

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Bundesamt für Strassen ASTRA

Per Mail an:

netzplanung@astra.admin.ch

Liestal, 23. September 2025
BUD

Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse – Anhörung der Kantone und Gemeinden Stellungnahme des Kanton Basel-Landschaft

Sehr geehrte Frau Lezzi
Sehr geehrter Herr Röthlisberger,
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 26. Juni 2025 laden Sie uns ein, im Rahmen der Anhörung gemäss Art. 19 RPV zur zweiten Auflage des Sachplan Verkehrs – Teil Infrastruktur Strasse (SIN2025) Stellung zu nehmen. Wir danken dafür und lassen Ihnen folgende Rückmeldung zukommen.

Grundsätzliche Bemerkungen

Der Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (SIN) zeigt die Absichten bei der Weiterentwicklung der Nationalstrasseninfrastruktur auf und erläutert die sachplanrelevanten Vorhabentypen. Seit der Verabschiedung des SIN durch den Bundesrat im Jahr 2018 ist ein Überarbeitungsbedarf entstanden. Mit der zweiten Auflage des SIN (Gesamtrevision) soll die Aktualität der Inhalte im Konzeptteil gewährleistet werden. Der Konzeptteil wurde stark gekürzt und beschränkt sich nun auf die sachplanrelevanten Aspekte, was wir begrüssen. Von den drei in die Anhörung gegebenen Objektblättern ist der Kanton Basel-Landschaft bzw. der Metropolitanraum Basel nicht betroffen, weshalb dazu keine Aussagen gemacht werden.

Generell stellen wir fest, dass die Stossrichtung der vorliegenden SIN-Überarbeitung im Allgemeinen gut zu den verkehrsplanerischen Zielvorstellungen und Absichten des Kantons Basel-Landschaft (Gesetze, Kantonaler Richtplan, Mobilitätsstrategie [in Erarbeitung] usw.) passen, insbesondere auch die in Kapitel 2.2 des Konzeptteils dargelegten Ziele des Bundes.

Nachfolgend gehen wir auf die einzelnen Inhalte des Konzeptteil-Entwurfs (zweite Auflage) Kapitelweise ein.

Kapitel 2.4 – Planungsgrundsätze

Abschnitt «Grundsätze zur Weiterentwicklung von funktionsfähigen und zuverlässigen Nationalstrassen»

Die Nationalstrassen haben auch eine wichtige Funktion als hochwertiger Verkehrsträger innerhalb der Agglomerationen und weiterer Teilräume (siehe u. a. Kapitel 3.3, Abschnitt «Ausgangslage»). Mit der Formulierung der verbindlichen Aufgabe «*Erschliessung der Raumtypen im angestrebten Mass*», die das Nationalstrassennetz für den MIV sowie den Schwerverkehr übernehmen muss, wird das zwar im weitesten Sinne angedeutet, ein expliziter Stichpunkt diesbezüglich wäre aus kantonaler Sicht jedoch sehr erwünscht.

Antrag: Wir bitten, die Formulierung «*Erschliessung der Raumtypen im angestrebten Mass*» zu präzisieren bzw. einen expliziten Stichpunkt gemäss obiger Erläuterung aufzunehmen.

Kapitel 3.3 – Neubau und Erweiterung von Anschlüssen, Abschnitt Ziele

Anschlüssen dienen gemäss Zielsetzung dazu, dass «*Stau und stockender Verkehr auf Nationalstrassen sowie im Anschlussknoten des nachgelagerten Strassennetzes verringert sind*». Wie Anschlüsse Stau und stockenden Verkehr auf den Nationalstrassen verringern sollen, ohne dass – ja auch gemäss SIN unerwünschter – Ausweichverkehr entsteht, ist uns nicht klar.

Antrag: Wir bitten darum, die Zielsetzung zu überprüfen sowie die Aussage diesbezüglich zu präzisieren respektive zu erläutern.

Kapitel 3.5 – Prüfung der Sachplanpflicht im Einzelfall

Abschnitt «Überdeckungen und Einhausungen»

Dass der Bund sich mit der Integration der Nationalstrasse ins städtebauliche und landschaftliche Umfeld auseinandersetzt, begrüssen wir. Im Abschnitt «Vorgehen» sind die ersten beiden Absätze nachvollziehbar. Der dritte Absatz erweckt jedoch den Eindruck, dass Massnahmen ohne nähere Prüfung als «Wünsche Dritter» deklariert werden könnten und dann die Kosten für Projektierung und Umsetzung den Kantonen und Gemeinden zufallen sollen. Der Kanton Basel-Landschaft erwartet, dass der Bund seine Verantwortung als Eigentümer der Nationalstrassen auch in diesem Themenfeld vollumfänglich wahrnimmt. Werden Siedlung oder Landschaft durch eine Anlage des Bundes massgeblich beeinträchtigt, darf die Behebung dieses Zustands nicht auf Kantone oder Gemeinden abgewälzt werden. Rechtsgrundlagen sind u. a. Art. 1 und 2 des Umweltschutzgesetzes (SR 814.01) sowie die behördenverbindlichen Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätze im Teil Programm des Sachplans Verkehr, insbesondere U1 und U3.

Der dritte Absatz im Abschnitt «Vorgehen» ist daher dahingehend zu ergänzen, dass es sich bei der Kostentragung durch Dritte nur um jene Fälle handelt, bei denen Massnahmen beantragt werden, die über das gesetzliche Mass hinaus gehen (analog Formulierung im zweiten Absatz). Alle übrigen Massnahmen sind durch den Bund als Anlageneigentümer zu tragen.

Ähnlich wie bei der Formulierung in Kapitel 3.3 (Vorgehen, letzter Absatz) könnte eine Einzelfallbeurteilung durch den Bundesrat vorgesehen werden.

Antrag: Der dritte Absatz im Abschnitt «Vorgehen» ist zu präzisieren und damit zu ergänzen, dass die Kostentragung durch Dritte nur dann erfolgt, wenn Massnahmen beantragt werden, die über das gesetzliche Mass hinaus gehen.

Abschnitt «Anlagen für den Langsamverkehr»

Die hier dargelegte klare und konstruktive Haltung des Bundes, insbesondere die Umsetzung und das Vorgehen, begrüßen wir sehr.

Weitere Bemerkungen

Die Thematik der städtebaulichen Integration wird im vorliegenden Entwurf ausschliesslich unter dem Blickwinkel «Überdeckungen und Einhausungen» aufgegriffen. Gerade bei Nationalstrassen 3. Klasse, wie in unserem Fall der N18 im Laufental, ist jedoch auch die Umfeldintegration als angebaute, innerörtliche Strasse von hoher Relevanz. Beispielsweise die Norm VSS 40 303 zeigt die Vielfalt der Fragestellungen umfassend auf.

Die Aufnahme einiger grundsätzlicher Aussagen zu dieser Thematik im SIN würden wir sehr begrüßen.

Wir danken Ihnen, dass Sie unsere Anliegen berücksichtigen.

Freundliche Grüsse

Dr. Anton Lauber
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin