

Regierungsrat, Rathausstrasse 2, 4410 Liestal

Bundesamt für Verkehr BAV
3003 Bern

Per E-Mail an gueterverkehr@bav.admin.ch

Liestal, 8. September 2026

Konzept für den Gütertransport – Gesamtrevision: Stellungnahme Kanton Basel-Landschaft

Sehr geehrter Frau Hostettler,
Sehr geehrte Damen und Herren

Mit Schreiben vom 16. Juni 2026 haben Sie uns die Vernehmlassungsunterlagen zur Gesamtrevision des Konzepts für den Gütertransport zukommen lassen. Wir danken Ihnen für die Überarbeitung des Konzepts und die Möglichkeit zur Stellungnahme. Gerne übermitteln wir Ihnen nachstehend unserer Anträge und Bemerkungen:

Grundsätzliche Bemerkungen

Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt das Konzept für den Gütertransport in seinen wesentlichen Punkten. Das vorliegende Konzept bildet eine wichtige Grundlage für die Weiterentwicklung eines leistungsfähigen, nachhaltigen und multimodalen Güterverkehrssystems in der Schweiz. Die vorgenommenen Anpassungen schaffen mehr Klarheit hinsichtlich der Infrastrukturen des Gütertransports und sind zweckmässig formuliert. Es trägt der Bedeutung der Hafeninfrastrukturen angemessen Rechnung.

Hafeninfrastrukturanlagen

Die erstmalige systematische Berücksichtigung der Hafeninfrastrukturen für den Gütertransport auf dem Rhein begrüssen wir ausdrücklich. Damit wird ihre zentrale Rolle als trimodale Logistikkreuzung gestärkt. Die Festlegungen zu den Hafenanlagen werden positiv beurteilt. Sie bilden die bestehenden Anlagen und Funktionalitäten sachgerecht ab und stehen mit dem kantonalen Richtplan im Einklang. Dies schafft die notwendige planerische Konsistenz für die weitere Konkretisierung der Hafeninfrastrukturen gemeinsam mit den Eignerantonen, der Betreiberin und dem Bund.

In Ergänzung zur mit dem revidierten Art. 11 GÜTG geschaffenen Rechtsgrundlage bietet das Gütertransportgesetz die notwendige Entscheidungsgrundlage für die Festlegung der Grundsätze zukünftiger Abgeltungen für Hafeninfrastrukturanlagen durch den Bund.

Multimodale Verkehrsketten

Die Rheinhäfen spielen eine zentrale Rolle für effiziente und ökologische multimodale Transportketten. Vor diesem Hintergrund sind leistungsfähige Anlagen des Schienengüterverkehrs sowie entsprechende Umschlagsinfrastrukturen von entscheidender Bedeutung. Der Kanton begrüsst die im Konzept formulierten Grundsätze und Festlegungen zu den Schienenanlagen und Umschlagsplattformen. Insbesondere die Förderung der Verknüpfung der Verkehrsträger sowie die Weiterentwicklung multimodaler Umschlagsanlagen bildet die Anforderungen der Logistik ab und stärkt die Effizienz des Gesamtsystems. Von besonderer nationaler verkehrspolitischer Bedeutung ist dabei die Festlegung der Umschlagsanlage Gateway Basel Nord. Das Projekt ist ein Schlüsselement für die Weiterentwicklung der Rheinhäfen und für die Stärkung der internationalen Anbindung der Schweiz.

Gesamtüberprüfung Kantonalen Richtplan - Teil Verkehr

Der Kanton Basel-Landschaft ist zurzeit an der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans (KRIP), Teil Verkehr und Mobilität. Neu soll das Objektblatt V1.2 «Güterverkehr und Logistik» in den Richtplan aufgenommen werden. Die öffentliche Vernehmlassung ist für das 4. Quartal 2026 vorgesehen. Das Objektblatt bündelt zum einen die Aussagen und Anweisungen zum Güterwirtschaftsverkehr aus den bisherigen Objektblättern und nimmt zum anderen neue Anliegen in den Planungsgrundsätzen und -anweisungen auf. Unter anderem sollen neu alle Anlagen aus dem Verzeichnis der Anlagen für den Schienengüterverkehr in der Richtplankarte Verkehrsnetze (Ausgangslage) dargestellt werden.

Die in der Gesamtrevision des Konzepts für den Gütertransport (Stand 16. Juni 2026) angedachten Änderungen sind teilweise in die laufende KRIP-Revision eingeflossen. Das vorliegende Konzept ist im Grundsatz mit den Zielen und Grundsätzen der kantonalen Richtplanung abgestimmt.

Verkehrs- und Güterinfrastrukturanlagen Muttenz

Muttenz ist mit einer schweizweit einzigartig hohen Anzahl von grossen Verkehrs- und Güterinfrastrukturanlagen in vielerlei Hinsicht (Verkehr, Emissionen (Lärm, Luft, Boden etc.), Gefahrgüter etc.) übermässig stark betroffen. Leider wird immer wieder festgestellt, dass im Rahmen von Einzelbetrachtungen der verschiedenen Infrastrukturanlagen dieser Betroffenheit nicht oder nur ungenügend berücksichtigt wird. Wir erlauben uns deshalb, an dieser Stelle darauf hinzuweisen, dass sowohl bei der Instandhaltung und Erweiterung bestehender Anlagen als auch bei einer allfälligen Erstellung zusätzlicher Anlagen, zukünftig eine Gesamtbetrachtung erwartet wird und gleichzeitig die Bedürfnisse der Muttener Bevölkerung – insbesondere betreffend Lärmschutz und Durchwegung – besser berücksichtigt werden.

Anträge zu den einzelnen Änderungsvorschlägen

Konkrete Definition des «nachgewiesenen Bedarfs»

Im Konzept wird mehrmals auf den nachgewiesenen Bedarf verwiesen: Beispielsweise auf S. 19: *«Die Umschlags- und Verladeanlagen für den Gütertransport sind abgestimmt auf die Bedürfnisse der produzierenden Wirtschaft und der Logistik weiterzuentwickeln. Bestehende Anlagen und Einrichtungen sind bei nachgewiesenem Bedarf in ihrer Funktionalität und Kapazität zu erhalten. Veränderte Marktbedürfnisse und die steigende Nachfrage an Logistikdienstleistungen erfordern zudem zusätzliche Umschlags- und Verladeeinrichtungen»*. Oder auf S. 24: *«Der Bund sorgt für eine bedarfsgerechte Weiterentwicklung der Anlagenlandschaft und Freiverlade»*.

Es wird nirgends aufgezeigt, wie der «nachgewiesene Bedarf» definiert wird und anhand welcher messbaren Kriterien dieser beurteilt werden soll. Wir beantragen daher, die Definition bzw. die entsprechenden Kriterien im Konzept zu ergänzen.

Antrag:

Wir beantragen den Begriff «nachgewiesener Bedarf» zu definieren und Beurteilungskriterien diesbezüglich im Konzept zu ergänzen.

Kapitel 2.1, Ergänzungen betreffend Schutzinteressen / Güterabwägung

Beim Ziel C Auf Seite 9 steht: *«Bei der Festlegung von Gebieten und Standorten für neue Anlagen oder für die Erweiterung bestehender Anlagen sind Konflikte mit dem planerischen Grundwasserschutz darzulegen und es ist aufzuzeigen, wie diese aufgelöst werden können.»*

Es erstaunt, dass hier explizit nur auf den Grundwasserschutz verwiesen wird. Was ist mit anderen Schutzgütern? In den Häfen bestehen beispielsweise insbesondere Konflikte mit dem Naturschutz. Diese Konflikte lassen sich zudem nicht unbedingt vollständig auflösen. Vielmehr geht es darum, die verschiedenen Schutzinteressen bestmöglich zu berücksichtigen resp. eine Interessenabwägung vorzunehmen. Wir schlagen daher folgende Formulierung vor: *«Bei der Festlegung von Gebieten und Standorten für neue Anlagen oder für die Erweiterung bestehender Anlagen sind Konflikte mit Schutzinteressen darzulegen. Zudem ist aufzuzeigen, wie diese Konflikte gelöst oder die Schutzinteressen bestmöglich berücksichtigt werden können. Für die jeweilige Anlage ist eine Interessenabwägung vorzunehmen, bei der sämtliche Interessen berücksichtigt werden.»*

Antrag:

Wir beantragen die Berücksichtigung der Ergänzungen betreffend Schutzinteressen / Interessenabwägung (vgl. Formulierungsvorschlag)

Kapitel 2.2 – Grundsätze

Planungsgrundsatz III (S. 12) lautet: *«Anlagen des Schienengüterverkehrs, die für die Erbringung von Leistungen des Schienengüterverkehrs künftig nicht mehr benötigt werden, können stillgelegt werden»*. Im Konzept sind zwei Priorisierungsschritte für die Stilllegung von Anlagen vorgesehen:

- I. Bei nicht mehr benötigten Anlagen muss prioritär geprüft werden, ob sie sich für weitere Anliegen des Güterverkehrs (bspw. City-Logistik) oder des Schienenverkehrs (z.B. Baudienste, Verbesserung des Bahnzugangs) eignen.
- II. Erst in zweiter Priorität wird die Freigabe dieser Standorte für andere Zwecke, z.B. städtebauliche Entwicklungen, unterstützt

Wir beantragen, einen weiteren Priorisierungsschritt aufzunehmen (oder einen bestehenden zu ergänzen), der zwischen Gewerbe-/Industrienutzung und nicht wirtschaftlich-gewerblicher Nutzung unterscheidet, zum Beispiel:

- I. Bei nicht mehr benötigten Anlagen muss prioritär geprüft werden, ob sie sich für weitere Anliegen des Güterverkehrs (bspw. City-Logistik) oder des Schienenverkehrs (z.B. Baudienste, Verbesserung des Bahnzugangs) eignen.
- II. In zweiter Priorität wird die Freigabe dieser Standorte für andere wirtschaftliche Zwecke (Gewerbe, Industrie) unterstützt.
- III. Erst in dritter Priorität wird die Freigabe dieser Standorte für andere, nicht wirtschaftlich-gewerbliche Zwecke, wie Wohnnutzung oder Freizeit, unterstützt.

Dies gilt nur für Anlagen der öffentlichen Hand. Für private Anlagen gilt gemäss Planungsgrundsatz VI weiterhin: Diese Anlagen umfassen insbesondere Anschlussgleise und KV-Umschlagsanlagen. Hier liegt es letztlich in der Entscheidung des privaten Eigentümers, ob eine Anlage erhalten oder eine neue Anlage tatsächlich errichtet wird.

Weiter fehlt eine vertiefte Auseinandersetzung mit dem Strassengüterverkehr im Konzept, was der Gesetzesgrundlage (GüTG) geschuldet ist und damit nachvollziehbar. Dennoch erachten wir es

als wichtig, wenn bei den Tätigkeiten gemäss Planungsgrundsatz III. bis V. des Konzepts eine vertiefte Betrachtung der Auswirkungen auf den Strassengüterverkehr ergänzt wird.

Anträge:

- Wir beantragen in Planungsgrundsatz III einen weiteren Priorisierungsschritt aufzunehmen, der zwischen Gewerbe-/Industrienutzung und nicht wirtschaftlich-gewerblicher Nutzung unterscheidet.
- Wir beantragen die Aufnahme einer vertieften Betrachtung bezüglich der Auswirkungen auf den Strassengüterverkehr in den Tätigkeiten gemäss Planungsgrundsatz III. bis V. des Konzepts.

Kapitel 3 – Instrumente

Zentrumsnahe Güterverkehrs- und Logistikflächen sind langfristig zu sichern. Ein Eintrag im Anlagenverzeichnis allein genügt nicht. Gerade im urbanen, dicht besiedelten Raum stehen solche Flächen unter einem hohen Nutzungs- und Verwertungsdruck. Trotz formeller Sicherung kann eine Anlage schrittweise ihre Funktionsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit verlieren, wenn einzelne Gleise zurückgebaut, Zufahrten erschwert oder betriebliche Kapazitäten reduziert werden. Die planerische Sicherung muss deshalb sämtliche für den Betrieb erforderlichen Flächen, Erschliessungen, Kapazitäten bzw. Funktionen umfassen. Es fehlt ein schweizweit abgestimmtes Umsetzungs- und Koordinationskonzept, welches die übergeordneten planerischen Festlegungen auf der nachgelagerten operativen Ebene konkretisiert. Dieses ist unter Einbezug der zuständigen Bundesstellen, insbesondere des BAV und des ASTRA, sowie der betroffenen kantonalen Behörden und Wirtschaftsverbänden zu erarbeiten. Darin sind die Zuständigkeiten, Prozesse und Finanzierungsmechanismen für Planung, Projektierung und Umsetzung verbindlich festzulegen und aufeinander abzustimmen.

Ohne eine solche übergeordnete Koordination besteht die Gefahr, dass ein fachlich anerkannter Handlungsbedarf trotz formeller Sicherung nicht umgesetzt wird, weil die Zuständigkeiten ungeklärt bleiben oder die beteiligten Stellen wechselseitig auf die Initiative beziehungsweise Finanzierung durch andere Akteure verweisen.

Antrag:

Wir beantragen eine Aussage im Konzept, mit welchem Instrument bei Bedarf konkret Flächen insbesondere für zentrumsnahe Güterverkehrs- und Logistikflächen beibehalten respektive geschaffen werden können.

Kapitel 4.1 Umschlags- und Verladeanlagen für den Gütertransport

In der Festlegung Nr. 7 auf Seite 21 ist festgehalten: «*Bund, Kantone, Städte und Gemeinden stellen auf den in ihrer Kompetenz liegenden Verkehrsinfrastrukturen die Erreichbarkeit der Standorte sicher und sorgen für ausreichende Kapazitäten*». Diese Formulierung ist sehr absolut. Dabei vermissen wir den Aspekt der raumplanerischen Abwägung. Die Möglichkeit zur Schaffung der Kapazitäten auf den Verkehrsinfrastrukturen, auch wenn dies ein erstrebenswertes Ziel ist, ist stets auch von nicht-verkehrlichen Aspekten abhängig.

Antrag:

Wir beantragen die Berücksichtigung der raumplanerischen Abwägung bei der Festlegung Nr. 7.

Kapitel 4.2 und 4.3; Begrifflichkeiten und Definition Strassen

Die Begriffe «Betriebswechsel» (S. 32) und «Systemstrasse» (S. 33) sind nicht erläutert respektive wurden nicht definiert. Für eine bessere Nachvollziehbarkeit und Beurteilung sind die Begriffe beispielsweise mittels Aufnahme im Glossar zu erläutern.

Weiter sind die im Konzept vorgenommenen Festlegungen zu den Hafenanlagen aus unserer Sicht hinsichtlich der Definition der Strassen nicht sachgerecht abgebildet. In Kapitel 4.2 (S. 27) werden lediglich nicht öffentliche Strassen zur Hafeninfrastruktur betrachtet. In den Hafengebieten dienen aber auch öffentliche Strassen der verkehrstechnischen Anbindung und dem Funktionieren der Hafenbewirtschaftung. Daher beantragen wir, die Beschränkung auf «nicht öffentliche» Strassen zu streichen.

Anträge:

- Die Begrifflichkeiten «Betriebswechsel» und «Systemstrasse» sind im Konzept zu definieren.
- Die Beschränkung auf «nicht öffentliche» Strassen ist in Bezug zum Funktionieren der Hafenbewirtschaftung zu streichen.

Stellungnahme zum Anlageverzeichnis (Anhang zum Konzept)

Das Anlageverzeichnis für den Gütertransport wird grundsätzlich begrüsst, auch wenn teilweise nicht klar ist, nach welchen Kriterien die Schienengüterverkehrsanlagen in das Konzept aufgenommen wurden respektive gestrichen werden sollen. Gemäss Konzept können Kantone oder Infrastrukturbetreiberinnen dem BAV den Antrag auf neue Anlagen oder die Streichung bestehender Anlagen unterbreiten.

Die Gesamtrevision sieht vor, im Kanton Basel-Landschaft diverse Anlagen – insbesondere im Laufental – aus dem Anlageverzeichnis zu streichen. Das Konzept macht jedoch keine Angaben, auf welchen Grundlagen und Annahmen (Daten, Prognosen, Gespräche usw.) diese Beschlüsse zur Aufhebung beruhen. Eine Erläuterung oder Begründung liegt der Vernehmlassung nicht bei, weshalb die Entscheide weder Transparent noch nachvollziehbar sind.

Fragen wie,

- Welche Auswirkungen hat die Streichung der Freiverladeanlage auf das ortsansässige Gewerbe und die Landwirtschaft? Wurden die wirtschaftlichen und gewerblichen Bedürfnisse sowie lokale Organisationen abgeholt?
 - Wie sieht die bisherige Auslastung bzw. das Nutzungsprofil heute aus?
 - Gibt es diese Funktionalität in diesem Perimeter immer noch? Existieren Alternativen für diese Funktionalität?
 - Spielt die Anlage eine Rolle oder könnte sie zukünftige eine Rolle für die Ver- und Entsorgung der ansässigen Gemeinden bzw. Regionen spielen?
 - Was für Auswirkungen hat die Aufhebung der Anlage auf den strassenseitigen Verkehr?
- können mit den vorliegenden Informationen bzw. Unterlagen nicht beantwortet werden.

Gemäss Konzept sind genügend Anlagen bereitzustellen, um das Ortsaufkommen der lokalen bzw. regionalen Wirtschaftsräume abdecken zu können, wobei der Nutzen einzelner Standorte dabei nicht isoliert betrachtet werden soll (Kapitel 2.2, Planungsgrundsatz V.). Gemäss [Regionalem Güterverkehrskonzept Basel \(2020\)](#) sind regionale (kleinere) Umschlags- / und Bedienpunkte inkl. Freiverlad für die Schaffung von Kapazitäten des Güterumschlags und damit zur Förderung des kombinierten Schienengüterverkehrs zu berücksichtigen.

Anhand vorliegender Unterlagen kann nicht beurteilt werden, ob der Aufhebung der verschiedenen Anlagen (Grellingen, Muttentz und Zwingen) im Kanton Basel-Landschaft zugestimmt werden kann (siehe auch nachfolgende Punkte):

Freiverlad Muttentz

Gemäss vorliegender Revision soll die Freiverladeanlage in Muttentz aus dem Verzeichnis gestrichen werden. Aus raumplanerischer Sicht begrüssen wir grundsätzlich diese Anpassung, weil sich die beanspruchten Flächen für die städtebauliche Entwicklung und die erweiterten Bedürfnisse des

Personenverkehrs eignen. Allerdings fehlt, wie Eingangs aufgeführt, eine Erläuterung bzw. Begründung anhand welcher die Aufhebung beurteilt werden könnte.

Freiverlad Zwingen

Gemäss vorliegender Revision soll die Freiverladeanlage in Zwingen aus dem Verzeichnis gestrichen werden. Bei dem Annahmehnhof inkl. Freiverlad Zwingen handelt es sich um einen wichtigen regionalen Umschlags- und Bedienpunkt für den Güterverkehr im Laufental. Der Freiverlad ist insbesondere wichtig für den saisonalen Rübenverkehr und soll – in Abstimmung mit dem Produktionskonzept Güterverkehr der SBB (Stand 2021) - bestehen bleiben. Der Freiverlad Zwingen ist der letzte derartige Platz im Laufental. Liesberg ist zwar ebenfalls Annahmehnhof (Kundenlösung auf Anschlussgleis, kein Freiverlad eingetragen), vom Standort her aber weniger geeignet als Zwingen für einen «zentralen» Laufentaler Annahmehnhof. Wir erachten die Streichung des Freiverlads in Zwingen als nicht zielführend und können ohne Erläuterung den Entscheid nicht nachvollziehen.

Anträge:

- Wir beantragen eine Erläuterung, auf welchen Grundlagen und Annahmen (Daten, Prognosen, Gespräche usw.) die Streichung der Anlagen im Kanton Basel-Landschaft beurteilt wurde. Ohne nachvollziehbare Begründung können wir den Streichungen vom Freiverlad Muttens sowie Grellingen nicht zustimmen.
- Der Freiverlad Zwingen ist zur Standortsicherung im Anlageverzeichnis beizubehalten.

Berücksichtigung der Anlagen Schweizerhalle

Gemäss Konzept können Kantone oder Infrastrukturbetreiberinnen dem BAV den Antrag auf neue Anlagen unterbreiten. In Abstimmung mit der Betreiberin weisen wir darauf hin, dass neben den grossen Annahmehöfen Basel Kleinhüningen Hafen und Basel Birsfelden Hafen auch der Annahmehnhof Schweizerhalle eine zentrale Funktion im System der Hafenbahn Schweiz AG erfüllt. Der Standort Schweizerhalle ist nicht nur als Annahmehnhof von Bedeutung, sondern verfügt ebenso über relevante Verlade- und Umschlagseinrichtungen, die integraler Bestandteil der trimodalen Logistikprozesse mit den Rheinhäfen sind. Im Jahr 2025 wurden in der Schweizerhalle rund 35'000 Bahnwagen abgewickelt sowie ein Umschlagsvolumen von rund 450'000 Tonnen über die Schiene erzielt. Dies unterstreicht die verkehrliche und logistische Bedeutung des Standorts im nationalen Güterverkehrssystem. Aufgrund dessen wurden die Anlagen der Schweizerhalle in der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans – Teil Verkehr (Stand 5. August 2026) in der Richtplan-karte Verkehr bereits als «Güterbahnhof» (Ausgangslage) verortet.

Antrag:

Wir bitten das BAV, die Anlagen der Schweizerhalle – insbesondere die bestehenden Verlade- und Umschlagseinrichtungen – im Gütertransportkonzept systematisch zu berücksichtigen und entsprechend im Anlageverzeichnis auszuweisen.

Birsfelden Hafen, Annahmehnhof, Umschlags- und Verladeanlagen (Nr. 85000182)

Im Anhang zum Konzept werden die einzelnen Anlagen namentlich aufgeführt. Neben der korrekt erfassten Hafeninfrastruktur Birsfelden sind dies der Annahmehnhof Birsfelden Hafen sowie die Umschlags- und Verladeanlage Birsfelden Hafen. Beim Blick ins Geo-Portal ist allerdings zu erkennen, dass beide Infrastrukturen nicht im Hafen Birsfelden, sondern im Auhafen und somit in Muttens verortet sind. Die im Konzept formulierten Festlegungen für Umschlags- und Verladeanlagen für den Gütertransport (Seite 21) sowie für Bahnhöfe des Güterverkehrs (Seite 33ff), insbesondere die Festlegungen für Gemeinden, gelten somit nicht für die Gemeinde Birsfelden, sondern für die Gemeinde Muttens.

Wir nehmen an, dass es sich dabei nicht um einen Fehler in der Verortung handelt als das vielmehr die Bezeichnung der Anlagen als «Birsfelden Hafen» auf dem Gemeindegebiet in MuttENZ irreführend ist.

In diesem Zusammenhang wurde von der Standortgemeinde die Frage aufgeworfen, ob es auf dem Areal «Birsfelder Hafen» (Parzelle Nr. 2823; Birsfelden) ausschliesslich um Anschlussgleise handelt allenfalls ein separater Eintrag im Verzeichnis als Annahmehaus inkl. Umschlags- und Verladeanlage geprüft werden müsste. Der Kanton hat diese Anlagen bislang als Anschlussgleise betrachtet, die zur Hafeninfrastruktur Birsfelden gehören. Deshalb wurde in der Gesamtrevision des kantonalen Richtplans – Teil Verkehr (Stand 5. August 2026) in der Richtplankarte Verkehr auf eine separate Ausweisung verzichtet.

Wir bitten das BAV, das Anlageverzeichnis in den Häfen Birsfelden und Auhafen sowie allfällige Änderung der Anlagebezeichnung «Birsfelder Hafen» (Namengebung) auf dem Gemeindegebiet von MuttENZ zu überprüfen. Sollten sich Änderungen ergeben, bitten wir zudem um eine sofortige Information, damit wir dies in der laufenden Richtplanrevision berücksichtigen können.

Anträge:

- Wir bitten das BAV, das Anlageverzeichnis in den Häfen Birsfelden und Auhafen sowie allfällige Änderung der Anlagebezeichnung «Birsfelder Hafen» (Namengebung) auf dem Gemeindegebiet von MuttENZ zu überprüfen.
- Änderungen am Anlageverzeichnis (Aufnahme neuer Anlagen, Namensänderungen usw.) bitte möglichst rasch direkt der kantonsplanung@bl.ch mitteilen, um eine Abstimmung mit der laufenden Richtplanrevision gewährleisten zu können.

Wir bedanken uns für die Berücksichtigung unserer Anliegen in der weiteren Bearbeitung. Für Rückfragen stehen Ihnen gerne folgende Fachstellen zur Verfügung:

- Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Raumplanung, Abteilung Kantonsplanung, Frau Nicole Lotz (nicole.lotz@bl.ch, T. 061 552 67 94)
- Bau- und Umweltschutzdirektion, Amt für Raumplanung, Abteilung Öffentlicher Verkehr, Herr Thomas Kühne (thomas.kuehne@bl.ch, T. 061 552 59 42)
- Bau- und Umweltschutzdirektion, Tiefbauamt, Gesamtverkehr, Herr Martin Schaffer (martin.schaffer@bl.ch, T. 061 552 54 13)

Freundliche Grüsse

Thomi Jourdan
Regierungspräsident

Elisabeth Heer Dietrich
Landschreiberin

Kopie an:

- Gemeinderat MuttENZ
- Gemeinderat Birsfelden