während die Kommissionsminderheit – unter Verweis auf das Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs – betont, dass im kantonalen Richtplan die gesetzlichen Grundlagen abgebildet werden, stösst sich die Kommissionsmehrheit an der ihrer Einschätzung nach zu absoluten Formulierung.

### **2.2.3 Übergeordnete Projekte (V 2.1)**

Von einer Kommissionsmehrheit wird die Streichung des Punktes «ABAC, Autobahnanschluss Basel-City (...)» aus der Vororientierung abgelehnt. Um spätere Planungen nicht zu verhindern, sollte das Projekt in der Vororientierung belassen werden. Dem widerspricht eine Kommissionsminderheit, welche in diesem Projekt die Fortsetzung der an der Urne abgelehnten ELBA-Variante Ausbau sieht und es deshalb streichen möchte (S. 19).

Die Kommission beschliesst einstimmig, das exterritoriale Projekt «Schieneanbindung EuroAirport» aus den Festsetzungen zu streichen (S. 29). Mit 12:0 Stimmen bei 1 Enthaltung beschliesst die Kommission, die Festsetzung «Stauraumbewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr» zu streichen (S. 29).

Eine Kommissionsmehrheit lehnt die Streichung der Projekte Umfahrung Waldenburg und Umfahrung Rickenbach aus den «örtlichen Festsetzungen» ab. Dies sollte im Rahmen der nächsten generellen Richtplananpassung, in Kenntnis der Ergebnisse der Vernehmlassung des Mitberichts, vorgenommen werden. Eine Kommissionsminderheit wertet die mit diesen Richtplaneinträgen zusammenhängenden Trassensicherungen als Hindernis für die ihrer Ansicht nach dringende Weiterentwicklung der betroffenen Gemeinden und würde sie deshalb gerne streichen (S. 38).

### **2.2.4 Kantonsstrassennetz (V 2.2)**

Eine grosse Mehrheit der Kommissionsmitglieder spricht sich für die Streichung des Wortes «siedlungsorientiert» und für einen ergänzenden Hinweis auf die Etappierung der Umsetzung der Massnahmen für den Zentrumsanschluss Liestal, im Textabschnitt zum «Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost» aus (S. 33)

### **2.2.5 Schienennetz (V 2.3)**

Auf Antrag aus den Reihen der Kommissionmitglieder und nachdem gemäss Einschätzung der Vertreter von ARP und TBA aus fachlicher Sicht nichts dagegen spricht, beschliesst die Kommission mit 11:0 Stimmen bei 1 Enthaltung, den Satz «Gegenwärtig läuft die entsprechende Planung unter dem Namen „ELBA“ (Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil)» zu streichen (S. 49).

Die Kommission beschliesst einstimmig, das Projekt «Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh» aus den «Örtlichen Festlegungen» zu streichen und den ersten Satz der «Planungsanweisungen» wie folgt zu ändern: «Die zuständigen kantonalen Stellen werden angewiesen, eine Strategie für die Fahrplanstabilität des strassenseitigen ÖV auszuarbeiten. Dabei sind Konflikte mit dem übrigen Verkehr zu minimieren.»

### **2.3. Antrag an den Landrat**

Die Bau- und Planungskommission beantragt dem Landrat mit 12:0 Stimmen, gemäss dem Entwurf des Landratsbeschlusses zu beschliessen.

16. Februar 2016 / dzu

#### **Bau- und Planungskommission**

Hannes Schweizer, Präsident

#### **Beilage**

- Landratsbeschluss (unverändert)
- Objektblätter KRIP (von der Kommission beantragte Fassung)

## Landratsbeschluss

### über Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2012

vom

://: Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Anpassung 2012 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter S4.1, L3.1, V1.1, V1.2, V2.1, V2.2, V2.3 und V3.2 und der Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sowie des neuen Objektblattes V3.4, wird beschlossen.
2. Der vorliegende Landratsbeschluss unterliegt dem fakultativen Planungsreferendum (§ 31 Abs. 1 lit. a Kantonsverfassung (KV)).
3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
4. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:



## Anpassung 2012

<b>Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen</b>	<b>S 4.1</b>
<b>Vorranggebiet Natur</b>	<b>L 3.1</b>
<b>Gesamtverkehrsschau</b>	<b>V 1.1</b>
<b>Agglomerationsprogramm</b>	<b>V 1.2</b>
<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>Wanderwege</b>	<b>V 3.2</b>
<b>Historische Verkehrswege (neu)</b>	<b>V 3.4</b>

### Formeller Hinweis:

neuer Text: *farbig*  
gelöschter Text: *als Marginalie*

### Beschlüsse:

---

Regierungsratsbeschluss	vom
Landratsbeschluss	vom
Bundesratsbeschluss	vom

# **Siedlung**

## **Siedlungsausstattung**

### **Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen**

#### **A. Ausgangslage**

Der Kanton Basel-Landschaft weist ein gut ausgebautes Netz von öffentlichen Bauten und Anlagen auf (Verwaltung, Schulen, Spitäler, Sportstätten, usw.). Die heutigen Standorte sind für die Mehrheit der Benutzer und Kunden gut erreichbar. Die Standortwahl für öffentliche Bauten und Anlagen erfolgt aufgrund von Konzepten und Sachplänen der zuständigen Fachstellen.

Zurzeit besteht die Absicht zur Konzentration der kantonalen Verwaltung. Daneben wird es aber auch zu diversen Erweiterungen oder Neubauten kommen (Schulbauten, Bauten für die Gesundheit und für die Justiz, diverse Sportstätten von kantonaler/regionaler Bedeutung gemäss kantonalem Sportanlagenkonzept KASAK).

Gemäss Art. 3 RPG sind für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sachgerechte Standorte zu bestimmen. Einrichtungen mit Publikumsverkehr wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste sollen für die Bevölkerung gut erreichbar sein.

#### **B. Ziele**

- a) Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen sind auf die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung auszurichten.
- b) Neue kunden- und arbeitsplatzintensive öffentliche Bauten und Anlagen des Kantons sind an Standorten zu erstellen, die mit dem öffentlichen Verkehrsmittel und mit dem Langsamverkehr attraktiv erschlossen sind oder werden (KORE).
- c) Zur Begrenzung der Betriebs- und Unterhaltskosten der öffentlichen Bauten und Anlagen sind Standortoptimierungen zu prüfen.

#### **C. Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ gute Erreichbarkeit aufgrund der vorgegeben Standortkriterien. Reduzierte Fahrtenlänge
Siedlung	▪ Beitrag zur Stärkung der Zentren
Erholung/Wohlfahrt	▪ keine
Soziale Aspekte	▪ keine
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Einsparungen im Betrieb und Unterhalt durch Standortoptimierungen
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ nicht bezifferbar

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ keine
Grundwasser/Boden	▪ häusliche Bodennutzung
Lärm/Luft	▪ Beurteilung im Einzelfall

**D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze	a) Der Kanton konzentriert seine wichtigsten Bauten und Anlagen mit grösseren Benutzer- und Besucherzahlen auf die Bevölkerungsschwerpunkte im Kanton. b) Kunden- und arbeitsplatzintensive öffentliche Bauten und Anlagen des Kantons sind an Standorten zu erstellen, die mit dem öffentlichen Verkehrsmittel und dem Langsamverkehr attraktiv erschlossen sind oder werden.
Planungsanweisungen	a) Der Kanton führt eine Übersicht über den Stand und die geplanten Erweiterungen/Neubauten der kantonalen öffentlichen Bauten und Anlagen. b) Der Kanton informiert bei neuen Bauvorhaben frühzeitig die Standortgemeinden. c) Die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) und die Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion (BKSD) koordinieren die Sportbauten und -anlagen gemäss KASAK.
Örtliche Festlegungen	Folgende Bauten und Anlagen werden im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen:

**Festsetzung**

*Bauten und Anlagen der Kantonsverwaltung*

- ~~Strafjustizzentrum (neuer Standort Muttenz)~~
- Erweiterung Arxhof (Massnahmenzentrum für junge Erwachsene)

*Kulturelle Bauten und Anlagen*

- Infrastrukturen Römerstadt (Augst, Gebiet Schwarzacker)

*Hochschulen*

- Fachhochschule für Gestaltung und Kunst (Münchenstein, Standort Dreispitz)
- Hochschule, Fachhochschule, Sekundarschulen und weitere Bildungseinrichtungen (Standort Campus Muttenz, Kriegacker)
- Sporthochschule (Raum Muttenz - Münchenstein/St. Jakob)

*Spitalbauten*

- Ersatz Kantonsspital Bruderholz (Binningen/Bottmingen)

**Zwischenergebnis**

*Bauten und Anlagen der Kantonsverwaltung*

- Kantonsgericht (neuer Standort Liestal)

*Bauten und Anlagen für Unterhalt von Kantons- und Bundesstrassen*

- Neuer Stützpunkt Hauptabteilung Verkehrssicherheit (bestehender Standort Sissach/Netzen)

*Schulbauten*

- Sekundarschulbauten gemäss Bildungsgesetz

**Vororientierung**

*Bauten und Anlagen für Unterhalt von Kantonsstrassen*

- Neuer Werkhof Ost (Raum Bubendorf-Liestal-Laufen)

*Sportbauten und -anlagen*

- Sportbauten und -anlagen gemäss KASAK

*Hochschulen*

- ~~Sporthochschule (Raum Muttenz)~~

Formatiert: Einzug: Links: 1.13 cm,  
Erste Zeile: 0 cm

# Landschaft

## Natur- und Landschaftsschutz

### Vorranggebiet Natur

#### A. Ausgangslage

Wir leben in einer Kulturlandschaft: Von Natur aus vielfältig, wurde unsere Landschaft seit Jahrhunderten vom Menschen mitgeprägt. Frühere Nutzungsformen waren zumeist von einer sehr reichhaltigen Tier- und Pflanzenvielfalt begleitet. Veränderte Nutzung und erhöhter Landschaftsverbrauch führten im 20. Jahrhundert zu starken Verlusten an naturnahen Lebensräumen - und damit zu schwindenden Beständen unserer einheimischen Tiere und Pflanzen. Heute wissen wir jedoch, dass eine hohe und flächendeckende Artenvielfalt ein unverzichtbarer Pfeiler eines intakten Natur- und Landschaftshaushaltes und unserer eigenen Lebensqualität ist.

Verschiedene Gesetzesgrundlagen - zuvorderst das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz sowie das kantonale Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz - verpflichten deshalb dazu, dem Rückgang oder gar Aussterben unserer einheimischen Tier- und Pflanzenwelt entgegen zu wirken, dies insbesondere durch Erhaltung und Aufwertung ihrer Lebensräume.

Dank verschiedenen Natur-Inventaren (Bestandesaufnahmen) kennen wir heute Lage, Ausdehnung, Qualität und Bedeutung dieser Naturobjekte. Längst wurde damit begonnen, sie rechtlich zu schützen und - in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Land- und Forstwirtschaft - ihre fachgerechte Pflege und Nutzung sicher zu stellen. So stehen heute (Stand 2013) über 8 gut 9% der Nicht-Siedlungsfläche (Landwirtschaftsgebiet (1.5 2%) und Wald (16.57%)) unter kantonalem Schutz (aufgenommen im Inventar der geschützten Naturobjekte des Kantons Basel-Landschaft) Naturschutz.

Allerdings: Vom Ziel, die alle Naturobjekte von regionaler und nationaler Bedeutung dauerhaft zu sichern, sind wir noch weit entfernt. Zudem hat sich der Druck auf diese naturnahen Gebiete durch Bautätigkeit, Nutzungsintensivierung und Freizeitaktivitäten in den letzten Jahren nochmals deutlich verstärkt.

#### B. Ziele

- Biologisch hochwertige Gebiete und Vernetzungskorridore von nationaler und kantonaler Bedeutung sind langfristig zu erhalten und im Rahmen der Verhältnismässigkeit aufzuwerten und wiederherzustellen. (KORE)
- Die Vernetzungskorridore von nationaler und regionaler Bedeutung sind in ihrer Funktion zu erhalten und zu öffnen und wo möglich in ihrer Wirkung zu verbessern.
- Die fachgerechte Pflege und Nutzung von Naturobjekten soll in enger Partnerschaft mit Land- und Forstwirtschaft realisiert werden.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	<ul style="list-style-type: none"><li>keine neuen Verkehrsachsen in Vorranggebieten Natur</li></ul>
Siedlung	<ul style="list-style-type: none"><li>keine Bauten und Anlagen in Vorranggebieten Natur</li></ul>
Erholung/Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none"><li>Erhaltung und Aufwertung der Erholungsqualität im Kanton</li><li>den Schutzzielen angepasste Besucherlenkung mit lokaler/zeitlicher Einschränkung von Freizeitaktivitäten, welche Naturobjekte beeinträchtigen</li></ul>
Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none"><li>Erlebbarkeit einer hohen Biotopvielfalt und einer reichhaltigen Tier- und Pflanzenwelt</li><li>Respektierung der belebten Um- und Mitwelt</li></ul>
Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"><li>lokale Wertschöpfung durch hohe Erholungsqualität</li><li>Arbeitsplatzerhaltung durch angemessene Abgeltung von Naturschutzleistungen in Land- und Forstwirtschaft</li></ul>
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	<ul style="list-style-type: none"><li>Kostenrahmen gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept BL</li></ul>

# Landschaft

## Natur- und Landschaftsschutz

### Vorranggebiet Natur

Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"><li>Erhaltung und Förderung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt, ihrer Lebensräume sowie eines vielfältigen, regionaltypischen Landschaftsbildes</li></ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"><li>Qualitativ einwandfreie Grundwasseranreicherung aus Vorranggebieten Natur/Schutz der Bodenfläche und der Bodenfunktionen</li></ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"><li>keine</li></ul>

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	<p>a) Die Vorranggebiete Natur dienen der langfristigen Erhaltung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie den vielfältigen, regionaltypischen Landschaften.</p> <p>b) Die Vorranggebiete Natur sind in ihrer Ausdehnung und in ihrem ökologischen Wert zu erhalten, wo nötig zu erweitern und untereinander zu vernetzen.</p> <p>c) Die Interessen der Land- und der Forstwirtschaft sind zu berücksichtigen, soweit sie den Schutzziele der Vorranggebiete Natur nicht widersprechen. Insbesondere soll die fachgerechte Pflege und Nutzung in den Vorranggebieten Natur in enger Partnerschaft mit Land- und Forstwirtschaft angestrebt werden.</p> <p>d) Die Vorranggebiete Natur sind von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.</p> <p>e) Bei Zielkonflikten zwischen den Schutzziele der Vorranggebiete Natur und den Wünschen von Freizeit und Erholung haben die Anliegen des Naturschutzes Vorrang.</p> <p>f) Bund, Kanton und Gemeinden erhalten und verbessern die Durchgängigkeit der Wildtierkorridore. Sie ergreifen die notwendigen Massnahmen bei:</p> <p>a) Planungen und Vorhaben, welche die Durchgängigkeit tangieren;</p> <p>b) bestehenden Strassen oder Trassees.</p> <p>Sie arbeiten dabei mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zusammen.</p>
Planungsanweisungen	<p>a) Der Kanton nimmt die Vorranggebiete Natur, soweit sie sich im Wald befinden, in die Waldentwicklungspläne (WEP) auf.</p> <p>b) Der Regierungsrat nimmt die Naturobjekte von nationaler und regionaler Bedeutung in das Inventar der geschützten Naturobjekte des Kantons Basel-Landschaft auf, nach Möglichkeit im Einvernehmen mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie den Einwohnergemeinden.</p> <p>c) Die Gemeinden stellen die geschützten Naturobjekte gemäss Inventar als orientierenden Inhalt im Zonenplan dar.</p> <p>d) Der Kanton (BUD/VSD) nimmt im Rahmen von Foren und Arbeitsgruppen mit den Freizeit- und Sportverbänden allfällige Konfliktpunkte auf und führt diese einvernehmlichen Lösungen zu.</p> <p>e) Der Kanton erarbeitet ein Konzept zur grossräumigen Vernetzung der Naturräume im Kanton. Insbesondere bezeichnet er jene Gebiete, die im Interesse der grossräumigen Vernetzung möglichst hindernisfrei bleiben oder wieder hergestellt werden sollten. Er schlägt die dazu notwendigen Massnahmen vor.</p>
Örtliche Festlegungen	<p><b>Festsetzung</b></p> <p>Die Vorranggebiete Natur gemäss Richtplankarte werden, soweit sie das Landwirtschaftsgebiet überlagern, festgesetzt.</p> <p><u>Ersatzstandort Zurlindengrube im Gebiet Klingenthal, Muttenz:</u> <u>Bei der Aufnahme des Ersatzstandortes in das Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung ist sicherzustellen, dass die Schiessanlage Lachmatt saniert und gegebenenfalls erweitert werden kann.</u></p> <p><b>Zwischenergebnis</b></p> <p>Die Vorranggebiete Natur gemäss Richtplankarte werden, soweit sie sich im Wald befinden,</p>

**L**  
**L3**  
**L3.1**

**Landschaft**  
**Natur- und Landschaftsschutz**  
**Vorranggebiet Natur**

als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen.

## A. Ausgangslage

Gut ausgebaute und betriebsbereite Verkehrsnetze sind eine unverzichtbare Basis für das Funktionieren einer modernen Gesellschaft und einer prosperierenden Wirtschaft. Dazu gehören Strassennetze von nationaler, regionaler und kommunaler Bedeutung, Schienennetze für den öffentlichen Verkehr im Fern- und Nahbereich sowie Verkehrswege für den Velo- und Fussverkehr/Langsamverkehr. Diese Verkehrsnetze müssen funktionsgerecht ausgebaut, neuen Anforderungen und Randbedingungen angepasst, in der Substanz über lange Zeit erhalten und zudem jederzeit betriebsbereit gehalten werden. Dabei geht es nicht nur um die Erreichbarkeit innerhalb der Schweiz, sondern auch um die Erreichbarkeit der Schweiz aus dem übrigen Europa. Deshalb sind neben den Hauptachsen in der Schweiz für den Kanton Basel-Landschaft auch die ausländischen Zubringer zu beachten. Entsprechend müssen neue (Tunnel-)Ausbauten zwischen Basel und Olten einen gleichwertigen Status haben wie Verkehrsinfrastrukturvorhaben zwischen Arth-Goldau und Chiasso.

Die heutige Verkehrsinfrastruktur (Strasse und Schiene) in der Agglomeration Basel stösst in Spitzenstunden zunehmend an ihre Kapazitätsgrenze. Einzelne Strecken und Knoten sind bereits heute überlastet. Andererseits führt das zunehmende Verkehrsaufkommen zu steigenden Beeinträchtigungen der Umwelt sowie erhöhtem Ressourcenverbrauch.

Die Rahmenbedingungen für die Bewältigung der künftigen Verkehrsbedürfnisse in unserer Region und in unserem Kanton werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union festgelegt. Dabei tragen optimale Verkehrsverbindungen wesentlich zur Erhöhung der wirtschaftlichen Standortattraktivität unserer Region bei. Bei der Aufrechterhaltung bzw. Förderung der Wettbewerbsfähigkeit wird je länger je mehr die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wichtig. Europaweit hat der Wettbewerb unter den Regionen um die wirtschaftliche (Standort-)Gunst eingesetzt. Als Reaktion auf die grenzüberschreitenden Herausforderungen gelten die Projektaufgleisungen für die Entwicklung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) und für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 2. und 3. Generation bzw. die Prozesse, welche damit verbunden sind. Hierbei gilt es entschlossen und initiativ zu handeln.

Die gegenwärtige Verkehrspolitik des Bundes - koordiniert mit derjenigen der EU-Staaten - sieht als wesentliche Stossrichtungen die Förderung des öffentlichen Verkehrs, mehr Wettbewerb und unternehmerische Freiheit im öffentlichen Verkehr, die Berücksichtigung der Kostenwahrheit, die grösstmögliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sowie die Fertigstellung des geplanten Nationalstrassennetzes vor. Unter diesen Vorgaben wird steht auch das Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung, erarbeitet und stimmt für den Teil des Kantons Basel-Landschaft mit dem kantonalen Richtplan überein.

Die im Jahre 2001 eingeführte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz Die Öffnung der Schweiz für Europa und die damit verbundene Erhöhung der zulässigen Tonnagen der Lastwagen führen haben im Alpenraum zu Verkehrsroutenumlagerungen geführt und bringen unserer Region, die Teil der Transitachse Rheintal-Gotthard-Lombardei ist, mehr Güterschwerverkehr. Der Bundesrat stellte Ende Dezember 2011 fest, dass das Zwischenziel der Reduktion auf 1 Million alpenquerenden Lastwagenfahrten auf der Strasse nicht erreicht wurde. Die Analyse zeigt, dass mit den bestehenden Instrumenten auch das Ziel der Reduktion auf jährlich 650'000 strassenmässige Lastwagenfahrten im Jahr 2018 nicht erreicht werden kann. Um dem Verfassungs- und Gesetzesauftrag nachzukommen, möchte der Bundesrat deshalb zusätzliche Massnahmen in die Wege leiten. Ab wann und wieweit die Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu greifen vermögen, ist noch schwer vorherzusagen. Die gesamte Güterverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene werden je nach Szenario bis zum Jahre 2030 von heute rund 24 auf zirka 31 bis 42 Milliarden Tonnenkilometer anwachsen (+32 % bis +78 %).

Daneben soll Dabei wird sich vor allem der Schienenanteil dynamisch entwickeln und den im Zuge einer Trendwende ihren Marktanteil gegenüber der Strasse merklich steigern können. Der Transitgüterverkehr wird weiter an Bedeutung gewinnen, wobei die Kantone diesbezüglich keine eigenständigen, regulativen Massnahmen einführen können. Eine wichtige, regulative Massnahme ist das Nachtfahrverbot auf der Strasse. Würde das Nachtfahrverbot aufgehoben, hätte dies - zumindest ohne flankierende Massnahmen - erhebliche negative Auswirkungen in Form eines zusätzlichen Anstieges der Güterverkehrsleistungen auf der Strasse zur Folge. Da die stufenweise Anhebung der Gewichtslimite und die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

# Verkehr

## Gesamtverkehrsaspekte

### Gesamtverkehrsschau

(LSAV) zu einer besseren Auslastung der Fahrzeuge führt, fällt die Zunahme der Fahrleistungen aber geringer aus als diejenige der Verkehrsleistungen. Letzteres wird sich vor allem beim Transitgüterverkehr auswirken. Ganz allgemein wird das Wachstum der Güterverkehrsleistungen zumindest kurzfristig gleichwohl noch zu einer zusätzlichen Umweltbelastung in unserer Region führen. Aufgrund der Erhöhung der LSVA und der Gewichtslimiten, wird in absehbarer Zeit aber mit keiner zusätzlichen Lastwagenflut gerechnet.

Eine weiter steigende Mobilität kann in Zukunft wohl nur noch im Verbund von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr bewältigt werden. Auf diese drei Eckpfeiler stützt sich auch die schweizerische Verkehrspolitik ab. Nur alle drei Systeme zusammen können - im Verbund mit einer Siedlungsstruktur der kurzen und direkten Wege und basierend auf dem Raumkonzept Schweiz - eine nachhaltige Transportkette gewährleisten. Dies rechtfertigt, bei grösseren Verkehrsprojekten die Auswirkungen auch auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären, Alternativszenarien zu entwickeln und konkret aufzuzeigen sowie deren räumliche Auswirkungen ebenfalls auszuweisen. Entsprechend ist das Zusammenwirken der drei Systeme zu optimieren.

Die Erschliessung unserer Region durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz ist u.a. eine Voraussetzung für ein wirtschaftliches Wachstumspotenzial. Dabei stehen den teuren Werterhaltungs- und Sanierungsmassnahmen auf dem Schienen- und Strassennetz nur beschränkte Mittel zur Verfügung. Dies bedeutet, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen (Hochleistungsstrassen) konzentriert wird.

Vor diesem Hintergrund gilt es, eine Gesamtverkehrsschau und eine zukunftsorientierte, auf die Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilitätsstrategie zu entwickeln.

#### B. Ziele

Der zukünftige Verkehr soll möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht bewältigt werden, wobei gleichzeitig mit entsprechenden Massnahmen die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern ist.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Die Auswirkungen werden in den folgenden Objektblättern projektbezogen dargelegt.

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Einflussnahme bei den Sachplänen und den Vorlagen des Bundes im Sinne der kantonalen Interessen.
- b) Prioritätenfolge für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse:
  - 1) Verkehrsvermeidung: Beinhaltet Massnahmen, die eine Zielwähländerung zu näher liegenden Zielen hin bewirken.
  - 2) Verkehrsverlagerung: Verlagerung auf umweltfreundlicheren und energieeffizienteren Verkehrsmodus (substituieren/kombinieren).
  - 3) Verkehrsbeeinflussung: Verkehr in einer ausreichenden Qualität bewältigen, so dass er für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt verträglich ist.
  - 4) Verkehrsinfrastruktur: Die Verkehrsinfrastruktur ist im erforderlichen Ausmass anzupassen.

Planungsanweisungen

Der Kanton richtet sein Handeln zur nachhaltigen Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse an folgenden Handlungsmaximen aus:

##### 1 Siedlungsentwicklung

- a) Die Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten und Einkaufen) wird gelenkt und auf ÖV-mässig gut erschlossene Gebiete konzentriert. Siedlungsstrukturen der kurzen Wege werden geför-

dert.

- b) Für verkehrsintensive Einrichtungen werden geeignete, kompakte Standorte definiert. Sie liegen in der Nähe von Siedlungsschwerpunkten (Einzugsbereich Langsamverkehr) und sind sowohl im MIV als auch im ÖV gut erreichbar.
- c) Bei hoher Siedlungsdichte werden verkehrsberuhigte Gebiete eingerichtet zur Förderung des Langsamverkehrs.

#### **2 Motorisierter Individualverkehr**

- a) Mit dem kantonalen Strassennetz werden das Verbinden der Verkehrsträger und der Gemeinden sowie das Durchleiten des Verkehrs sichergestellt.
- b) Das kantonale Strassennetz ist nach den Prioritäten Verkehrssicherheit, Zustand der Infrastruktur und Verkehrsfluss zu erhalten resp. auszubauen.
- c) Der motorisierte Individualverkehr ist soweit möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren.
- d) Überall dort, wo die Verkehrsinfrastruktur an ihre Belastungsgrenzen stösst, muss vor einem Ausbau zuerst versucht werden, mittels Verkehrsmanagementmassnahmen die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturanlagen besser auszunutzen.
- e) Die negativen Folgen des Verkehrs auf Mensch (insbesondere Lärmschutz entlang bebauter Strassen) und Umwelt sind zu reduzieren.

#### **3 Öffentlicher Verkehr**

- a) Mit dem öffentlichen Verkehr wird eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr angeboten. Besonders zur Bewältigung der Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehre werden attraktive Angebote mit dem öffentlichen Verkehr bereitgestellt und dadurch eine Entlastung oder ein Teilersatz des motorisierten Individualverkehrs angestrebt. Daneben wird mit dem öffentlichen Verkehr für das ganze Kantonsgebiet eine Mobilitäts-Grundversorgung (Mobilitätsvorsorge) sichergestellt.
- b) Überall dort, wo das ÖV-Angebot an Belastungsgrenzen stösst, soll vor dem Infrastrukturausbau zuerst versucht werden, das Angebot auszubauen (Priorität: 1. Fahrplan, 2. Rollmaterial, 3. Infrastruktur).
- c) Auf den Achsen mit starker Verkehrsnachfrage sollen Voraussetzungen geschaffen werden, dass der öffentliche Verkehr optimal fliessen und so seinen Fahrplan einhalten kann.
- d) Das ÖV-Angebot ist zu koordinieren:
  - Fahrplankoordination;
  - Tarife und Distribution der Fahrausweise;
  - Marketing und Mobilitätsberatung;
  - Durchgängige Fahrgastinformation vor der Reise, an den Haltestellen und im Fahrzeug.
- e) Es sind Massnahmen zu treffen, damit der heutige Modalsplit zugunsten des ÖV erhöht wird.
- f) Die Organisation des öffentlichen Verkehrs soll einen stimulierenden und fairen Wettbewerb der Verkehrsunternehmen ermöglichen. Bei der Festsetzung der Rahmenbedingungen ist den Interessen der ÖV-Kunden, der Leistungsauftrags-Besteller und der Unternehmungen Rechnung zu tragen.

#### **4 Langsamverkehr**

- a) Auf kantonaler Ebene wird der Veloverkehr durch ein flächendeckendes, sicheres Radroutennetz gefördert. Insbesondere ist die Sicherheit der Schulwege und Freizeiteinrichtungen zu gewährleisten. An den ÖV-Knotenpunkten und zentralen Haltestellen sind sichere Infrastrukturen für den Langsamverkehr anzustreben.
- b) Wichtige innerörtliche Ziele sind mit attraktiven und sicheren Fussgängerwegen erschlossen. Insbesondere ist die Sicherheit der Schulwege und Freizeiteinrichtungen zu gewährleisten. Die Verbindungen zwischen benachbarten Gemeinden werden durch ein Fuss- und Wanderwegnetz sichergestellt.

# Verkehr

## Gesamtverkehrsaspekte

### Gesamtverkehrsschau

#### 5 Güterverkehr

- a) Die Abwicklung von Gütertransporten über den Schienen- und den Wasserweg ist wo möglich zu fördern.
- b) Logistikknutzungen sind vorzugsweise an Standorten mit kurzer Anbindung an das überregionale Eisenbahn- und Strassennetz bzw. an die Rheinhäfen vorzusehen. Dabei sind bestehende Anschlussgleise bzw. abgehende Weichen vom Stammgleis wenn möglich zu erhalten.
- c) Um den Grenzverkehr möglichst flüssig zu halten, ist darauf hinzuwirken, die Zollabfertigung der Nachfrage anzupassen.

#### 6 Koordination der Verkehrsträger

- a) Die betriebliche und bauliche Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger erfolgt in Koordination mit den übrigen Verkehrsträgern.
- b) Übergänge zwischen den Verkehrsträgern (Strasse - Schiene- Wasser- Luft) werden optimiert und gefördert.
- c) Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Optimierung der Umsteigebeziehungen, für eine Lösung der Umsteige Probleme durch Pendlerverkehr sowie für eine Bereitstellung von genügend P+R Parkplätzen bzw. B+R Abstellplätzen ein.

#### 7 Mobilitätsmarketing

- a) Mit einem Mobilitätsmarketing wird die Erhöhung der Nutzung der nachhaltigen, kombinierten Mobilität gefördert. Gemeinsam mit allen Partnern ist der Informationsstand der Bevölkerung z.B. über die Möglichkeiten der Fortbewegung mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu verbessern.
- b) Die Verkehrsteilnehmenden, die Firmen und die kantonale Verwaltung werden über die Möglichkeiten der verschiedenen, vorhandenen Verkehrsmittel sowie deren Kombination und allfällige neue Angebote informiert.

#### 8 Mobilitätsmanagement

- a) Der Kanton pflegt in den eigenen Betrieben ein vorbildliches Mobilitätsmanagement, was sowohl die betriebliche Mobilität als auch den Arbeitsweg der Mitarbeitenden umfasst.
- b) Der Kanton fördert das betriebliche Mobilitätsmanagement bei Wirtschaftsunternehmen und Gemeinden.
- c) Der Kanton fördert mit "weichen Mobilitätsmassnahmen" wie Anreizen, Informations- und Präventionskampagnen die Nachhaltigkeit der Mobilität.

#### 9 Übergeordnetes Verkehrsnetz

- a) Strassenverkehr: HLS-Verbindungen Richtung Basel/Deutschland/Frankreich, Zürich, Bern/Luzern, Delémont/Jura. Auf überlasteten Teilstrecken setzt sich der Kanton für folgende Prioritäten ein:
  - 1. Verkehrsbeeinflussung auf bestehenden Spuren;
  - 2. Kapazitätssteigerungsmassnahmen ohne bauliche Massnahmen (z.B. Ummarkierung);
  - 3. bauliche Massnahmen und allenfalls flankierende Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz.
- ~~b) Schienenverkehr: Die Infrastruktur des überregionalen Verkehrs hat sich an den Bedürfnissen des Regionalverkehrs zu orientieren. Ausbauten und Neubauten sind somit als Konsequenzen des überregionalen Verkehrs aufzufassen und gehen zu dessen Lasten.~~
- e)b) Rheinhäfen: Anbindung der Rheinhäfen an das HLS-Netz und an das Schienennetz.
- d)c) Euro-Airport: Direkte Anbindung an das Regio-S-Bahn-Netz und langfristig ins überregionale Fernverkehrs-Netz.

Formatiert: Durchgestrichen

**V**  
**V1**  
**V1.1**

**Verkehr**  
**Gesamtverkehrsaspekte**  
**Gesamtverkehrsschau**

# Verkehr

## Gesamtverkehrsaspekte

### Agglomerationsprogramm

#### A. Ausgangslage

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturanlagen sind die Voraussetzung, damit die Städte mit ihren zugehörigen Agglomerationen ihre Aufgaben als gesellschaftliche und wirtschaftliche Zentren wahrnehmen können. 2001 hat der Bund die Agglomerationspolitik ins Leben gerufen und mit dem Agglomerationsprogramm ein sich in den letzten Jahren etabliertes und bewährtes Instrument geschaffen.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme fordert der Bund von den Agglomerationen ~~jet~~ eine Gesamtplanung von Verkehr und Siedlung zu erarbeiten.

Die rechtliche Basis gründet auf dem "Neuen Finanzausgleich" (NFA) und dem Infrastrukturfondsgesetz (IFG), welches seit 1. Januar 2008 in Kraft ist. Agglomerationsprogramme bilden Ein solches Programm bildet die Voraussetzungen für allfällige Bundesbeiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Neben den prinzipiell mitfinanzierungswürdigen Verkehrsinfrastrukturen sind deren flankierende Massnahmen, betriebliche Verbesserungen, lokale Verkehrsmassnahmen sowie Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft aufzuzeigen. Ausserdem sind den Agglomerationsverkehr. Dabei sind auch betriebliche Verbesserungen sowie Massnahmen im Bereich Siedlung aufzuzeigen und Projekte in die Überlegungen mit einzubeziehen, welche im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegen. Über das Agglomerationsprogramm bzw. dessen Finanzierungsfonds (Infrastrukturfondsgesetz; IFG) werden aber nur Infrastrukturbauten finanziert

- für Bahnen als Mittel- und Feinverteiler (des Orts) (Tram, Stadtbahnen etc.) und des Regionalverkehrs (S-Bahnen etc.),
- für den öffentliche Strassenverkehr (Businstallationen, Bus- und Taxispuren),
- für den Langsamverkehr,
- für die Minderung von Verkehrstrennung und die Aufhebung von Niveauübergängen,
- für Entlastungs- und Umfahrungsstrassen (nur Kantons-/Gemeindestrassen),
- für Massnahmen der kombinierten Mobilität und zur Verbesserung der Intermodalität.

Explizit sind keine Beiträge an den Betrieb und Unterhalt, an das Rollmaterial und an Mobilitätsmanagementkosten möglich. Dabei sind die Projekte zu priorisieren, wobei die Baureife eine wichtige Rolle spielt. Priorisieren bedeutet, dass die Agglomeration ihre Projekte in Etappen, sogenannte Horizonte, von jeweils vier Jahren aufteilt. Die Umsetzung der Agglomerationsprogramme ist grundsätzlich Sache der Trägerschaften. Sie sind für die Organisation, Planung, Projektierung und Bau/Realisierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms verantwortlich.

Beim Agglomerationsprogramm Basel - Modul Verkehr und Siedlung - handelt es sich um ein grenzüberschreitendes (D-F-CH sowie BS-BL-AG-SO) und langfristiges Steuerungsinstrument, welches agglomerationsrelevante Verkehrsprojekte auf eine erwünschte Siedlungs- und Umweltentwicklung abstimmt.

Neu wurden die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme für die Ausarbeitung der 2. Generation dazu verpflichtet, jeweils ein agglomerationsrelevantes Zukunftsbild zu erarbeiten. Das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+" für die Agglomeration Basel liegt vor. Daraus wurden die prioritären Handlungsstrategien bestimmt und aus diesen abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen abgeleitet. Ende Juni 2012 mussten die Agglomerationsprogramme 2. Generation beim Bund eingereicht werden. Ab 2015 startet die Umsetzungsphase.

Mit der Zustimmung zum neuen Finanzausgleich (NFA) wurde auf Verfassungsebene die rechtliche Basis für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs geschaffen. National- und Ständerat haben im Herbst 2006 das Infrastrukturfondsgesetz gutgeheissen. Der Bundesrat wird den Infrastrukturfonds auf 1. Januar 2008 in Kraft setzen.

Der Bund knüpft eine finanzielle Unterstützung an die Erfüllung des Agglomerationsverkehrs an verschiedene Bedingungen. Er verlangt für die gesamte Agglomeration eine langfristig ausgerichtete Verkehrs- und Siedlungsplanung, welche die Anforderungen der Nachhaltigkeit erfüllt. Zudem wird die Bildung einer Trägerschaft erwartet, welche dem Bund als Ansprechpartnerin dient. Mit den der Grundanforderungen, anhand welcher wird die grundsätzliche Förderungswürdigkeit eines Agglomerationsprogramms beurteilt wird. Basierend auf der Wirkung des Gesamtprogramms wird der Mitfinanzierungssatz festgelegt (zw. 30 bis 50%) mit welchem die einzelnen Massnahmen mitfinanziert werden. Die einzelnen Massnahmen werden ebenfalls gemäss den Wirkungskriterien beurteilt und bei gewissen Massnahmentypen werden Benchmarks als Beurteilungshilfe herange-

## Verkehr

### Gesamtverkehrsaspekte

#### Agglomerationsprogramm

zogen. Aufgrund der knappen Mittel im Infrastrukturfonds fiel die Prüfung der 2. Generation streng aus.

Mit den Wirksamkeitskriterien wird die Wirkung von Agglomerationsprogrammen beurteilt (vgl. "Konzept für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme"). Die Zusprechung der sehr knappen Mittel soll gesamtschweizerisch nach diesen Kriterien basierend auf dem erwähnten Konzept erfolgen.

Im Infrastrukturfonds sind für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich des Agglomerationsverkehrs für eine Dauer von 20 Jahren insgesamt 6 Mia CHF vorgesehen. Davon sind/wurden in einer ersten Phase für die Finanzierung von dringlichen und baureifen Vorhaben projektbezogene Beiträge von 2.56 Mia CHF gesprochen; für den Kanton BL-Basel-Landschaft: H2 Pratteln-Liestal (137.5 Mio CHF) und Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain (11 Mio CHF). Für die Agglomerationsprogramme bleiben demnach noch Mittel im Umfang von 3.44 Mia CHF.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation (Periode 2011 bis 2014) wurden gesamtschweizerisch insgesamt 1.5 Mia CHF vom Bund freigegeben. Dabei sind der Agglomeration Basel Bundesmittel im Umfang von 85.7 Mio. CHF - im Rahmen eines beantragten Gesamtkostenrahmens von 214.25 Mio. CHF - zugesprochen worden (= 40 % Beitragssatz). Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Basel, 1. Generation hat inzwischen begonnen. Den Kanton Basel-Landschaft direkt betreffend wurden für die nachstehend aufgelisteten A-Listenprojekte anteilmässig folgende Bundesbeiträge bewilligt:

Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	6.59 Mio. CHF
Ö102	Busbahnhof Laufen	2.77 Mio. CHF
M67	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	3.93 Mio. CHF
M71c	Beruhigung Ortszentrum Reinach	10.68 Mio. CHF
M100	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	20.32 Mio. CHF
Ö11b	Konzept LV A-Liste (anteilmässig auf diverse Projekte verteilt)	15.24 Mio. CHF

Für die Agglomerationsprogramme der 2. Generation (Baubeginn ab 2015) und der folgenden Generation stehen Mittel im Umfang von 1.9 Mia CHF zur Verfügung. Im Prüfbericht des Bundesamtes für Raumplanung (ARE) vom 26. Februar 2014 wird empfohlen ein Grossteil der verfügbaren Mittel für die 2. Generation zu vergeben. Nach der Beratung des Bundesrates und des Nationalrates sind die Mittel nochmals geringfügig erhöht worden.

Für die künftigen Generationen der Agglomerationsprogramme beabsichtigt der Bund mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) einen unbefristeten Finanzierungstopf zu schaffen. Das Geschäft befindet sich derzeit im politischen Prozess. Ungeachtet dessen, hält das ARE am Abgabetermin für die 3. Generation vom 30. Juni 2016 fest. Die Agglomeration Basel ist deshalb seit einiger Zeit an der Erarbeitung der 3. Generation.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation, welches Ende Juni 2012 fristgerecht beim Bund eingereicht wurde, wird sich der Bund im Kanton Basel-Landschaft an folgenden Projekten mit einem Beitragssatz von 35 % beteiligen (vgl. Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014):

LV1	Massnahmenpaket Langsamverkehr (A-Horizont)	4.01 Mio. CHF
LV	Weitere Einzelprojekte auf Boden des Kantons Basel-Landschaft	5.78 Mio. CHF
Ö19	Doppelspurausbau Tram 10/17 Binningen / "Spiesshöfli"	7.84 Mio. CHF
* Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	2.04 Mio. CHF
M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	16.34 Mio. CHF
M10	H2 Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	1.89 Mio. CHF *
**M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben, Allschwil	2.52 Mio. CHF

\* Beim Projekt Ö29 handelt es sich um ein kommunales Projekt, wobei für die richtplanrelevanten Aspekte auf das Objektblatt S1.4 verwiesen wird.

\*\* Beim Projekt M13 handelt es sich ebenfalls um ein kommunales Projekt, wobei dieses für den kantonalen Richtplan nicht relevant ist. Die Gemeinde ist für die rechtzeitige Erarbeitung des Projekts und für die Gewährleistung der Finanzierung - spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung; voraussichtlich Anfang 2014 - zuständig.

In Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richt-

Formatiert: Italienisch (Schweiz)

## Verkehr

### Gesamtverkehrsaspekte

#### Agglomerationsprogramm

plänen und die Übernahme der relevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6 (vgl. "Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation" vom 14. Dezember 2010, Ziffer 3.4.6).

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden und zur A-Liste gehören, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung, d.h. für die zweite Generation voraussichtlich Ende des Jahres 2014, im entsprechenden Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Dies gilt im Übrigen auch für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind. Dabei ist der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen rechtzeitig einzureichen. Der zeitliche und formale Ablauf erfolgt gemäss der heutigen Praxis.

Für richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen der B-Liste ist eine Festlegung mit Koordinationsstand "Zwischenergebnis" bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung empfohlen aber nicht zwingende Voraussetzung.

Damit eine Subventionierung der A-Listenprojekte durch den Bund möglich wird - Bedingung ist der Status Festsetzung der einzelnen Projekte - und auch die weiteren Formalitäten soweit möglich erfüllt werden können (Übergeordnete Projekte und Projekte der B- und C-Liste), werden die Projektziele gemäss den Objektblättern V2.1, V2.2 und V2.3 sowie V3.1 dort wo nötig - nicht nur für die A-Listenprojekte - neu erstellt oder gemäss dem zwischenzeitlich erreichten bzw. veränderten Projektstand angepasst.

Aufgrund der knappen finanziellen Mittel, verlangt der Bund für die nachfolgende Programmfinanzierung der einzelnen Agglomerationsprogramme eine Priorisierung der Projekte. Dies richtet sich neu weitgehend nach der Baureife der einzelnen Projekte. Anhand dieser Priorisierung sollen die restlichen Mittel - voraussichtlich Tranchen von jeweils vier Jahren - für die Realisierung der Agglomerationsprogramme aufgeteilt werden. Weil die Kantone und/oder Gemeinden mindestens die Hälfte der Kosten selbst bezahlen müssen, entsteht so ein Investitionsvolumen von gesamthaft mindestens 12 Mia, CHF verteilt auf eine Laufzeit von rund 20 Jahren.

Die Kantone sind nicht in der Lage, die Finanzierung der Infrastruktur für die Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme in den Agglomerationen alleine zu tragen. Aus diesem Grund hat die regierungsrechtliche Projektsteuerung - in welcher Vertreter der Kantonsregierungen BL, BS, AG und SO vertreten sind - beschlossen, ein Agglomerationsprogramm auszuarbeiten und dieses weiterzuentwickeln. Beim Agglomerationsprogramm Basel - Modul Verkehr und Siedlung - handelt es sich um ein grenzüberschreitendes (D-F-CH sowie BS-BL-AG-SO) und langfristiges Steuerungsinstrument, welches agglomerationsrelevante Verkehrsprojekte auf eine erwünschte Siedlungs- und Umweltentwicklung abstimmt.

#### B. Ziele

- a) Die wirtschaftliche Attraktivität der trinationalen Agglomeration Basel soll gesichert werden und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität gewährleisten.
- b) Die Zentrumsgemeinden der trinationalen Agglomeration Basel sind zu erhalten. Dabei soll eine Plattform für die Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationen (Nachbarkantone und angrenzendes Ausland) in einem partizipativen und partnerschaftlichen Prozess gebildet werden.
- c) Die Siedlungsgebiete sind ganzheitlich zu betrachten, wobei Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich miteinander zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen sind. Dabei soll die Verkehrsinfrastruktur möglichst wirksam dem zukünftigen Verkehrsverhalten angepasst werden, um die Standortqualität der Region zu erhalten, wobei vor allem auf wirkungsverbessernde Kombinationen zu achten ist.
- d) Es soll eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. Die Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich sind so zu gestalten, dass neue Belastungen möglichst vermieden und bestehende reduziert werden können.
- e) Die räumliche Ausdehnung der städtischen Gebiete ist zu begrenzen, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird und die urbanen Räume noch besser gegliedert wer-

den. Als Leitlinie gilt das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+" mit der Kernstadt, dem inneren Korridor und den Regionalzentren im äusseren Korridor als Hauptwachstumsräume. Der zukünftige Flächenbedarf soll soweit möglich durch eine gezielte, qualitätsvolle Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen werden. Als Hauptkriterium Indikator für die Wachstumsgebiete gilt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

vgl. Agglomerationsprogramm

### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der Kanton beteiligt sich an der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms.
- b) Bestandteile des Agglomerationsprogramms sind:
  - die für die Entwicklung der Agglomeration Basel wichtigen Verkehrsprojekte und ihre Priorisierung,
  - die gewünschte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan oder spezielle, aus Sicht des Agglomerationsprogramms wichtige Anforderungen an die Siedlungsentwicklung und
  - die Trägerschaft.
- c) Der Regierungsrat beschliesst das Agglomerationsprogramm.

Planungsanweisungen

Der Kanton integriert die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms (Bereich Verkehr und Siedlung) im kantonalen Richtplan je nach räumlicher Auswirkung als Fortschreibung oder Anpassung und legt so die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms verbindlich fest.

# Verkehr

## Verkehrsinfrastruktur

### Übergeordnete Projekte

#### A. Ausgangslage

Das Kapitel V2.1 beschreibt übergeordnete Projekte. Sie liegen teilweise ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft und/oder die Kompetenz zu ihrer Umsetzung liegt nicht beim Kanton Basel-Landschaft. Mit ihrer Aufnahme in den kantonalen Richtplan erfolgen die Abstimmung der Wirkungen mit der kantonalen räumlichen Planung und die Darstellung der Absichten des Kantons.

Die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung sind im Sachplan Verkehr in Form des Grund- und Ergänzungsnetzes Strasse festgelegt. Dieses Netz umfasst auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft die Nationalstrasse A2 Basel-Augst-Belchen und die kantonalen Hochleistungstrassen H2 im Ergolzthal und H18 im Birstal.

Neu ist dabei die Aufnahme der H2 Pratteln-Sissach sowie der H18 Basel-Delémont. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist jedoch der entsprechende Netzbeschluss vom 12. Dezember 2012 noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonomer Hoheit, die Bedeutung gemäss Sachplan Verkehr wird im vorliegenden Richtplan durch die Kategorisierung als "von nationaler Bedeutung" jedoch zum Ausdruck gebracht.

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 Hochleistungstrassen 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. Ausgehend 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.

In der Zwischenzeit wurde erkannt, dass der Kostenrahmen von 5.4 Mia CHF nur dann eingehalten werden kann, wenn die im letzten Quartal 2010 vorgeschlagene Anpassung des ZEB-Gesetzes und die damit verbundene Verlagerung der inhaltlichen Schwerpunkte weg von der Beschleunigung hin zur Erhöhung der Kapazität erfolgt. Ansonsten muss der Umfang deutlich reduziert werden. Die entsprechende Anpassung des ZEB-Gesetzes wurde mit der Vorlage "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur" (FABI) im Februar 2014 vom Volk angenommen.

Kernstück von FABI ist die Schaffung des Bahninfrastrukturfonds (BIF), der die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur auf eine neue Basis stellt. Dieser löst die bisherigen Finanzquellen für die Bahninfrastruktur (Bsp. FinÖV-Fonds) ab, die teilweise befristet und uneinheitlich sind. Somit stellt FABI einen wichtigen Meilenstein für die weitere Entwicklung der nationalen Eisenbahn-Infrastruktur dar.

Mit dem weiteren Bahnausbau will der Bund bestehende Engpässe beseitigen und neue Kapazitäten bereitstellen, damit die sich abzeichnende Nachfragesteigerung bewältigt werden kann. Die

## Verkehr

### Verkehrsinfrastruktur

#### Übergeordnete Projekte

zur Umsetzung notwendigen Projekte sollen jeweils in Ausbausritten von 5 Jahren (sogenannten STEP's) dem Parlament vorgelegt werden. Der erste Ausbausritt ist auf den Horizont 2025 ausgelegt und umfasst Vorhaben im Umfang von CHF 6.4 Mia (STEP 2025). Im Rahmen einer langfristigen Planung soll das Parlament alle vier bis acht Jahre weitere STEP's im Umfang von einigen Milliarden Franken beschliessen. Damit kann flexibel auf Veränderung der Rahmenbedingungen eingegangen werden. Mit dem Ausbausritt 2025 und ZEB sollen unter anderem folgende, die Region Nordwestschweiz betreffende Infrastrukturausbauten realisiert werden:

Um zusätzliche Züge in den Bahnhof Basel SBB einführen zu können, wird der Kapazitätsbestimmende Ostkopf um zusätzliche Gleisachsen und Perrongleise erweitert. Mit der Entflechtung Basel-Muttenz wird zwischen Basel und Muttenz die Trennung des Regional- vom Fernverkehr erreicht und die Entflechtung Pratteln löst Konflikte zwischen dem Güter und dem Personenverkehr. Der Vierspurausbau Liestal erhöht die Stabilität im Betrieb und das ebenfalls in Liestal vorgesehene Wendegleis für die S-Bahn erlaubt den Viertelstundentakt nach Liestal.

Im Übrigen sind die Regierung des Kantons Basel-Landschaft sowie die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz nach wie vor der Überzeugung, dass ohne 3. Juradurchstich eine gesamtschweizerische und regionale, längerfristige Entwicklungsperspektive im Raum Nordwestschweiz nicht möglich ist. Ohne neuen Juradurchstich kann beispielsweise wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum noch verbessert werden. Im Ausbausritt 2025 konnte erreicht werden, dass zumindest Mittel für Planungsstudien zum 3. Juradurchstich eingestellt wurden.

Dabei soll mit Investitionen von 4.7 Mrd. CHF der Zugverkehr 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

- a) 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 und Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+")
- b) 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)
- c) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- d) 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

Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel

Einer der akutesten Engpässe mit hohem Problemdruck im Schweizerischen Nationalstrassennetz ist die Basler Osttangente zwischen den Verzweigungen Wiese und Hagnau. Neben der Überlastung führen die zahlreichen und ungünstig angeordneten Ein- und Ausfahrtspuren zu gefährlichen und leistungssenkenden Spurwechseln. Auch sind die Anschlüsse stark ausgelastet. Die Verdrängung von Verkehr auf das städtische Strassennetz sowie auf das sekundäre Strassennetz im Generellen bedroht dessen Funktionsfähigkeit. Zur Abhilfe soll die Kapazität der Autobahn zwischen Wiesekreisel (Norden) und der Hagnau ausgebaut werden. Das ursprüngliche Vorhaben eines Ausbaus ab dem Schwarzwaldtunnel bis zur Verzweigung Gellert auf durchgehend 2x3 Fahrstreifen und anschliessend bis zur Verzweigung Hagnau auf 2x4 Fahrstreifen wird derzeit aufgrund der erwachsenen grossen Opposition in der Bevölkerung überarbeitet. Dabei werden für die Entscheidungsfindung alternative Linienführungen ausgearbeitet, welche sowohl den Engpass beseitigen als auch deutlich stadtverträglicher sein sollen.

Die Zuständigkeit für das Projekt liegt seit der Inkraftsetzung des NFA vollumfänglich beim Bund. Die Kantone wirken im Rahmen ihrer Aufgaben mit. Das Vorhaben ist in der Bundesbeschlussvorlage zur Behebung von Engpässen im Nationalstrassennetz von 2009 im Modul 2 enthalten. Die Linienführung wird derzeit evaluiert ("Rheintunnel" zwischen Birsfelden und der Nordtangente oder Ausbau der bestehenden Strasse). Deshalb wird auf eine Darstellung in den Plänen verzichtet.

Siedlung: Der Verkehr wird kanalisiert und kann somit auch besser gesteuert werden. Zudem wirkt das Vorhaben für eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+" unterstützend.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte wird gewährleistet und die Standortgunst insgesamt für die ganze Agglomeration verbessert.

Umwelt: Während der Bauphase ist mit einer begrenzten Belastung in den Umweltbereichen zu rechnen. In der Betriebsphase sollte der Verkehr stadtverträglicher bewältigbar sein und zu einer Verbesserung in den meisten Umweltbereichen führen.

Kosten: > 1 Mrd. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

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.

2013-2015: Submissionsverfahren zum Bau.

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.

# V

## V2

### V2.1

# Verkehr

## Verkehrsinfrastruktur

### Übergeordnete Projekte

**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. ~~500250~~ Mio CHF, 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)

Stauraubewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr

Am Grenzübergang CH/D der A2 wurde der Mietvertrag für die provisorisch erweiterte Zollanlage (PEZA) bis Ende 2013 verlängert. Ab diesem Zeitpunkt ist ein Weiterbestand der PEZA zwar noch nicht gesichert, der Fokus liegt jedoch auf einer Integration der PEZA in das zukünftige KV-Terminal-Projekt der SBB Cargo. Es entspricht einem wirtschaftlich und politisch breit abgestützten Konsens, dass die PEZA für die Verkehrssicherheit im Stadtkanton unabdingbar ist. Eine aktive Suche nach einem Ersatzgrundstück für den heutigen PEZA-Standort findet derzeit nicht (mehr) statt. Sollte sich aber diesbezüglich eine Gelegenheit ergeben, würde diese geprüft.

Auch am Grenzübergang CH/F wird nach Verbesserungen der Verkehrssituation bei der Abfertigung des Schwerverkehrs gesucht (Projekt TRANSITO, Zolldirektion). Dies kann auch zusätzliche Ersatz- oder Erweiterungsflächen in Form von Zollrückseitigem Stauraum umfassen (geprüft wird Standort Sierentz für neue Plattform). Dies vor allem, weil vermehrte Rückstaus auf der Nordtangente drohen.

Am Grenzübergang Rheinfelden erfolgt die Optimierung der Stauraubewirtschaftung im Rahmen der Massnahme M12 im Agglomerationsprogramm Basel "Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst". Auf übergeordneter Ebene hat das ASTRA kurzfristige Massnahmen ergriffen, um den Verkehrsfluss am Zoll zu verflüssigen. Die Einführung weitergehender Verkehrsmanagementmassnahmen ist zurzeit offen.

Die Projekte kommen ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft zu liegen und werden im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

**Siedlung:** noch nicht untersucht

**Wirtschaft:** noch nicht untersucht

**Umwelt:** noch nicht untersucht

**Kosten:** noch nicht bezifferbar

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

ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB-Birsig (Gundeldinger-Tunnel)  
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 sowie die Nauenstrasse und den Centralbahnplatz entlasten. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen wurden 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.

## Verkehr

### Verkehrsinfrastruktur

#### Übergeordnete Projekte

Auf einem neu zu bauenden Nationalstrassenabschnitt soll der Verkehr im Anschluss an die A2 im Bereich St. Jakobsstrasse / Grosspeterstrasse in einen Tunnel abtauchen, das Gundeldinger Quartier unterirdisch passieren und an der Binnerstrasse bzw. beim Dorenbachviadukt wieder auftauchen.

Das Vorhaben soll als Zubringer zur N2 im Rahmen der Netzfertigstellung umgesetzt werden, womit der alte Kostenteiler zwischen Bund und Kanton gilt.

Der Tunnel soll bergmännisch vom Bahnhof Wolf aus gegraben werden, wodurch ein immissionsarmer und umweltschonender Bau (Abtransport Aushub per Bahn) möglich ist.

Das Projekt liegt im Wesentlichen ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

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 Gemischverkehrsnetz wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Der Verkehr wird im Gundeldingerquartier auf das Hochleistungsstrassennetz kanalisiert. Die Anbindung im Raum Binningen / Basel-West in das örtliche / städtische Strassennetz ist noch nicht gelöst.

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 Dorenbach werden städtebauliche bzw. landschaftliche Eingriffe notwendig.

Kosten: ca. 612 Mio. CHF~~noch nicht bekannt~~

Termine: langfristig-mittelfristig (5 - 15 Jahre)

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen

Die Umfahrung soll die stark belasteten Ortsdurchfahrten in beiden Gemeinden insbesondere vom Schwerverkehr (Anteil z.T. über 10% vom Gesamtverkehr) und auch vom Durchgangsverkehr entlasten und die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Achse Basel-Delsberg soll aber auch aus strategischer Sicht ausgebaut werden.

Die H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit, das weitere Vorgehen bezüglich dieses Projekts ist noch offen.

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 vorliegenden Richtplan festgehalten.

Das Vorprojekt wurde erarbeitet und inhaltlich 2011 fertiggestellt.

Siedlung: Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Brislach, 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.

V  
V2  
V2.1

Verkehr  
Verkehrsinfrastruktur  
Übergeordnete Projekte

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: ca. 950 ~~Die Kostenschätzung geht von 400~~ Mio. CHF aus.

Termine: langfristig-mittelfristig (5 - 15 Jahre)

H18, Muggenbergtunnel

Die H18 ist strassenseitig der verkehrliche Lebensnerv des Laufentals. Allerdings hat sie die Kapazitätsgrenze teilweise bereits erreicht. Der Muggenbergtunnel zwischen Angenstein und Grellingen soll dieses Teilstück entlasten, indem das sekundäre Strassennetz und das Hochleistungsstrassennetz entflochten werden. Die H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit, das weitere Vorgehen bezüglich dieses Projekts ist noch offen.

1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes.

1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes.

11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental vom 11. September 1995.

2009 - 2011: Erarbeitung einer "Netzstrategie Muggenberg": Als "Beststrategie" resultierte die Variante "Muggenbergtunnel lang" mit je einem Halbanschluss Angenstein (Aesch Süd) Richtung Norden und Grellingen-Ost Richtung Süden. Auf eine Talbrücke wird kurzfristig verzichtet, da die hohen Kosten und die Nachteile für den Landschaftsschutz die geringen verkehrlichen Wirkungen nicht rechtfertigen. Im Sinne für die Offenhaltung einer späteren Option soll das Trasse aber gesichert werden, um eine umfassende Entlastung der Ortsdurchfahrten offen halten zu können..

Siedlung: Einfache Realisierung der Anschlussbauwerke (Angenstein: Einfahrtsrampe bereits bestehend; Grellingen-Ost: gute Platzverhältnisse) mit minimalem (Tunnelportale und Anschlussbauwerke) Eingriff ins Landschaftsbild. Entlastung für Ortsdurchfahrt Aesch durch neuen Halbanschluss Angenstein Richtung Basel und Erhöhung der Verkehrssicherheit, noch nicht untersucht; vgl. lit. "B-Ziele"

Wirtschaft: Flüssiger Transitverkehr durch langen Muggenbergtunnel. Dadurch wird die Erschliessungsqualität des Laufentals erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert, 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.

Kosten: ca. 150~~23~~ Mio CHF (~~Preisbasis 1980~~)

Termine: mittel- (5-15 Jahre) bis langfristig (> 15 Jahre)

H18, Vollanschluss Aesch (Dornach)

1. März 2002: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern, einen Vollanschluss Aesch und einen neuen Birsübergang im Bereich "Weiden" zu studieren (Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung).

14. Mai 2009: Landrat beschliesst den Verpflichtungskredit bis und mit Bauprojekt.

Der Ausbau des derzeitigen Halbanchlusses Aesch ermöglicht die effiziente Nutzung der H18 im Raum Aesch / Dornach, indem das Gebiet besser an die Hochleistungsstrasse angeschlossen wird. Voraussetzung für die volle Wirkung ist indes der Zubringer Dornach.

Die H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit. Es ist daher

## Verkehr

### Verkehrsinfrastruktur

#### Übergeordnete Projekte

bis auf Weiteres vorgesehen, die Massnahme im Agglomerationsprogramm zu realisieren, aus finanziellen Gründen dann aber erst im B-Horizont.

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:	<u>ca. 56</u> Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt zwischen 20-25 Mio. CHF.
Termine:	<u>kurzfristig (0-5)</u> <u>mittelfristig (5-15)</u> Jahre

Kapazitätserweiterung  
A2, Verzweigung Hagnau  
– Verzweigung Augst

Die Kapazitäten der A2 zwischen dem Raum Augst und Basel sind langfristig sicherzustellen. Die Zielsetzung ist ein stabiler Verkehrsfluss auf der internationalen Transitroute ohne negative Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz.

Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 sind die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100% an den Bund übergegangen. Die weitere Projektausarbeitung liegt seit diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Der Ausbau der A2 ist in der Bundesbeschlussvorlage zur Behebung von Engpässen im Nationalstrassennetz (zweite Programmbotschaft) im Modul 4 enthalten und wird damit von Bundesseite her zurückgestellt.

Siedlung:	<u>zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar</u>
Wirtschaft:	<u>geringere Staukosten</u>
Umwelt:	<u>zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar</u>
Kosten:	<u>eine erste Kostenschätzung liegt bei ca. 420 Mio. CHF</u>
Termine:	<u>langfristig (&gt; 15 Jahre)</u>

Autobahnanschluss  
Pratteln, Ausbau

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, angedacht worden. Die Massnahme liegt in der Kompetenz des Bundes.

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)

H2, Pratteln – Liestal

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: Landratsbeschlüsse 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.

# V

## V2

### V2.1

# Verkehr

## Verkehrsinfrastruktur

### Übergeordnete Projekte

H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal) H2, Umfahrung Liestal

Die Umfahrung Liestal muss erneuert werden. Die Erneuerung sieht neben der Instandsetzung eine Verbreiterung des Trassees vor, um eine Mittelrennung erstellen zu können (höhere Verkehrs- und Betriebssicherheit) sowie eine Höherlegung der Ergolzbrücke (Hochwasserschutz / Betriebssicherheit).

Die H2 wird durch einen zusätzlichen Anschluss Liestal Zentrum an die Gasstrasse erweitert. Südlich des neuen Anschlusses befinden sich diverse Entwicklungsgebiete des regionalen Zentrums Liestal, welches funktional in Richtung H2 erweitert werden soll.

Im angepassten Netzbeschluss ist die H2 als Nationalstrasse vorgesehen, wodurch das ASTRA die Erneuerung realisieren und finanzieren würde. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netz-anpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit.

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

26. November 2009: Das Vorprojekt wird vom Landrat genehmigt.

Das Bauprojekt wird in Abhängigkeit von der Entwicklung bezüglich zukünftiger Eigentümerschaft projektiert und etappiert.

~~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 Ergolztals 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 Halbanchlusses Frenkendorf/Füllinedorf Süd)~~

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

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: ca. 150-160 Mio. CHF (inkl. Projektierung) 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. Erste Abklärungen haben ergeben, dass eine Rheinquerung als Strassenlösung aufgrund von stark differierenden Interessen nicht im Vordergrund steht. Im Moment wird die Option einer neuen Fuss/Velo-Brücke geprüft. Als Option soll aber das Trassees gesichert werden.

Siedlung: Option zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenzuführung der Agglome-

## Verkehr

### Verkehrsinfrastruktur

#### Übergeordnete Projekte

	ration 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 3. Juradurchstich 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.

Im Rahmen der Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) ist der 3. Juradurchstich nicht in der Dringlichkeitsstufe 1 aufgeführt. Dies bedeutet aus heutiger Sicht einen Realisierungshorizont erst ab 2040. Im Ausbauschritt 2025 wurden jedoch Mittel für Planungsarbeiten des Bundes zum 3. Juradurchstich bewilligt.

Siedlung:	Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolzthal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet. <u>Zudem unterstützt der 3. Juradurchstich eine Siedlungsentwicklung in den Korridoren und Zentren gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+" (Kapazitätserweiterung für Fern- und Güterverkehr, S-Bahnangebot Laufen-, Ergolz- und Fricktal).</u>
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. <del>2000</del> <u>5'610</u> Mio. CHF
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

#### Überwurfung Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis-Adlertunnel

Westlich des Bahnhofs Liestal vereinigen sich die Stammstrecke von Frenkendorf und die Neubaustrecke aus dem Adlertunnel. An der Kreuzungsstelle zwischen dem Fernverkehr von der Neubaustrecke Richtung Olten und dem Güter- und S-Bahnverkehr auf der Stammstrecke Richtung Basel entstehen Konflikte. Mit der vierspurigen Gleisanlage im Bahnhof Liestal werden die Fahrwegkonflikte entschärft.

Parallel dazu erfolgt ein Ausbau des Bahnhofs Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen). Das Variantenstudium wurde abgeschlossen, das Vorprojekte ist derzeit in Erarbeitung. Der Vierspurausbau Die Überwurfung 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 Überwurfung ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten, das separate Wendegleis Liestal im STEP-Ausbauschritt 2025.

Siedlung:	Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Wirtschaft:	Die durch das Vorhaben realisierte 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 Mehrangebot vor allem beim Bahngüterverkehr bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

# V

## V2

### V2.1

# Verkehr

## Verkehrsinfrastruktur

### Übergeordnete Projekte

Kosten: ca. 460-320 Mio. CHF (Vierspurausbau), ca. 50 Mio. CHF (Kopfgleis).  
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)langfristig (-> 15 Jahre)

Formatiert: Italienisch (Schweiz)

Schiienenanbindung an den EuroAirport (EAP)

Der für die gesamte Wirtschaftsregion Nordwestschweiz, Oberelsass und Südbaden wichtige Flughafen ist als einziger Landesflughafen nicht mit der Bahn erschlossen. Um die öffentliche Verkehrserschliessung der Bedeutung des Flughafens anzupassen und dessen Konkurrenzfähigkeit zu sichern, ist der Bau eines direkten Schienenabzweigs von der ca. 800 m östlich des Flughafens verlaufenden Bahnstrecke Basel-Mulhouse geplant. Die eidgenössischen Räte haben bereits im Rahmen des Anschlusses an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz einen Kredit von 25 Mio. CHF für dieses Vorhaben gesprochen. Aufgrund des weitreichenden grenzüberschreitenden Nutzens scheint eine trinationale Finanzierung unbestritten. Die Finanzierung auf französischer Seite (grösster Kostenteil) ist bisher jedoch noch nicht geklärt.

Das Projekt kommt ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft zu liegen und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt. Die Federführung liegt bei der französischen Infrastrukturgesellschaft Réseau Ferré de France (RFF), 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)

Elektrifizierung Hochrheinstrecke Regio-S-Bahn

Die Bahnstrecke Basel – Waldshut-Tiengen – Schaffhausen - Singen ist bis heute nicht durchgehend elektrifiziert. Der Kanton Schaffhausen baut zurzeit das Teilstück Schaffhausen – Erzingen aus. Vor diesem Hintergrund und um die deutsche Hochrheinseite besser in die Regio-S-Bahn der Agglomeration Basel einzubinden, wird eine Elektrifizierung der restlichen Strecke bis Basel angestrebt. In Verbindung mit dem Herzstück Regio-S-Bahn wird so langfristig eine Vielzahl an neuen Direktverbindungen geschaffen und die regionale Erreichbarkeit im OV deutlich verbessert.

Das Projekt kommt ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft zu liegen und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt. Die Federführung liegt beim Land Baden-Württemberg.

Siedlung: Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".  
Wirtschaft: Bewirken eine Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.  
Umwelt: Die Verbesserung des Angebots bei der Bahn bewirkt eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.  
Kosten: 120 Mio. CHF (Abschnitt Basel- Waldshut)  
Termine: Kurzfristig (0-5 Jahre)

Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)  
Kapazitätssteigerung/  
Entflechtung Ostkopf  
Basel

Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Um den Ausbau des S-Bahnangebots Richtung Laufen-, Ergolz- und Fricktal realisieren zu können, sind infrastrukturelle Anpassungen notwendig.

Die Ein- und Ausfahrtskapazitäten des Bahnhofs Basel sollen mit zusätzlichen Zufahrtsgleisen und Perrongleisen aufgeweitet werden.

Das Projekt ist im STEP Ausbauschnitt 2025 enthalten. 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.

## Verkehr

### Verkehrsinfrastruktur

#### Übergeordnete Projekte

Siedlung:	<u>Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 "Korridor+". Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.</u>
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im <u>Ergolz-Knoten Basel</u> und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im <u>Ergolz-Knoten Basel</u> 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. <del>450</del> <u>390</u> - 510 Mio. CHF.
Termine:	mittelfristig ( <del>40</del> <u>5</u> -15 Jahre)

#### Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)

Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Um die Ein- und Ausfahrkapazitäten des Bahnhofs Basel zu erhöhen, wird zusätzlich zum Ausbau des Weichenkopfs Ost in Basel SBB die Regio-S-Bahn zwischen Basel und Muttenz vom Fern – und Güterverkehr entflochten und via Güterbahnhof geführt. Dazu ist ein Entflechtungsbauwerk im Bereich St. Jakob/Schänzli erforderlich, das in Etappen (Fahrrichtung Basel-Muttenz als erste Etappe, Gegenrichtung als zweite Etappe) realisiert werden kann.  
Dieser Ausbau ist insbesondere im Hinblick auf die Realisierung des Herzstücks Regio-S-Bahn eine wichtige Voraussetzung, um den zusätzlichen S-Bahnverkehr abwickeln zu können.  
Die Finanzierung des Vollausbaus wird über STEP angestrebt.

<u>Siedlung:</u>	<u>Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".</u>
<u>Wirtschaft:</u>	<u>Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.</u>
<u>Umwelt:</u>	<u>Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal 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.</u>
<u>Kosten:</u>	<u>1. Etappe ca. 220-290 Mio. CHF, 2. Etappe ca. 180-280 Mio. CHF</u>
<u>Termine:</u>	<u>mittelfristig (5-15 Jahre)</u>

Formatiert: Italienisch (Schweiz)

#### Entflechtung Pratteln (1. Etappe) Überwerfung Pratteln

Der Personenverkehr auf der Strecke Basel-Fricktal kreuzt sich mit dem Güterverkehr aus dem Ergolztal vom/zum Rangierbahnhof niveaugleich. Für eine Verdichtung des S-Bahnangebots zum 15'-Takt wird in einer ersten Etappe eine niveaufreie Unterquerung für Reisezüge aus dem Fricktal nach Muttenz realisiert.  
Das Projekt ist im STEP Ausbauschnitt 2025 enthalten. 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 Ergolztal und dem Fricktal und damit zur Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten auf dem Schienennetz aufgeführt.

<u>Siedlung:</u>	<u>Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+". Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.</u>
<u>Wirtschaft:</u>	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- <u>und Fricktal</u> und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
<u>Umwelt:</u>	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- <u>und Fricktal</u> und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlage-

# V

## V2

### V2.1

# Verkehr

## Verkehrsinfrastruktur

### Übergeordnete Projekte

rung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt

Kosten: ca. ~~450~~ 430 - 560 Mio CHF.

Termine: mittelfristig (10-15 Jahre)

#### Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden

Der Personenverkehr auf der Strecke Basel-Fricktal kreuzt sich mit dem Güterverkehr aus dem Ergolzthal vom/zum Rangierbahnhof niveaugleich. Für eine Verdichtung des Güterverkehrs und des S-Bahnangebots im Fricktal ist im Vollausbau der Entflechtung Pratteln der Bahnhof um zusätzliche Gleisachsen zu ergänzen sowie ein Kapazitätsausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden und ein Wendegleis in Rheinfelden erforderlich.

Das Wendegleis Rheinfelden liegt ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

Siedlung: Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 "Korridor+".

Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal 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. 0.4 – 0.7 Mrd. CHF

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

#### Erstellung von Ausbau 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.

Das Bahnangebot im Laufental soll verdichtet werden. Ein 15'-Takt des S-Bahn bis Aesch ist vorgesehen. Dazu ist ein Wendegleis in Aesch erforderlich (vgl. kap. V2.3). Die Diskussion, ob ein 15'-Takt der S-Bahn bis Laufen oder ein zusätzlicher Regionalexpress angestrebt werden soll, ist noch im Gang. Je nach Produktstrategie muss die heute eingleisige Strecke auf ausgewählten und noch nicht abschliessend definierten Abschnitten auf Doppelspur ausgebaut werden.

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 Grollingen und Zwingen, eine Kreuzungsstation im Bahnhof Duggingen und neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.~~

Angesichts der starken Auslastung des heutigen Angebots und der erwarteten Bevölkerungsdynamik besteht grosser Handlungsdruck. Es wird eine Aufnahme in STEP 2030 sowie ein Vorfinanzierung durch den Kantons zwecks früherer Realisierung angestrebt.

Siedlung: Das Vorhaben unterstützt eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramm Basel "Korridore+". 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. 130 - 210/440 Mio CHF (Doppelspur allein: 100 Mio CHF)

Termine: mittelfristig (5/10-15 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 liegt 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 Südumfahrroute nötigenfalls mit

Örtliche Festlegungen

einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern.

#### Festsetzung

- H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)
- ~~Ausbau H2 Pratteln-Liestal, Realisierung~~
- ~~H2 Umfahrung Liestal, Erneuerung und Erweiterung mit Zentrumsanschluss~~
- H18 Muggenbergtunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse)
- H18 Vollanschluss Aesch mit Anbindung Domach, Neubau
- Sanierungstunnel Belchen
- Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)
- ~~Schienenanbindung EuroAirport (orientierend)~~
- Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis
- ~~Stauraubewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr~~
- Entflechtung Pratteln (1. Etappe)

#### Zwischenergebnis

- Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)
- H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau
- Ausbau Doppelspur Laufental
- Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel
- S-Bahn-Haltestelle Morgartenring (orientierend)
- ~~Überwerfung Liestal, Adlertunnel (Trasseesicherung)~~
- ~~Überwerfung Pratteln~~
- ~~Erstellung Doppelspurinseln im Laufental (Trasseesicherung)~~

Örtliche Festlegungen

#### Vororientierung

- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)
- ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel) (orientierend)
- Standort für Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr
- Neubaustrecke 3. Juradurchstich, Trasseesicherung
- Kapazitätserweiterung A2 Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst
- Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden
- ~~Umfahrung Gundeldingen~~
- ~~Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr~~
  
- ~~Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenbergertunnel; Trasseesicherung)~~
- ~~Schienenanbindung an den EuroAirport (EAP)~~
- ~~Kapazitätssteigerung/Entflechtung Ostkopf Basel~~

## 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 Vorrangrechte 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 "Überschliessung" 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

H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)

Die Rheinstrasse in Pratteln wird aufgrund der Entwicklung von Salina Raurica im Abschnitt Dürrenhübel und Längi nach Süden entlang der Autobahn verlegt (inkl. Verlegung Versorgungsroute Rheinhafen-Richtung Osten/ Kt. AG via Frenkendörferstrasse).

In den Jahren 2007-2008 wurde die Lage der Kantonsstrasse in einem vertieften Variantenvergleich überprüft und die Lage am südlichen Rand als die zweckmässigste eruiert.

15. Januar 2009: Landrat beschliesst Linienführung sowie Verpflichtungskredit bis und mit Bauprojekt.

Das Projekt ist bereits im Objektblatt G1.4 Verkehr zur Gebietsplanungen Salina-Raurica mit dem Status "Festsetzung" im Kantonalen Richtplan enthalten.

Siedlung: Verdichtete Bauweise entlang der bisherigen Rheinstrasse vorgesehen (entlang ÖV-Achse)

Aufwertung der öffentlichen Räume in Salina Raurica (Verkehrsberuhigung, Schaffung Grünräume, Reduktion Trennwirkung, etc.) durch Verlagerung Durchgangs- und Haupteerschliessungsverkehr

Es wird die Erreichbarkeit von Salina Raurica langfristig gesichert und eine dichte Siedlung im inneren des Agglomerations-Korridors entwickelt.

Aufwertung des Rheinufers zur Promenade/Fuss-&Veloverkehrsachse und Aufwertung des Raums Längipark

Wirtschaft: In Salina Raurica werden Arbeitsplätze -und qualitativer Wohnraum abgestimmt auf das Verkehrssystem entwickelt.

Umwelt: Ein Modal-Split-Ziel ist definiert und wird entsprechend angestrebt mit Massnahmenpaket (Ziel Verringerung Anteil MIV, ÖV-Anteil 35%); Minimierung der Lärmimmissionen im zukünftigen Siedlungsgebiet Salina Raurica (ca. 28'000 DTV); Verlegung der Verkehrsfläche auf unattraktive Achse; ganze Achse wird für ökologische Längsnetz genutzt (Kleintierdurchlässe etc. sind vorgesehen)

Reisezeiten ÖV im Verhältnis zum MIV deutlich verbessert.

Indirekte regionale Wirkung: Reduktion von Flächenverbrauch in den äusseren Korridoren bzw. im ländlichen Raum

Kosten: ca. 48.3 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Aesch, Zubringer Pfeffingerring

Der Verkehr aus dem Hinteren Leimental und dem Gewerbegebiet Aesch-Nord wird über die stark belasteten Knoten "Zubringer H18-Hauptstrasse" und "Hauptstrasse-Arlesheimerstrasse" auf die H18 geführt. In den Spitzenstunden wird die Kapazitätsgrenze erreicht. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbegebietes (dessen Wachstum sich in den letzten Jahren beschleunigte) sowie der Realisierung des Vollanschlusses Aesch (Zielsetzung: Entlastung Ortsdurchfahrt Aesch) wird die Belastung auf dem Zubringerbereich des H18 zunehmen.

Mit dem Zubringer Pfeffingerring in Aesch wird der Hauptverkehrsstrom vom massgeblichen Knoten „Hauptstrasse – Arlesheimerstrasse“ weggenommen, über welchem die Tramlinie 11 im 7,5'-Takt verkehrt.

14. Mai 2009 Landrat beschliesst den Verpflichtungskredit bis und mit Vorprojekt.

Siedlung: Optimierte, leistungsfähige Erschliessung der Gewerbegebiete Aesch Nord und Kägen Reinach (Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung)

Wirtschaft: Optimierte, leistungsfähige Erschliessung der Gewerbegebiete Aesch Nord / Kägen Reinach (Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung)

Umwelt: Erwartete, leichte Reduktion der Belastung durch verbesserte Stausituation  
Im Siedlungsgebiet werden die Lärmimmissionen in der Summe etwas reduziert  
Verhältnismässig grosser Flächenbedarf, Gestaltung Landschaft / Städtebau

## Verkehr

### Verkehrsinfrastruktur

#### Kantonsstrassennetz

berücksichtigt  
Kosten: ca. 10 - 20 Mio. CHF  
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

#### Zubringer Dornach/Aesch

Der Verkehr hat im Zentrum von Dornachbrugg und auf der Bruggstrasse in den letzten Jahren stark zugenommen. Dies führte zu spürbarer Minderung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der Verkehrssicherheit. Der Mehrverkehr verursacht aufgrund von Rückstaus erhebliche Verlustzeiten im Busverkehr. Des Weiteren führt die Erschliessung der Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach/Aesch durch sensitives Siedlungsgebiet.

Der Zubringer Dornach/Aesch an die H18 ermöglicht unter anderem einen direkten Anschluss der heutigen Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach/Aesch an die H18. Zusätzlich wird der Verkehr von der Bruggstrasse auf diesen neuen Zubringer umgeleitet und dadurch kann das Ortszentrum Dornach Brugg vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Der Zubringer Dornach/Aesch an die H18 ist abhängig vom Vollanschluss Aesch und kann nur gemeinsam mit diesem umgesetzt werden. Gleichzeitig trägt er zur Wirksamkeit des Vollanschlusses bei.

Das Projekt wird unter Federführung des Kantons Solothurn entwickelt. Ein Vorprojekt liegt vor.

Siedlung: Verträglichere Gestaltung des Verkehrs im Ortszentrum von Dornachbrugg und in den Wohngebieten

Wirtschaft: Aufwertung des Industriestandortes Dornach/Aesch durch direkte Anbindung an die H18.

Umwelt: Reduktion der Lärm- und Luftemissionen in Wohngebieten. Eingriff in den Raum Birsbogen: Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind vorgesehen.

Kosten: ca. 30 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

#### Knoten Angenstein / Aesch

Im Knoten Angenstein geht die H18 von einer Autostrasse in eine Gemischtverkehrsstrasse über. Der Knoten ist regelmässig überlastet und stellt das massgebliche Nadelöhr auf der Strasse zwischen Birseck und dem Laufental dar. Des Weiteren ist der Knoten ein Unfallschwerpunkt. Im Rahmen der umfassenden Planungsstudie Netzstrategie Muggenberg wurden kurz-, mittel- und langfristige Lösungen für den Raum Angenstein ausgearbeitet. Der Anschluss Angenstein hat sich als die zweckmässigste, mittelfristige Lösung herausgestellt. Kurzfristige Lösungen sind nur sehr beschränkt wirksam und soweit möglich bereits umgesetzt.

Im angepassten Netzbeschluss ist die H2 als Nationalstrasse vorgesehen, wodurch das ASTRA die Erneuerung realisieren und finanzieren würde. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanspassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonalen Hoheit. Das Projekt wird vom Kanton weiter verfolgt.

Siedlung: Aufwertung der Ortsdurchfahrt Aesch durch Entlastung von lokalem Durchgangsverkehr (Pfeffingen, Aesch Süd).

Wirtschaft: Erreichbarkeit Aesch-Süd und Laufental wird verbessert. Strecke wird jedoch nicht verkürzt. Gefährliche Rückstausituationen werden behoben (Verkehrssicherheit)

Umwelt: Reduktion der Luftschadstoffbelastung durch geringere Stausituation (auf H18 und in Ortsdurchfahrt)

Im Siedlungsgebiet werden die Lärmimmissionen in der Summe etwas reduziert. Verstetigung und Verlangsamung von Verkehr im Knotenbereich inkl. Vorbereiche: heute sind hastige Beschleunigungsmanöver die Regel  
kleiner Mehrflächenbedarf, Chance für Aufwertung des angrenzenden Birsraums und dessen Vernetzung

# V

## V2

### V2.2

# Verkehr

## Verkehrsinfrastruktur

### Kantonsstrassennetz

Kosten: ca. 11.5 Mio. CHF  
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

#### Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost

Im Raum südöstlich des Zentrums von Liestal befinden sich zwei Hauptverkehrsstrassen (Kaserenstrasse und die Rosenstrasse). Entlang dieser Achsen bestehen Nutzungskonflikte mit den umgebenden Wohn- und Freizeitnutzungen. Aus diesem Grund soll eine Achse (Kaserenstrasse) zu einer siedlungsorientierten Strasse mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr umgestaltet werden. Die andere Hauptverkehrsstrasse (Rosenstrasse) wird so ausgebildet, dass die zerschneidende Wirkung reduziert wird und verbesserte Querungsmöglichkeiten angeboten werden können. Gegenüber der Hochleistungsstrasse H2 soll zudem ein Attraktivitätsgefälle im Sinne der Netzhierarchie ausgebildet werden. Die regionale Erschliessung der nordöstlichen Gebiete von Liestal (kantonale Verwaltung, Spital, Bahnhof, etc.) soll vom Anschluss Liestal Nord (Schild) erfolgen.

Die Massnahmen funktionieren für den Zentrumsanschluss (Teil des Projektes "H2 Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal inkl. Zentrumsanschluss Liestal)" als flankierende Massnahmen, können aber durch eine Etappierung in der Umsetzung mindestens teilweise auch unabhängig von diesem realisiert werden.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wird unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft in enger Kooperation mit der Stadt Liestal erarbeitet.

Siedlung: Konzentration des MIV auf eine Achse ermöglicht stadträumliche Aufwertung der anderen Strassenachse

Wirtschaft: Reduktion Verlustzeiten für Buszubringer zum Bahnhof Liestal  
klarere Verkehrsführung, weniger Behinderungen durch Langsamverkehr  
Optimierter Verkehrsfluss

Umwelt: Reduktion der Lärmbelastungen entlang der aufgewerteten Strassenachse

Kosten: ca. 20 Mio. CHF  
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

#### 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 Trasse 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

## Verkehr Verkehrsinfrastruktur Kantonsstrassennetz

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)~~

### Laufen, neue Birsbrücke

2004/2005: Variantenstudium für Umfahrung von Laufen und Zwingen

2006: Zweckmässigkeitbeurteilung und Variantenentscheid für Ausarbeitung von Vorprojekt Umfahrung von Laufen und Zwingen

2008 / 2009: Untersuchung der flankierenden Massnahmen in Laufen

2009: Grobvariantenvergleich und städtebauliche Machbarkeitsstudie neue Birsbrücke Laufen

26. März 2009: Beschluss von Trasseesicherung der Umfahrung von Laufen und Zwingen durch Landrat

Siedlung: Die neue Birsbrücke Laufen entlastet die Achse Vorstadtkreisel-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse vom Durchgangs- und Binnenverkehr. Die Achse kann für den öffentlichen Verkehr (siehe auch Objektblatt S1.4 Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)) und den Langsamverkehr deutlich aufgewertet werden.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss

Umwelt: Zeitgleich mit der Erstellung der neuen Birsbrücke Laufen wird das Birsufer der

# V

## V2

### V2.2

# Verkehr

## Verkehrsinfrastruktur

### Kantonsstrassennetz

Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 15 - 20 Mio. CHF.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung

Für die bessere Anschliessung des Siedlungsgebiets Laufen sowie der Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen an den Anschluss Laufen Ost der Umfahrung von Laufen und Zwingen ist die neue Kantonsstrasse Stangimatt geplant. Mit dieser Kantonsstrasse wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Verkehr von Laufen in Richtung Wahlen und Breitenbach auf der Güterstrasse und Wahlenstrasse konzentriert wird und die Breitenbachstrasse entlastet werden kann. Letztere führt in Laufen vornehmlich durch Wohngebiete. Grundsätzlich ist der Bau der neuen Strasse vor Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen möglich.

Siedlung: Ermöglicht Entlastung der Breitenbachstrasse (Wohngebiet) von Strassenverkehr von Laufen in Richtung Süden (Breitenbach).

Wirtschaft: Optimierte Anbindung von Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen, insbesondere im Falle der Realisierung einer Umfahrung von Laufen und Zwingen.

Umwelt: abhängig davon, ob die heutige Breitenbachstrasse zurückgebaut wird.

Kosten: noch offen

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Netzenunterführung  
Sissach

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

**V**  
**V2**  
**V2.2**

**Verkehr**  
**Verkehrsinfrastruktur**  
**Kantonsstrassennetz**

Kosten: Die Gesamtkosten für das ursprüngliche Projekt betragen 21 Mio. CHF. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrag 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
- Allschwil
- Arisdorf
- Augst-Giebenach
- Biel-Benken
- Blauen
- Bottmingen
- Buckten-Häfelfingen
- Dittingen
- Duggingen
- Füllinsdorf -Liestal
- Grellingen
- Känerkinden-Buckten
- Langenbruck
- Liesberg
- Muttenz
- 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)

#### 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 festzulegen.
- 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.

Planungsanweisungen

- 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) Der Kanton plant die neue Birsbrücke (in Laufen) in einem mehrstufigen wettbewerbsähnlichen Verfahren mit dem Ziel, die Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Breitenbachstrasse zu entlasten und den Durchgangsverkehr auf die künftige Umfahrung Laufen-Zwingen zu leiten.
- d) Diese Achse Vorstadtplatz – Bahnhofstrasse - Unterführung Bahnhofstrasse (in Laufen) wird so umgestaltet, dass für den Bus- und Langsamverkehr optimale Platzverhältnisse entstehen.

Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

- H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica, vgl. Objektblatt G1.4)
- Aesch, Zubringer Pfeffingerring
- Zubringer Dornach/Aesch
- Knoten Angenstein, Aesch
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost
- Umfahrung Waldenburg, Neubau
- Umfahrung Rickenbach, Neubau
- Übernahmen folgender Gemeindestrassen in Liestal durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Gasstrasse bis Weierweg, Weierweg, Rosenstrasse bis Militärstrasse sowie Kasinostrasse zwischen Rosenstrasse und Kasernenstrasse
- 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.
- [Laufen, neue Birsbrücke \(Grienstrasse\), Neubau](#)
- Verkehrsberuhigung

**Vororientierung**

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

- [Sundgauerstrasse, Trasseesicherung](#)
- [Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung](#)
- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Sissach, Netzenunterführung, Neubau

## 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 Schiennetz 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 Auggarten~~) 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 (~~Wisenbergstunnel3, Juradurchstich~~, 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 Muttenz, Pratteln und Reinach besser erschlossen werden.

Mit einer Länge von ca. 13 km gilt die Waldenburgerbahn als schiennengebundener 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. Mit der Trammerschliessung Salina Raurica hat die Priorität dieser Massnahme abgenommen.

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

S-Bahn-Haltestelle  
Morgartenring

Allschwil ist die grösste Gemeinde der Schweiz ohne eigenen Bahnhof. Mit einer S-Bahn Haltestelle Morgartenring kann die Gemeinde besser an die Regio-S-Bahn angebunden werden. Voraussetzung ist jedoch zumindest ein 15-Minutentakt auf der Elsässerbahn.

Die Finanzierung wird über STEP angestrebt.

Das Projekt liegt ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

Siedlung: noch nicht untersucht  
Wirtschaft: noch nicht untersucht  
Umwelt: noch nicht untersucht  
Kosten: ca. 10 Mio. CHF  
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: noch nicht untersucht  
Erhöhung der Standortattraktivität der Kantonshauptstadt Liestal mit sehr vielen Arbeitsplätzen in der Privatwirtschaft und der kantonalen Verwaltung.  
Umwelt: noch nicht untersucht  
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)

WendeNeues 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-Wendegleis in Aesch sowie neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.

Siedlung: noch nicht untersucht

# V

## V2

### V2.3

# Verkehr

## Verkehrsinfrastruktur

### Schiennetz

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

Ausbau Hafenbahn/ Ringerschliessung Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz. (Güterverkehr)

Der Hafen Birsfelden und der Auhafen Muttenz verfügen über eine Schienenanbindung zum Rangierbahnhof Muttenz. Dabei ist der Der Hafenbahnhof-Auhafen lediglich über eine einspurige Gleisverbindung mit dem SBB-Netz verbunden (Kopfbahnhof). Bei einer Störung in der Zufahrt ist die Hafenbahn blockiert. Zudem steht auf den Anlagen der Hafenbahn Birsfelden zur Abdeckung von Bedarfsspitzen zu wenig Abstellkapazität zur Verfügung. Weitere Ausbauten im Bereich der Anlagen der Hafenbahn sind aus Platzgründen nicht möglich. Im Auhafen fehlt eine Schienenanbindung südwärts zur Anschlussgleisanlage Schweizerhalle. Eine Südanbindung (entlang des östlichen Abschlusses des Hard-Waldes) verbessert die Schienenanbindung des Auhafens deutlich. Auch ist im Bereich des Areals Schweizerhalle Abstellkapazität vorhanden und könnte mit benutzt werden. Zudem werden beide Industrie- und Gewerbestandorte schienenseitig vernetzt. Die Attraktivität beider Standorte kann hierdurch erhöht werden.

Die zu bauende Infrastruktur umfasst ein Teilstück von 900 m sowie die Anbindung an das Anschlussnetz Schweizerhalle und das Netz der Hafenbahn im Auhafen (Bestandeslinien).

Eine Vorstudie ist in Erarbeitung, das Plangenehmigungsverfahren ist für ca. 2015 vorgesehen. Die Federführung liegt bei der Hafenbahn Schweiz AG.

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: Keine Auswirkungen, da die neue Schienenanbindung des Auhafens kein Wohngebiet tangiert und durch eine Industriezone an das übergeordnete Schiennetz erschlossen wird, 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. Das Projekt bringt eine grosse Engpassentlastung für den Auhafen und verbindet zusätzlich das Gebiet "Schweizerhalle" (Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung) mit dem Auhafen. Dies bedeute auch eine Standortaufwertung / -förderung des Industriegebietes "Schweizerhalle".

Umwelt: Das Projekt hat keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge, 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)

Die Regio-S-Bahn mit einem Liniennetz, das von Basel aus alle drei Länder erschliesst, bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel. Der Begriff „Herzstück Regio-S-Bahn“ bezeichnet eine neue, leistungsfähige Innenstadtverbindung zwischen den Bahnhöfen SBB, Badischer Bahnhof und später auch St. Johann. Ziele des Herzstücks sind die topologische Ergänzung der aus dem 19. Jahrhundert stammenden und durch Kopfbahnhöfe geprägten Eisenbahninfrastruktur, damit rasche Durchmesserlinien - wie in anderen Schweizer Agglomerationen - möglich werden, die Trennung des S-Bahn-Verkehrs vom verspätungsanfälligen Fernverkehr im Kern der Agglomeration und eine Verminderung des Nachteils der dezentralen Bahnhofstandorte in Basel.

Die favorisierte Variante "Mitte" sieht je eine Innenstadt-Haltestelle auf Gross- und Kleinbasler Seite vor. Als Option enthält sie einen Ast von der Grossbasler Haltestelle in Richtung Bahnhof St.

Johann (Variante Y).

Das Projekt liegt ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

Die Finanzierung wird über STEP angestrebt. 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. Verkehrstrennung und Kapazitätssteigerung im Kern der Agglomeration, davon profitiert auch der Güterverkehr. Schnellere, direktere und komfortablere (umsteigefreie) Verbindungen, neue Angebote, neue Haltestellen, Entlastung der Innenstadt-Tramstrecken.
- 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: ca. 1.5 Mrd. CHF Die Kosten der Realisierung der Verbindung Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof liegen deutlich unter jenen der bisher diskutierten Herzstück-Varianten.
- Termine: mittelfristig (5-15 Jahre) 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 Kon-

zeptes-  
**Kosten:** rund 30 Mio. Fr.  
Das Bauprojekt liegt vor.  
**Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)

Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, "Spiesshöfli" Binningen

Die Tramlinie 10 Dornach – Basel – Ettingen (- Rodersdorf) verkehrt seit Dezember 2011 im 7,5'-Minutentakt. Die Taktverdichtung erfolgte, weil die Kapazitätsgrenze in den Spitzenstunden erreicht wurde und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung eine weitere Nachfragesteigerung voraussagt. Im ca. 350 m langen eingleisigen Abschnitt „Spiesshöfli“ in Binningen sind Fahrplaninstabilitäten zu erwarten, weshalb ein Doppelspurausbau angestrebt wird. Mit dem 7,5-Minutentakt und der Ausnutzung aller bestehenden Kreuzungsmöglichkeiten besteht keinerlei Fahrplanflexibilität mehr. Daraus ergibt sich, dass die Anschlusssituationen im Hinteren Leimental (Ettingen und Flüh) sowie die zeitliche Einbindung ins Stadtnetz suboptimal sind.

Im Rahmen der Planung ELBA zeigen die Zwischenresultate, dass auch längerfristig eine Stärkung (bzw. weitere Verdichtung) der radialen ÖV-Achse durch das Leimental anzustreben und somit aufwärtskompatibel ist.

**Siedlung:** Aufwertung des Raums mittels Gestaltungsmaßnahmen  
Verbesserung durch das Entfernen der sehr hausnahen Übergänge (Hausabbruch).

**Wirtschaft:** Die Taktichte ist bereits sehr hoch. Der Ausbau dient der reibungslosen Abwicklung der hohen ÖV- Nachfrage  
Die Leistungsfähigkeit des Trams im vorderen Leimental wird erhöht und macht die stadtnahen Gebiete attraktiv.

**Umwelt:** Beitrag zur Verkehrsverlagerung durch ÖV-Angebotsverdichtung.  
Die Verkehrsfläche vergrössert sich, ermöglicht aber eine hohe Verkehrsdichte im ÖV.

**Kosten:** ca. 25 Mio. CHF  
**Termine:** kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen - Flüh  
Doppelspurausbau Ettingen-Flüh

Die Tramlinie 10 Dornach – Basel – Ettingen (- Rodersdorf) verkehrt seit Dezember 2011 im 7,5'-Minutentakt. Die Taktverdichtung erfolgte, weil die Kapazitätsgrenze in den Spitzenstunden erreicht wurde und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung eine weitere Nachfragesteigerung voraussagt. Die Angebotsverdichtung wurde auf Seite Leimental nur bis Ettingen umgesetzt, denn zwischen Ettingen und Flüh fehlen die dafür nötigen Kreuzungsstellen. Um die Gemeinden Witterswil, Bättwil und Flüh ebenfalls mit einem 7,5-Minutentakt bedienen zu können, muss das Gleis abschnittsweise auf eine Doppelspur ausgebaut werden. 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 Ettingen und Flüh teilweise auf Doppelspur auszubauen. Vorgesehen sind zwei Doppelspurabschnitte: Ettingen bis Sonnenrain, sowie Witterswil bis Bättwil.

**Siedlung:** Aufwertung des gesamten Korridors (vorderes und hinteres Leimental)

**Wirtschaft:** Höhere Erreichbarkeit des hinteren Leimentals  
7,5'-Takt wird zwischen Ettingen und Flüh ermöglicht (täglich 1'900 Ein- / Aussteiger betroffen). Grössere Flexibilität für Fahrplangestaltung.

**Umwelt:** Geringer Modal Split Effekt mit entsprechender Reduktion der strassenbedingten Luftbelastung

**Kosten:** rund ca. 2820 Mio. CHF (exkl. MwSt)  
**Termine:** kurzfristig (0 - 5 Jahre)

ÖV-Drehscheibe Laufen (exkl. Neue Birsbrücke Laufen)

Die Bahnhofsinfrastruktur in Laufen genügt den Bedürfnissen nicht mehr. Der Zugang zum Mittelperron liegt abseits des Bushofs, es fehlt an Flächen zur Abwicklung des Postauto-Betriebs und der Witterungsschutz ist mangelhaft. Des Weiteren ist der Raum vor dem Bahnhof durch viel

Strassenverkehr (und Stau) geprägt und stellt keinen attraktiven öffentlichen Raum dar. In einer ersten Etappe wird ein neuer Bushof gebaut, wobei die P+R-Anlagen neu angeordnet werden (Umsetzung voraussichtlich im 2015, Teil von Agglomerationsprogramm 1. Generation).

In einer zweiten Etappe erfolgen der Bau einer neuen Personen-Unterführung und einer neuen Achse Fuss- und Veloverkehr. Zudem wird das Kopfgleis 1 rück- und zu einer neuen Velostation umgebaut. Die Verbesserungen für ÖV-Drehscheibe Laufen sind mit einer neuen Birsbrücke (in der zweiten Etappe) kombiniert und bringen zusätzliche positive Wirkungen (vgl. entsprechender Projekteintrag). Bei Projekte zusammen erlauben auch bei einer weiter zunehmenden Nachfrage eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Betriebsabwicklung. Weiter wird eine Stärkung von Laufen als regionales Zentrum des Laufentals bewirkt.

Ein Hauptkostenfaktor stellt das Einrichten einer neuen Personenunterführung dar, welche fast die Hälfte der Gesamtkosten verursacht. Die Kosten verteilen sich wie folgt: 40 Mio. (für reine ÖV-Drehscheibe) und 0.4 Mio. der ÖV-Drehscheibe sind für die neuen Veloabstellplätze vorgesehen.

<u>Siedlung:</u>	<u>Stärkung von Laufen als regionales Zentrum im Laufental.</u> <u>Ausnutzung von Potentialen für Wohnen und Arbeiten im Bahnhofsgbiet</u> <u>Aufwertung von öffentlichem Raum vor und um den Bahnhof.</u>
<u>Wirtschaft:</u>	<u>Die Umsteigebeziehungen Bahn – Bus werden direkter und attraktiver</u> <u>B&amp;R und P&amp;R werden attraktiver und besser an Bus und Bahn angebunden.</u> <u>Das Bahnhofsgbiet Laufen wird seiner Funktion als zentrale intermodale (alle</u> <u>Verkehrsträger) Verkehrsdrehscheibe im Laufental verstärkt gerecht.</u> <u>Die heute durch Verspätungen der Busse (Stau) bestehende Unsicherheit bezüglich</u> <u>Garantie der Anschlüsse auf die Bahn wird eliminiert.</u>
<u>Umwelt:</u>	<u>Geringer Modal-Split Beitrag</u> <u>Punktuell kommt es zu Verbesserungen und optimierter Führung und Abwicklung</u> <u>des Verkehrs. Die Gesamtverkehrsbelastung im Raum Laufen bleibt aber kon-</u> <u>stant.Kein zusätzlicher Flächenverbrauch.. Die Massnahme stimmt mit den Stra-</u> <u>tegien für Landschafts- und Grünräume überein.</u>
<u>Kosten:</u>	<u>ca. 40 Mio. CHF</u>
<u>Termine:</u>	<u>kurzfristig (0 - 5 Jahre)</u>

Neue Tramverbindung  
Dreispietz

Das ehemalige Industrieareal im Dreispitz befindet sich im Umbruch zu einem lebendigen Stadtteil an der Grenze zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (Gemeinde Münchenstein).

Das Gebiet wird derzeit nur am Rande von den Tramlinien 10 und 11 erschlossen. Zur besseren Erschliessung mit öffentlichem Verkehr soll die bestehende Tramlinie 16 aufgebrochen, durch den Leimgrubenweg zur S-Bahn- Haltestelle Dreispitz und weiter über die Wienstrasse – den künftigen „Broadway“ – durch das Entwicklungsgebiet und entlang der Reinachstrasse bis zum Kreisel bei der Motorfahrzeugprüfstation geführt werden.

Die Strecke im Leimgrubenweg wird gemäss dem Netzdesign aus der Tramnetzplanung 2020 auch von weiteren Linien befahren werden und so die Quartiere Gundeldingen und Bruderholz an den Dreispitz und dessen S-Bahn-Haltestelle und z.T. weiter nach Osten anbinden.

<u>Siedlung:</u>	<u>Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit</u> <u>Mischnutzung, abgestimmte Nutzungs- und Verkehrsplanung (GVK).</u> <u>Keine zu erwartenden Zersiedelungseffekte; Angebotsverdichtung und Neue</u> <u>Verbindungen innerhalb der inneren Agglomeration.</u> <u>Ausgestaltung der Tramachse als langsamverkehrsfreundlicher Strassenraum,</u> <u>optimierte Zugänglichkeit für Fussgänger.</u>
<u>Wirtschaft:</u>	<u>Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des südlichen Dreispitzareals und der</u> <u>Hauptentwicklungsachse Wienstrasse.</u> <u>Tram als zentrales Element zur städtebaulichen Öffnung und Aktivierung. Schaf-</u> <u>fung von neuen öffentlichen Räumen.</u>
<u>Umwelt:</u>	<u>Positiver Effekt durch Konzentration der Arbeitsplätze und MIV-Fahrtenbe-</u> <u>schränkung.</u>

Flächenverbrauch beschränkt sich weitestgehend auf bereits bestehende Verkehrsflächen.

Kosten: ca. 51 Mio. CHF (+/- 30%)

Termine: mittelfristig (5 - 15 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:** ~~kurzfristig (0 – 5 Jahre)~~ mittelfristig (5 – 15 Jahre)

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB (Tramtunnel Bruderholz)

Als langfristige Option der Verbesserung der Anbindung des Leimentals an die Stadt Basel wird ein Tramtunnel zwischen Bottingen und dem Gundeldinger-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 Bottingen bei der Margarethenstrasse, und das Nordportal im Gundeldinger Quartier ausgangs der Wolfschlucht 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. CHF

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

Tramverlängerung Binningen - 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  
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 Trassees 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)

[Tramerschliessung Salina Raurica \(1. Etappe\)](#)  
[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 - in zwei Etappen - vom heutigen Endpunkt Pratteln bis zur Gemeindegrenze Augst. Durch die Führung durch das Gebiet Grüssen sowie in zentraler Lage durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica in der Rheinebene wird eine optimale Attraktivität erzielt.

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

In der ersten Etappe wird die Tramlinie ins Gewerbegebiet Grüssen geführt, welches ein wichtiger Standort für verkehrsintensive Einrichtungen ist.

Die volle Wirksamkeit der Tramverlängerung (auch für das Gewerbegebiet Grüssen) stellt sich selbstverständlich erst mit der Vollendung der 2. Etappe ein.

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

Nur eine optimale Anbindung an den ÖV gewährleistet eine konzentrierte Entwicklung des Gebiets Salina Raurica.

Die Linie prägt den öffentlichen Raum wesentlich, und ermöglicht insbesondere die Aufwertung hoch frequentierter Räume um die Haltepunkte.

Die Tramverlängerung bietet die attraktive Möglichkeit, das LV-Netz zu ergänzen und zu stärken. Insbesondere die Korridore Gallenweg (mit Anschluss an die SBB) und Grüssenhölzliweg werden zu attraktiven Langsamverkehrsachsen.

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

Mit der Tramlinie wird die Erreichbarkeit der publikumsintensiven Einrichtungen in Grüssen wesentlich verbessert.

Der neue Tramlinienabschnitt wird dank der Verlängerung direkt mit dem Bahnhof Pratteln verbunden. Die Verknüpfung erfolgt über direkte Zugänge zu den Gleisen.

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

Die zu erwartende deutliche Zunahme des MIV im Gebiet wird durch die Tramlinie wesentlich abgemildert.

Die Tramlinie wird mehrheitlich in das kommunale Erschliessungsnetz integriert und beansprucht somit kaum neue Flächen.

## Verkehr

### Verkehrsinfrastruktur

#### Schiennetz

Kosten: ca. 80 Mio. CHF (1. Etappe) keine aktuellen Angaben  
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre) mittelfristig (5 - 15 Jahre)

#### Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)

In der zweiten Etappe wird die Tramlinie vom Gewerbegebiet Grüssen zur Bushaltestelle Augst geführt und durchquert dabei das Schwerpunktgebiet Salina Raurica und erschliesst dieses mit drei neuen Tramhaltestellen. Die Tramprojektierung erfolgt in enger Abstimmung mit der Verlegung der Rheinstrasse (M4) und der kommunalen Strassennetz- und Nutzungsplanung. An der Bushaltestelle Augst (als neuem Umsteigeknoten) wird eine neue Platzsituation mit identitätsstiftendem und siedlungsorientiertem Charakter geschaffen.

Siedlung: Nur eine optimale Anbindung an den ÖV gewährleistet eine konzentrierte Entwicklung des Gebiets Salina Raurica.  
Die Line prägt den öffentlichen Raum wesentlich, und ermöglicht insbesondere die Aufwertung hoch frequentierter Räume um die Haltepunkte.  
Beitrag zur subjektiven Sicherheit durch neue Plätze mit Aufenthaltsqualität

Wirtschaft: Mit der Tramlinie wird die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets Salina Raurica sowie der publikumsintensiven Einrichtungen in Grüssen wesentlich verbessert.  
Die Tramlinie ermöglicht eine „stadtartige“ Mobilität und so die Nähe von Wohn- und Arbeitsplätzen.

Umwelt: Die zu erwartende deutliche Zunahme des MIV im Gebiet wird durch die Tramlinie wesentlich abgemildert.  
Tram ist ein wichtiger Baustein in der Verkehrsberuhigung (verkehrliche Wasserscheide) von Salina Raurica.  
Die Tramlinie wird mehrheitlich in das kommunale Erschliessungsnetz integriert und beansprucht somit kaum neue Flächen.

Kosten: ca. 60 Mio. CHF  
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

#### Tramverlängerung Allschwil-Letten

Verlängerung der Tramlinie 8 von der heutigen Endstation Neuweilerstrasse bis Allschwil-Letten. Die weitere Verlängerung entlang der Binningerstrasse Richtung Dorfkern ist für einen späteren Ausbauschritt zu prüfen und wird im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) definiert.

Siedlung: Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit Mischnutzung Arbeiten und Wohnen.  
Qualitative Verbesserung der öffentlichen Räume (Neugestaltung des Strassenraumes einschliesslich Plätzen).

Wirtschaft: Verbesserte Erreichbarkeit im Raum Allschwil.  
Netzergänzung, neue Haltestellen, bessere ÖV-Erschliessung von Allschwil, Erhöhung des Fahrkomforts.

Umwelt: Geringe Reduktion der Belastung durch Wegfall von Dieselnissen.  
Kein zusätzlicher Flächenverbrauch, Tramtrasse auf bereits bestehenden Verkehrsflächen.

Kosten: ca. 20 Mio. CHF  
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

#### Expresstram Linie 10

Das Leimen-/Birsigtal ist stadtnah und dicht besiedelt, verfügt aber weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Im Rahmen der aktuell laufenden Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) zeigen die Zwischenergebnisse, dass mittelfristig eine Beschleunigung der radialen Tramlinien im Leimental die massgebende Handlungsoption darstellt. 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 Haltestellenbedienug. 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. 20 Mio. CHF
- Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tangentialverbindung ÖV-Korridor  
Reinach - Dornach

Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südmfahrung 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 Schweizerische Hauptverkehrsstrasse 18 sowie eine neue Tramunterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsecke 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. Gegenwärtig läuft die entsprechende Planung unter dem Namen "ELBA" (Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil). Kurzfristige Massnahmen im Langsamverkehr sind in den LV-Paketen des Agglomerationsprogramms enthalten. Die Konkretisierung der ÖV-seitigen Massnahmen erfolgt nach Abschluss der ELBA-Planung. Darin ist auch die weitere Verknüpfung mit dem Umfeld, insbesondere Richtung Leimental, zu prüfen. Als Zwischenlösung wurde ein Probebetrieb (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 erhöht.
- 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 ~~30~~ 34.5 Mio. CHF
- Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)

Die Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dreispitz und St. Jakob stellt eine Querverbindung zwischen den ÖV-Einfallachsen aus dem Birseck und dem Ergolz-/ Fricktal dar und ermöglicht das Anbieten einer zusätzlichen Linie im Quartier Gundeldingen mit neuer Anbindung nach Osten. Weiter kann eine direkte Fahrmöglichkeit vom Sport- und Eventraum St. Jakob an den Bahnhof Basel SBB geschaffen werden. In Abhängigkeit der Entwicklungen im Bahnhofsgebiet Muttenz

(Polyfeld) kann die neue Strecke später via Polyfeld an den Bahnhof Muttenz verlängert werden.  
Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung resultierte aus der Tramnetzplanung 2020. Als nächster Schritt gilt es eine Parlamentsvorlage für die Erarbeitung einer Vorstudie aufzulegen.

Siedlung: noch nicht untersucht  
Wirtschaft: Erhöhter Gesamtnutzen des Tramnetzes  
Weitere Effekte und Nutzen sind noch nicht untersucht.  
Umwelt: noch nicht untersucht  
Kosten: ca. 45 Mio. CHF (+/- 50%)  
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

[Doppelspurausbau  
Waldenburgerbahn,  
Abschnitt Lampenberg-  
Hölstein](#)

Die Waldenburgerbahn verkehrt in den Spitzenstunden im 15-Minutentakt zwischen Liestal und Waldenburg. Aufgrund der durchgehend einspurigen Strecke sind Zugskreuzungen nur an den Kreuzungsstationen möglich. Um eine höhere Flexibilität bei der Fahrplangestaltung zu erreichen und die Fahrplanstabilität zu erhöhen, muss der Abschnitt Lampenberg-Hölstein auf Doppelspur ausgebaut werden.

Siedlung: Aufwertung des gesamten Korridors (Waldenburgerthal)  
Wirtschaft: Höhere Erreichbarkeit des Waldenburgerthals.  
Grössere Flexibilität für Fahrplangestaltung und höhere Fahrplanstabilität.  
Umwelt: Geringer Modal Split Effekt mit entsprechender Reduktion der strassenbedingten Luftbelastung  
Kosten: ca. 40 Mio. CHF  
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-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.
- b) Für die Regio S-Bahn Linien S1 und S 3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- c) Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätsvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- d) Der Ausbau der Vorortslinien ist weiterzuführen.
- e) Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- f) 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.
- g) 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.
- h) 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.
- i) Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.

Planungsanweisungen

Die zuständigen, kantonalen Stellen werden angewiesen, eine Strategie zur ÖV-Priorisierung, welche auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs aufnimmt, für die Fahrplanstabilität des strassenseitigen ÖV auszuarbeiten. Dabei sind Konflikte mit dem übrigen Verkehr zu minimieren. Der Regierungsrat wird beauftragt, bezüglich der Linienführung der S-Bahn (Herzstück-Regio-S-Bahn) mit dem Kanton Basel-Stadt das Gespräch aufzunehmen.

Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen:

- Tramerschliessung Salina-Raurica (1. Etappe)
- Tramerschliessung Salina-Raurica (2. Etappe)
- Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen
- ÖV-Drehscheibe Laufen
- Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh
- Schienenanbindung Süd Auhafen MuttENZ (Güterverkehr)
  - Doppelspurausbau Ettingen-Flüh (bis Kantongrenze)

#### Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

- Neue Tramverbindung Dreispitz
- Tramverlängerung Allschwil-Letten
- Expresstram Linie 10
- ÖV-Korridor Reinach-Dornach
- Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein
- Tramverlängerung Pratteln-Augst (Trasseesicherung)/Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liostal (Trasseesicherung)

#### Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- Neues Perrongleis/Wendegleis Aesch
- Ausbau Hafenbahn/Ringerschliessung (Güterverkehr)
- Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)
- Tangentialverbindung Reinach-Dornach
- Tramtunnel Bruderholz
- Tramverbindung Binningen-Oberwil
- Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld MuttENZ)

Formatiert: Einzug: Links: 0.63 cm,  
Keine Aufzählungen oder  
Nummerierungen

# Verkehr

## Langsamverkehr / Wegnetze

### Wanderwege

#### A. Ausgangslage

Das Wanderwegnetz im Kanton Basel-Landschaft umfasst rund 1'100 km. Gemäss Bundesauftrag haben die Kantone dafür zu sorgen, dass die Wanderwege unterhalten und gekennzeichnet werden, dass diese Wege möglichst frei und gefahrlos begangen werden können und dass der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist.

Mit Beschluss vom 6.12.1993 hat der Landrat den Regionalplan Fuss- und Wanderwege mit zugehörigem Dekret genehmigt (in Kraft seit 1.1.1994). Mit Beschluss vom 18.9.1997 erfolgte die Ergänzung mit den Teilplänen für den Bezirk Laufen (in Kraft seit 1.1.1998).

Mit dem Erlass des Richtplanes werden der Regionalplan Fuss- und Wanderwege und das dazugehörige Dekret aufgehoben. Die Bestimmungen betr. der Wanderwege werden in den Richtplan und das vorliegende Objektblatt integriert.

Mit Beschluss vom 7. Dezember 2010 hat der Landrat einem Verpflichtungskredit für die Überprüfung und Neusignalisation des Wanderwegnetzes zugestimmt. Entsprechend den Qualitätszielen, wie sie für das Wanderwegnetz in der Schweiz definiert sind, ist auch für das Baselbieter Wanderwegnetz die Qualitätssteigerung das Hauptziel. Dies bedeutet: attraktivere Wegführungen, weniger Hartbelagsflächen, bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr, eindeutige und klare Signalisation. Dabei ist nicht auszuschliessen, dass das bestehende Wanderwegnetz in seiner Gesamtheit reduziert wird, da Parallelrouten und Redundanzen eliminiert werden. Auf eine eigentliche Erweiterung des Wanderwegnetzes wird bewusst verzichtet.

Für die Überprüfung des Wanderwegnetzes wird der Kanton in mehrere zusammenhängende Wandergebiete unterteilt, die jeweils separat bearbeitet werden. Neue resp. überarbeitete Wanderwegnetze liegen für das Laufental und den Bezirk Arlesheim westlich der Birs sowie für die Gemeinden rund um den Gempfen vor.

#### B. Ziele

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. (KORE)
- Ein zusammenhängendes markiertes Wanderwegnetz soll aufgebaut und unterhalten werden.
- Das Wanderwegnetz soll möglichst frei und gefahrlos begehbar sein. Der Hartbelagsanteil soll ausserorts auf maximal 10% begrenzt sein.
- Bei neuen Wanderwegen ist auf sensible Gebiete Rücksicht zu nehmen.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ Beitrag für eine nachhaltige und gesunde Mobilität in der Region Basel
Siedlung	▪ keine
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erschliessung von Räumen für die Extensiverholung ▪ Gesundheitsförderung
Soziale Aspekte	▪ Naherholung, Begegnungsmöglichkeiten
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Tourismusförderung ▪ mögliche Konflikte zu Interessen der Landwirtschaft (Verteuerung von Hoferschliessungen)
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ ca. 80'000-90'000 CHF pro Jahr für Markierung

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ zu intensive Nutzung bei Feuerstellen möglich
Grundwasser/Boden	▪ keine



# Verkehr

## Langsamverkehr / Wegnetze

### Historische Verkehrswege (neu)

#### A. Ausgangslage

Historische Verkehrswege, deren Geländeformen (z.B. Böschungen, Hohlwege) oder begleitende Elemente (z.B. Wegkreuze, Brücken) gelten als Kulturdenkmäler, also als von Menschenhand geschaffene Werke von besonderer Bedeutung. Beim Schutz der historischen Verkehrswege geht es somit um den Erhalt des historischen Kulturgutes, gleichzeitig aber auch in bedeutendem Masse um den Erhalt landschaftsprägender Elemente, die historische Verkehrswege doch häufig begleiten. Ihr Verschwinden hätte nicht nur den Verlust eines Teils des historischen Erbes zur Folge, sondern würde gleichzeitig auch eine Verminderung der landschaftlichen Vielfalt bedeuten.

Mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS), das am 1. Juli 2010 in Kraft trat, wurden durch den Bund Grundlagen geschaffen, welche die Kantone bei der Erstellung ihrer Richtpläne zu berücksichtigen haben. Beim IVS handelt es sich um ein Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG).

Als historische Verkehrswege gelten Wege, Strassen und Wasserwege aus früheren Epochen, deren Substanz mindestens abschnittsweise erhalten ist und die durch historische Dokumente belegt sind.

Das Bundesinventar (d.h. Strecken von nationaler Bedeutung) umfasst im Kanton Basel-Landschaft rund 3.2 km der Kategorie "mit viel Substanz" und rund 59 km der Kategorie "mit Substanz". Der Kanton hat zusätzlich die Strecken von regionaler und lokaler Bedeutung erheben und dokumentieren lassen. Inventarkarte, Geländekarte und Objektbeschreibungen sind unter [www.geo.bl.ch](http://www.geo.bl.ch) einsehbar.

#### B. Ziele

- Der Pflege des Ortsbildes und dem Erhalt der Kulturdenkmäler ist vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken. (KORE)
- Ästhetisch hochwertige und kleinräumig gegliederte Landschaften sowie regionaltypische Landschaften sind zu erhalten und zu fördern. (KORE)
- Die historischen Verkehrswege sind durch ortsplannerische Schutzmassnahmen zu sichern.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ Strassenabschnitte, die Bestandteil des IVS sind, unterliegen erhöhten Anforderungen bei Sanierung und Ausbau
Siedlung	▪ Erhaltung wichtiger Elemente der Baselbieter Kulturlandschaft
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung von attraktiven Elementen in den Erholungsgebieten
Soziale Aspekte	▪ Erhaltung identitätsstiftender Kulturelemente
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Förderung des sanften Tourismus
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ Erhaltung wichtiger Elemente der Baselbieter Kulturlandschaft
Grundwasser/Boden	▪ keine
Lärm/Luft	▪ keine

**D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) An der langfristigen Erhaltung der historischen Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung besteht ein kantonales Interesse.
- b) Kanton und Gemeinden nehmen ihre Verantwortung für die Erhaltung und Entwicklung der historischen Verkehrswege wahr.
- c) Sie berücksichtigen das IVS in der Interessensabwägung bei Planungen und bei der Realisierung von raumwirksamen Vorhaben.

Planungsanweisungen

- a) Kanton und Gemeinden berücksichtigen die historischen Verkehrswege in ihrer Richt- resp. Nutzungsplanung.
- b) Kanton und Gemeinden zeigen in ihren Planungsberichten gemäss Art. 47 RPV auf, wie sie die historischen Verkehrswege berücksichtigen.
- c) Kanton und Gemeinden fördern Kenntnis und Wissen über die historischen Verkehrswege durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit.
- d) Historische Verkehrswege, die sich als Wanderwege eignen, sind vom Kanton in das Wanderwegnetz einzubeziehen.
- e) Die Gemeinden übernehmen den Verlauf der historischen Verkehrswege der Kategorien "mit viel Substanz" und "mit Substanz" als orientierenden Inhalt in ihre Strassennetzpläne.

