

Vorlage an den Landrat

**Formulierte Gesetzesinitiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der
Umfahrung Süd»; Ablehnung
2025/558**

vom 23. Juni 2026

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Mit der am 3. Juli 2025 eingereichten, formulierten Gesetzesinitiative „Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd“ verlangen insgesamt 1'534 Stimmberechtigte die Erarbeitung und Realisierung eines Projekts für eine Verbindung der Wirtschaftsräume Liestal und Arlesheim/Reinach mittels einer südlichen Umfahrungsstrasse. Damit soll das stark ausgelastete Strassennetz entlastet werden.

Der Regierungsrat teilt die in der Initiative geäusserte Sorge um eine stabile Erreichbarkeit auf den kantonalen Verkehrsnetzen und die damit verbundenen negativen Folgen, gerade für den Wirtschaftsstandort. Er konnte aber in der kurzen zur Verfügung stehenden Zeit nicht beurteilen, ob die vorgeschlagene Umfahrung Süd machbar, wirksam und verhältnismässig ist.

Die Umfahrung Süd würde die Reisezeiten zwischen den beiden Wirtschaftsräumen senken und könnte damit positive Effekte für die Wertschöpfung nach sich ziehen. Die beiden Räume Birsstadt und Ergolzthal würden stärker miteinander vernetzt. Mit direkten Buslinien auf der Umfahrung Süd würden die Reisezeiten mit dem ÖV zwischen den beiden Räumen deutlich sinken, und Autofahrende auf derselben Beziehung könnten den bedeutendsten Engpass auf dem Strassennetz im Kanton – die A2 zwischen Hagnau und Augst – umfahren. Der erwähnte Engpass selbst würde dagegen kaum beseitigt, weil Verkehr von der deutschen A98 wieder auf die A2 zurückkehren und die freiwerdenden Kapazitäten wieder auffüllen würde. Es ist zudem möglich, dass die Umfahrung Süd Mehrverkehr anzieht und so bestehende Engpässe auf der Strasse im Umfeld der Tunnelportale in Liestal und in der Birsstadt verschärft. Weiter könnte eine Umfahrung Süd den Schienen-ÖV konkurrenzieren. Schliesslich möchte der Regierungsrat die Hierarchie des Strassennetzes wahren und ist grundsätzlich dagegen, durch kantonal finanzierte Strassenbauvorhaben einen Engpass auf dem Nationalstrassennetz des Bundes zu beheben.

Die bisher durchgeführten fachlichen Abklärungen zeigen des Weiteren, dass die Portalbereiche in Liestal und in der Birsstadt jedenfalls verkehrstechnisch und städtebaulich anspruchsvoll wären. Die unterirdische Umfahrung mit einer Länge von rund 8 km würde voraussichtlich mehr als 1 Milliarde Franken kosten und wäre damit die grösste je durch den Kanton getätigte Investition in ein Strassenprojekt.

Mit den oben zusammengefassten Abklärungen kann nicht abschliessend geklärt werden, ob die beschriebenen Vorteile einer Umfahrung Süd deren Risiken und Kosten überwiegen. Dazu müssten die Auswirkungen vertieft untersucht und potentielle Nachteile wo möglich reduziert werden. Zudem müsste die Konsistenz mit den gültigen planungsrechtlichen und planerischen Instrumenten von Kanton und Agglomeration Basel vertieft beurteilt werden. Schliesslich stellt sich angesichts der hohen Kostenprognose einer Umfahrung Süd die Frage, ob vergleichbare Wirkungen auch mit günstigeren Massnahmen erreicht werden könnten.

Der Regierungsrat lehnt die Gesetzesinitiative vor diesen Hintergründen ab. Er anerkennt jedoch, dass sie eine relevante Problemstellung adressiert. Zu deren Bearbeitung beabsichtigt er, zuerst verschiedene, auf das Gesamtverkehrssystem und die angestrebte Siedlungsentwicklung abgestimmte Lösungsansätze vertieft auf Wirkungen und Kosten zu untersuchen. Die mit der Initiative geforderte Umfahrung Süd soll dabei in jedem Fall mit beurteilt werden.

Nach Abschluss dieses Prozesses sollen die wirksamsten und kosteneffizientesten Lösungen identifiziert, weiter projektiert und schliesslich realisiert werden. Eine allenfalls mögliche Mitfinanzierung der vorgesehenen Massnahmen durch den Bund wird im Rahmen des Prozesses ebenfalls geklärt. Dieses Vorgehen entspricht dem Grundsatz eines effizienten und effektiven Einsatzes öffentlicher Mittel. Es soll in einer Planungsanweisung im dafür vorgesehenen Instrument, dem kantonalen Richtplan, festgehalten werden.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht.....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht.....	4
2.1.	Die eingereichte Initiative	4
2.1.1.	<i>Zustandekommen</i>	4
2.1.2.	<i>Wortlaut der Initiative</i>	4
2.1.3.	<i>Rechtsgültigkeit der Initiative</i>	5
2.2.	Rechtliche und planerische Grundlagen	5
2.2.1.	<i>Rechtliche Grundlagen</i>	5
2.2.2.	<i>Relevante Planungsinstrumente</i>	5
2.2.3.	<i>Nationale Infrastrukturen</i>	8
2.3.	Heutige und künftige Situation Raum und Verkehr	9
2.3.1.	<i>Heutige Raumstruktur</i>	10
2.3.2.	<i>Heutige Situation auf Strassennetz</i>	10
2.3.3.	<i>Verkehrsbeziehungen zwischen den Wirtschaftsräumen Liestal und Reinach/Arlesheim</i>	11
2.3.4.	<i>Prognostizierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis 2040</i>	13
2.3.5.	<i>Zwischenfazit zur heutigen und künftigen Situation Raum und Verkehr</i>	13
2.4.	Mögliche Ausgestaltung der Umfahrung Süd	14
2.5.	Wirkungen und Beurteilung der Umfahrung Süd	16
2.5.1.	<i>Erwartete verkehrliche Wirkungen einer Umfahrung Süd</i>	16
2.5.2.	<i>Mögliche räumliche Wirkungen einer Umfahrung Süd</i>	18
2.5.3.	<i>Konsistenz mit rechtlich-planerischem Rahmen</i>	19
2.5.4.	<i>Zusammenfassende Würdigung</i>	19
2.6.	Stellungnahme des Regierungsrates	20
2.6.1.	<i>Beurteilung der Initiative</i>	20
2.6.2.	<i>Anmerkungen des Regierungsrats zu den Ausführungen der Wirtschaftskammer vom Mai 2026</i>	22
2.6.3.	<i>Angestrebtes Vorgehen</i>	23
2.7.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	24
2.8.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	24
2.9.	Finanzielle Auswirkungen	24
2.10.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	25
2.11.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	25
3.	Anträge.....	25
3.1.	Beschluss	25
4.	Anhang.....	26

2. Bericht

2.1. Die eingereichte Initiative

2.1.1. Zustandekommen

Am 3. Juli 2025 sind die Unterschriftenlisten zur formulierten Gesetzesinitiative „Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd“ eingereicht worden.

Mit Verfügung vom 16. September 2025, gestützt auf [§ 73 des Gesetzes über die politischen Rechte \(GpR, SGS 120\)](#) publiziert im [Amtsblatt vom 18. September 2025](#), hat die Landeskanzlei festgestellt, dass die formulierte Gesetzesinitiative mit 1'534 gültigen Unterschriften zustande gekommen ist.

2.1.2. Wortlaut der Initiative

Die Initiative hat folgenden Wortlaut:

Formulierte Gesetzesinitiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd»

Die unterzeichneten, im Kanton Basel-Landschaft stimmberechtigten Personen stellen, gestützt auf § 28 Abs. 1 und 2 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984, das folgende formulierte Begehren. Das Strassengesetz des Kantons Basel-Landschaft vom 24. März 1986 (SGS 430) wird wie folgt geändert:

§ 43f Bauprojekt Verbindung der Wirtschaftsräume Liestal und Arlesheim/Reinach mittels südlicher Umfahrungsstrasse

¹ *Zur Entlastung von über grossem Strassenverkehr plant, projiziert und baut der Kanton eine südlich der A2/A3 verlaufende Umfahrung, welche die Wirtschaftsräume Liestal und Arlesheim/Reinach verbindet.*

² *Planung und Projektierung sind unter Berücksichtigung der raumplanerischen Anforderungen der Agglomeration Basel so zu treffen, dass die errichtete Strasse als Teil des kantonalen oder nationalen Strassennetzes (Hochleistungsstrasse, Hauptverkehrsstrasse) betrieben werden kann. Diese südliche Umfahrung soll so konzipiert werden, dass sie auch für den öffentlichen Verkehr genutzt und an die geplante Umfahrung Allschwil angebunden werden kann.*

³ *Bei der Anwendung von Gesetzen, die zusätzlich zum Strassengesetz zu beachten sind, ist die Vorgabe der Realisierung der Umfahrung Süd zu beachten.*

⁴ *Der Kanton stellt die Finanzierung der Gesamtkosten durch Investitionskredite sicher. Er kann sich um Bundesbeiträge oder die Kostenübernahme durch den Bund bemühen.*

⁵ *Planung, Projektierung, Landerwerb und Bauarbeiten sind unverzüglich an die Hand zu nehmen. Sie sind beförderlich voranzutreiben.*

⁶ *Der Regierungsrat erstattet dem Landrat über die eingeleiteten Schritte und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.*

⁷ *§ 43f tritt ausser Kraft, sobald der Bau der Umfahrungsstrasse abgeschlossen und diese in Betrieb genommen wurde.*

2.1.3. Rechtsgültigkeit der Initiative

Der Regierungsrat hat dem Landrat mit der fristgerecht überwiesenen Vorlage [2025/558](#) vom 2. Dezember 2025 beantragt, die Initiative auf der Grundlage eines Gutachtens des Rechtsdienstes von Regierungsrat und Landrat vom 25. September 2025 für rechtsgültig zu erklären. Der Landrat hat darauf die Rechtsgültigkeit der Initiative [in seiner Sitzung vom 29. Januar 2026 beschlossen \(LRB Nr. 1525\)](#).

2.2. Rechtliche und planerische Grundlagen

Der Regierungsrat beurteilt Infrastrukturvorhaben einheitlich nach den gültigen rechtlichen und planerischen Grundlagen bzw. Zielen. Nachfolgend werden die wesentlichen, für die vorgeschlagene Umfahrung Süd relevanten Grundlagen und Ziele kurz beschrieben.

2.2.1. Rechtliche Grundlagen

Verfassung des Kantons Basel-Landschaft ([KV, SGS 100](#))

Gemäss § 120 sorgen Kanton und Gemeinden für eine umweltgerechte, volkswirtschaftlich möglichst günstige Verkehrsordnung und fördern den öffentlichen Verkehr. In § 118 Abs. 2 ist festgelegt, dass die Kantonsstrassen in der Hoheit des Kantons stehen. (Demgegenüber regelt Art. 83 Abs. 2 der Bundesverfassung die Zuständigkeit des Bundes für die Nationalstrassen.)

Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft ([RBG, SGS 400](#))

Gemäss § 3 fördert der Kanton mit seiner Raumplanung das soziale, wirtschaftliche und kulturelle Leben im Kanton und berücksichtigt dabei die Bedürfnisse von Bevölkerung und Wirtschaft. Mit seinen raumwirksamen Massnahmen (unter anderem Verkehrsinfrastrukturprojekten) achtet er darauf, die natürlichen Lebensgrundlagen im Baselbiet zu schützen, die natürlichen Ressourcen haushälterisch und nachhaltig zu nutzen und die Eigenarten und Schönheiten der Baselbieter Kulturlandschaften zu erhalten.

Strassengesetz des Kantons Basel-Landschaft (Strassengesetz, [SGS 430](#))

Gemäss § 1 soll das öffentliche Strassennetz unter Berücksichtigung des Umwelt- und des Landschaftsschutzes unter anderem dazu dienen, den motorisierten Strassenverkehr soweit möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten. Innerhalb des Kantonsstrassennetzes sollen die kantonalen Hochleistungsstrassen den überregionalen Durchgangsverkehr aufnehmen. Die kantonalen Hauptverkehrsstrassen dienen vorwiegend dem regionalen Verkehr und stellen in der Regel die Verbindung zu Nationalstrassen oder zu kantonalen Hochleistungsstrassen her (§ 5). Gemäss § 43a und § 43e hat der Regierungsrat zudem den gesetzlichen Auftrag, Verkehrsbehinderungen möglichst zu reduzieren.

Fazit zu rechtlichen Grundlagen

Die kantonale Gesetzgebung widerspiegelt die verschiedenen Ziele, die mit der Verkehrsinfrastruktur erreicht werden sollen. Einerseits soll sie Bevölkerung und Wirtschaft eine möglichst hohe Mobilität ermöglichen, damit diese am sozialen, wirtschaftlichen und kulturellen Leben teilhaben können. Andererseits soll der mit dieser Mobilität verbundene (Auto-)Verkehr Siedlungsgebiete und die Umwelt möglichst wenig mit Emissionen belasten.

2.2.2. Relevante Planungsinstrumente

Die behördenverbindlichen Planungsinstrumente konkretisieren die obigen rechtlichen Festlegungen und beinhalten Strategien und Leitsätze, auch für den Umgang mit Zielkonflikten. Gemäss Initiativtext soll die Umfahrung Süd unter Berücksichtigung der raumplanerischen Anforderungen der

Agglomeration Basel geplant und projektiert werden. Demnach sind sowohl die kantonalen Planungsinstrumente (insbesondere kantonaler Richtplan) als auch diejenigen des Agglomerationsraums (v. a. Agglomerationsprogramm) für die Beurteilung der vorgeschlagenen Umfahrung relevant.

Aufgaben- und Finanzplan 2026-2029

Gemäss [Aufgaben- und Finanzplan 2026-2029](#) stellt die Sicherung der Mobilitätsachsen einen zentralen Schwerpunkt für die nachhaltige, effiziente und anpassungsfähige Erschliessung von Arealen dar. Die zur Erschliessung notwendigen Mobilitätsachsen sind für alle Verkehrsarten zu sichern und die Spielräume für technologische Fortschritte in der Mobilität sollen mittels Experimentierräumen offengehalten werden.

Gemäss Themenfeld 4 der Langfristplanung (LFP 4) möchte der Regierungsrat die bestehende Verkehrsinfrastruktur in allen Bereichen erhalten und bedarfsgerecht ausbauen. Dabei sind zukunftsweisende Entwicklungen aktiv in die Planungen miteinzubeziehen. Durch eine intelligente, effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur sowie deren Weiterentwicklung soll das quantitative und qualitative Entwicklungspotenzial der Siedlungs- und Arbeitsplatzgebiete von kantonalen Bedeutung genutzt und gesteigert werden. Die bevölkerungsstarken Agglomerationsgemeinden sollen soweit möglich wirksam von den negativen Auswirkungen der überregional und international ausgerichteten Verkehrsströme entlastet werden. Das trinationale S-Bahnsystem soll als Rückgrat der Siedlungsentwicklung verbessert werden. Im Hinblick auf einen effizienten und fokussierten Mitteleinsatz sollen Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur vermehrt und besser aufeinander abgestimmt werden. Primär gilt es, die Kapazität von bereits existierenden Infrastrukturen voll auszuschöpfen, bevor neue gebaut werden. Neben einer effizienten Verteilung der unterschiedlichen Nutzungen im Raum soll das Gesamtverkehrssystem helfen, das polyzentrische Netz von Städten und Gemeinden zu fördern und die negativen Auswirkungen des Verkehrs zu reduzieren.

Um den LFP 4 zu erreichen, strebt der Regierungsrat an, die Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig zu realisieren und zu betreiben. Als Schwerpunkte definiert sie die Stadt der kurzen Wege, die Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs, die Förderung des Veloverkehrs sowie die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Hochleistungsstrassen.

Kantonaler Richtplan

Gemäss Leitsatz 3 des kantonalen Raumkonzeptes stimmen Kanton und Gemeinden die Verkehrsplanung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung ab. Die Siedlungsentwicklung nach innen mit dem Ziel einer höheren Einwohner- und Beschäftigtendichte ist von kantonalem Interesse (Objektblatt S 2.1 kantonaler Richtplan, Planungsgrundsatz a). Eine verdichtete Bauweise mit hoher städtebaulicher, architektonischer und sozialverträglicher Qualität wird insbesondere an mit dem ÖV gut erschlossenen Lagen angestrebt (Objektblatt S 2.1, Planungsgrundsatz b). Mindestens 75 % der Gesamtfläche der Entwicklungsgebiete soll gut bis sehr gut (Erschliessungsgüte B) mit dem ÖV erschlossen sein (Objektblatt S 2.2, Planungsgrundsatz a). Bahnhöfe und ÖV-Haltestellen von kantonalen Bedeutung sind als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete auszugestalten (Objektblatt S 2.3, Planungsanweisung a).

Gemäss Planungsgrundsatz b in Objektblatt V 1.1 (Gesamtverkehrsschau) des kantonalen Richtplans (KRIP) sollen Mobilitätsbedürfnisse nach der Prioritätenfolge der «4 V» (Verkehrsvermeidung, Verkehrsverlagerung, Verkehrsbeeinflussung, Verkehrsinfrastruktur) bewältigt werden. Das bedeutet, dass Ausbauten des Strassennetzes nur dann in Betracht gezogen werden sollen, wenn alle anderen Möglichkeiten (Vermeidung, Verlagerung und Beeinflussung) ausgeschöpft sind. Der motorisierte Individualverkehr (MIV) soll soweit möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrstrassen konzentriert werden (Planungsanweisung 2c). Bei Engpässen muss vor einem Ausbau der Infrastruktur die bessere Nutzung vorhandener Kapazitäten mittels Verkehrsmanagement geprüft werden (Planungsanweisung 2d).

Im Kapitel V 2.1 wird mit dem in der Kompetenz des Bundes liegenden übergeordneten Vorhaben «Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau – Verzweigung Augst» der Kapazitätsengpass angesprochen, der auch im Initiativtext erwähnt wird. Die Behebung soll abgestimmt auf die Engpassbeseitigung Verzweigung Hagnau – Wiese (Rheintunnel) angegangen werden (vgl. Kapitel 2.2.3).

Im Richtplanktext bzw. auf der Richtplankarte ist bislang keine Netzergänzung im Korridor der geforderten Umfahrung Süd eingetragen.

Regionale Planungen

Die Regionalplanung «Liestal Frenkentäler Plus» hat im Rahmen des vom Bund unterstützten Projektes «Zukunft Frenkentäler» basierend auf einer Testplanung ein Zukunftsbild und ein Aktionsprogramm erarbeitet. Im Synthesebericht (2017) wurde festgehalten, dass die Erreichbarkeit auf der Strasse auch in Zukunft einen wichtigen Stellenwert für die Frenkentäler einnehmen wird und dass der motorisierte Individualverkehr in der Verkehrsplanung gebührend berücksichtigt werden soll. Zu konkreten Massnahmen oder nötigen Netzergänzungen enthält der Synthesebericht keine Aussagen.

Gemäss Mobilitätskonzept der Regionalplanung Birsstadt (2023) soll auf den tangentialen Beziehungen innerhalb der Agglomeration (also z. B. Richtung Liestal) der MIV-Anteil konstant gehalten werden. Gleichzeitig sollen innerhalb der Birsstadt¹ sowie Richtung Kernstadt und innere Agglomeration die Anteile von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr deutlich erhöht werden. Die veränderte Verkehrsmittelwahl soll zur Entlastung des hoch belasteten Strassennetzes beitragen. Dieses wird primär lokal optimiert, um den Motorfahrzeugverkehr schneller auf das Hochleistungsstrassen-Netz (HLS) zu lenken.

Agglomerationsprogramm Basel (5. Generation)

Im [Hauptbericht des Agglomerationsprogramms \(AP\) Basel 5. Generation](#) wird unter anderem der Handlungsbedarf nach Teilräumen der Agglomeration beschrieben. Für die Birsstadt wird die hohe Auslastung des Strassennetzes (insbesondere der Anschlüsse an die A18) und der daraus resultierende Ausweichverkehr durch Ortsdurchfahrten hervorgehoben, welche zu einem beträchtlichen Teil auf den regionalen Verkehr zurückzuführen sind. Für Ergolz- und Frenkentäler wird die vergleichsweise gute Erreichbarkeit auch der ländlichen Gemeinden hervorgehoben, sowohl durch die Nähe zum Kantonshauptort Liestal als auch zur Stadt Basel. Strassenseitig sollen Verkehrsmanagement-Massnahmen verstärkt und Ortsdurchfahrten aufgewertet werden.

Im Agglomerationsprogramm gehören Liestal und Arlesheim/Reinach zu den inneren Korridoren (Raumtyp aus dem Zukunftsbild des AP). Das Zukunftsbild sieht innerhalb der inneren Korridore eine deutliche Stärkung des öffentlichen Verkehrs sowie des Fuss- und Veloverkehrs vor. Damit sollen deren Anteile an der gesamten Verkehrsnachfrage steigen bzw. diejenigen des MIV sinken. Mit dieser Entlastung soll das Strassennetz in den inneren Korridoren besser funktionieren und vor allem soll der strassengebundene ÖV zuverlässig verkehren. Das bestehende Kantonsstrassennetz soll zuverlässige und siedlungsverträgliche Verbindungen innerhalb der und zwischen den Korridoren gewährleisten und die Verbindung zum HLS-Netz sicherstellen.

Über die ganze Agglomeration soll der Anteil des MIV (Binnen- und Quell-/Zielverkehr) an der täglich zurückgelegten Distanz von 2010 57% bis 2040 auf ca. 50-52% reduziert werden. Damit könnte das Aufkommen des Autoverkehrs über die ganze Agglomeration weitgehend plafoniert werden (keine absolute Zunahme).

¹ Als Birsstadt wird das Gebiet der zehn Gemeinden bezeichnet, die sich 2018 im Verein Birsstadt zusammengeschlossen haben (Aesch, Arlesheim, Birsfelden, Dornach SO, Duggingen, Grellingen, Muttlenz, Münchenstein, Pfeffingen und Reinach).

Die Teilstrategien Verkehr sehen entsprechend Ausbauten des S-Bahn- und Tramnetzes vor, aufgrund der Wunschlinien primär radial Richtung Stadt Basel. In tangentialer Richtung ist eine Tramverbindung Therwil-Dornach vorgesehen, allerdings erst nach 2030. Mit der Teilstrategie Strasse soll der unumgängliche, d. h. nicht verlagerbare Verkehr bewältigt werden. Darin werden bis 2040 nur wenige Netzergänzungen auf dem HLS-Netz vorgeschlagen (Rheintunnel, Lückenschluss Hochrheinautobahn). Eine tangentielle Strassennetzergänzung zwischen dem Birs- und Ergolzthal ist im AP nicht enthalten und demgemäss auch nach 2040 nicht vorgesehen.

Fazit zu Planungsinstrumenten

Im Aufgaben- und Finanzplan sowie im kantonalen Richtplan betont der Regierungsrat die Bedeutung eines funktionierenden Gesamtverkehrssystems für Bevölkerung und Wirtschaft. Die zur Erschliessung notwendigen Kapazitäten aller Verkehrsmittel sollen dabei nach dem Prinzip der «4V» gesichert werden: Indem unnötiger Verkehr vermieden, die Anteile von ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr erhöht und bestehende Infrastrukturen effizient genutzt werden, soll der volkswirtschaftlich bedeutsame Verkehr mehr Kapazitäten auf dem bestehenden Netz erhalten. Wo das nicht ausreicht, sollen Infrastrukturen und Angebote ausgebaut werden, insbesondere zur Entlastung der Siedlungsgebiete von den Immissionen des (Auto-)Verkehrs. Die Ausbauten sind dabei auf die angestrebte Siedlungsentwicklung abzustimmen. Für die Räume Ergolzthal/Liestal und Birsstadt sehen dabei der kantonale Richtplan, das Agglomerationsprogramm sowie regionale Konzepte eine Erhöhung des ÖV-Anteils vor. Der MIV soll nur noch geringfügig zunehmen oder auf dem heutigen absoluten Niveau konstant bleiben. Es sind heute in den beschriebenen Planungsinstrumenten keine Netzergänzungen zwischen den beiden Räumen eingetragen.

2.2.3. Nationale Infrastrukturen

Strassennetz

Auf der Strasse stellt das Netz der Hochleistungsstrassen (Nationalstrassen) das Rückgrat zur Bewältigung des Verkehrs dar. Diese Strecken müssen jedoch nicht nur den regionalen Verkehr der Agglomeration bewältigen, sondern sie sind gleichzeitig Teil der wichtigsten Nord-Süd-Verbindung im grenzüberschreitenden internationalen Verkehr. Im Agglomerationsverkehr kommt zusätzlich der Verkehr der für die Region auch aus wirtschaftlicher Sicht bedeutsamen Grenzpendelnden hinzu.

Kernelement des Netzes der HLS ist der Abschnitt Hagnau – Augst (Autobahn A2). Dieser Abschnitt wird vom Bund als Engpass eingestuft. Zur Beseitigung dieses Engpasses ist im Strategischen Entwicklungsprogramm Nationalstrassen (STEP-NS) ein entsprechendes Vorhaben in Planung. Mit einem **8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst** soll der Engpass behoben werden. Dieser Ausbau würde die für eine Umfahrung Süd relevanten Verkehrsströme in erheblichem Masse positiv beeinflussen. Mit entsprechend erhöhter Leistungsfähigkeit im Abschnitt Hagnau – Augst könnte dort die Stausituation deutlich entschärft werden, wovon auch die Verkehrsbeziehungen zwischen dem Raum Liestal und der Birsstadt profitieren würden.

Zwingende Voraussetzung für einen 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst wäre die Realisierung des **Rheintunnels Basel**, ebenfalls Bestandteil des STEP-NS. Dieser soll als Bypass die Basler Osttangente zwischen den Verzweigungen Wiese und Hagnau entlasten. Ohne einen solchen Bypass bleibt die Osttangente der zentrale Engpass in der Region, mit entsprechenden Folgen für die Verkehrssituation auch im Abschnitt Hagnau – Augst und auf der zulaufenden Strecke der A18.

Der Rheintunnel Basel war Bestandteil des Ausbaus Schrittes 2023. Gegen den entsprechenden Bundesbeschluss wurde das Referendum ergriffen. In der eidgenössischen Abstimmung hat das Volk im November 2024 den Ausbaus Schritt abgelehnt. Als Konsequenz ist der Bundesrat daran, den Räten eine gezielte, koordinierte Weiterentwicklung von Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr unter dem Titel «Verkehr '45» vorzuschlagen. Die entsprechende Vernehmlassungsvorlage soll Ende Juni 2026 vorgelegt werden. Ende Januar 2026 hat der Bundesrat bereits die

Eckwerte für den weiteren Ausbau der Verkehrsinfrastruktur festgelegt. Darin wird vorgeschlagen, den Rheintunnel Basel zwar nicht in den nächsten Ausbauschritt aufzunehmen, ihn aber in einem der nachfolgenden Ausbauschritte mit einer Realisierung bis 2045 zu berücksichtigen. Für den 8-Spur-Ausbau Hagnau – Augst wird eine Realisierung bis zum Horizont 2055 angestrebt. Vor diesem Hintergrund ist zu erwarten, dass sich die Verkehrssituation auf dem Nationalstrassennetz im Perimeter Liestal – Birsstadt in den ca. nächsten 30 Jahren nicht massgeblich verbessern wird. Sollten beide Vorhaben wie jetzt vorgeschlagen umgesetzt werden, dann könnte ab ca. 2055 mit einer Verbesserung gerechnet werden. Dem muss hinzugefügt werden, dass eine allfällige Umfahrung Süd nicht substantiell früher zur Verfügung stehen würde, selbst wenn jetzt eine entsprechende Priorisierung gemäss Initiativtext gesetzlich festgeschrieben würde, da die Projektschritte zu Finanzierung, Projektierung und planungsrechtlicher Festschreibung bei einem solch umfassenden Projekt einen erheblichen Zeitbedarf mit sich bringen.

Schienennetz

Ähnlich wie im Strassennetz stellt auch auf der Schiene der Abschnitt zwischen Liestal und Basel ein Nadelöhr dar, das damit auch die Bahnverbindungen zwischen dem Ergolzthal und der Birsstadt tangiert. Zwar sind in den vergangenen Jahrzehnten mit diversen Infrastrukturausbauten (u. a. Adlertunnel, Bahnhöfe Basel SBB und Liestal, Entflechtung Basel–Muttenz) bereits bedeutsame Kapazitätserweiterungen vorgenommen worden, jedoch gestaltet sich die Trassenverfügbarkeit infolge der Ansprüche verschiedener Verkehrssegmente (Personenfern- und -regionalverkehr, Binnen-/Import-/Export- und Transit-Güterverkehr) weiterhin schwierig.

Im Dezember 2025 konnte mit dem **S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Liestal** (zu den Hauptverkehrszeiten teilweise verlängert bis Sissach) ein bedeutsamer Angebotsausbau umgesetzt werden. Per Dezember 2028 wird als nächster bedeutender Angebotsschritt der **S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Aesch** eingeführt, wodurch sich auch der Takt zwischen Liestal und der Birsstadt verdoppelt. Per Dezember 2030 sollen die S-Bahn-Durchbindungen Schweiz–Frankreich (Olten–Mulhouse und Laufen–St-Louis) folgen. Diese Angebotsschritte können ohne grosse Infrastrukturausbauten umgesetzt werden.

Für weitere Angebotsausbauten, namentlich den S-Bahn-Viertelstundentakt Basel–Rheinfelden und die S-Bahn-Durchbindungen Schweiz–Deutschland sind hingegen grössere Infrastrukturausbauten erforderlich. Wie deren Priorisierung seitens Bund aussieht, lässt sich heute noch nicht abschliessend beantworten. Mit der im Sommer 2026 vorzulegenden Vernehmlassungsvorlage zum «Verkehr '45» schlägt der Bundesrat voraussichtlich für die Nordwestschweiz zumindest den Ausbau von Publikumsanlage und Westkopf am Bahnhof Basel SBB (inkl. Neubau Margarethenbrücke) vor. Gemäss UVEK sollen die in dieser Vernehmlassungsvorlage berücksichtigten Projekte «bis in den Zeithorizont 2045 prioritär zu verwirklichen» sein. In der übernächsten Botschaft, welche für 2031 geplant ist, spricht der Bundesrat von einer «ersten Etappe der Durchmesserlinie zwischen Basel SBB und Basel Badischer Bahnhof mit dem Tiefbahnhof Basel SBB». Zu den Realisierungshorizonten bestehen noch Unsicherheiten, so dass sich der Bund hierzu noch nicht festlegt («Die Projekte der Botschaft 2031 werden teilweise vor 2045 in Bau, jedoch erst nach 2045 in Betrieb gehen»).

Insgesamt lässt sich also feststellen, dass das Bahnangebot für die Verkehrsbeziehungen zwischen Liestal und der Birsstadt in den nächsten Jahren zwar durch dichtere Takte verbessert wird und ausserdem an Attraktivität für die Grenzpendelnden gewinnt. Die Fahrzeiten zwischen den Talschaften werden aber auch langfristig unverändert bleiben.

2.3. Heutige und künftige Situation Raum und Verkehr

Nachfolgend wird die heutige räumliche und verkehrliche Situation und deren prognostizierte Entwicklung in den Teilräumen Birsstadt/Leimental/Laufental und Liestal/Oberbaselbiet sowie auf den Siedlungs- und Verkehrskorridoren dazwischen beschrieben.

2.3.1. *Heutige Raumstruktur*

Die Gebiete innerhalb des Kantons Basel-Landschaft mit hoher Siedlungsdichte befinden sich entlang der Talachsen und verdichten sich hin zur Kernstadt Basel. Im Leimental, in der Birsstadt und im Raum Liestal-Muttenz leben rund 70% der Kantonsbevölkerung. Die Beschäftigten konzentrieren sich noch stärker auf die Zentren als die Wohnbevölkerung.

Die Räume Liestal und Birsstadt befinden sich im Verdichtungsraum der inneren Korridore. Insbesondere in der Birsstadt und im Leimental ist die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte hoch. Im Raum Liestal verdichten sich die Siedlungsgebiete Ergolz-abwärts, wobei sich der primäre Verdichtungs- und Entwicklungsraum von Liestal aus nordwärts erstreckt. Laufental, Oberbaselbiet und Frenkentäler, die von ländlichen Siedlungsräumen geprägt sind, befinden sich ausserhalb des Verdichtungsraums der inneren Korridore.

Im potenziellen Einzugsgebiet einer Umfahrung Süd sind im kantonalen Richtplan mehrere Arbeitsplatzgebiete von kantonalen Bedeutung, Bahnhofsgebiete und Entwicklungsgebiete vorhanden. Dort konzentrieren sich vor allem Arbeitsplätze, aber auch sogenannte verkehrsintensive Einrichtungen, wie beispielsweise Einkaufszentren oder Sporteinrichtungen. Von den insgesamt 27 im Richtplan festgesetzten Arbeitsgebieten (Industrie- und Gewerbegebiete) von kantonaler Bedeutung liegen rund die Hälfte im näheren Einzugsbereich einer Umfahrung Süd.

Die durch die Initiative angesprochenen Räume – Ergolz/Liestal und Birsstadt – gehören zu den am dichtesten besiedelten Gebieten im Kanton. Sowohl als Ursache wie als Folge davon verlaufen die grossen Verkehrskorridore auf Strasse und Schiene entlang dieser Talachsen und radial auf die Kernstadt Basel zu. Als grössere Tangentialverbindungen zwischen den dichten Siedlungsräumen bestehen nur Hauptverkehrsstrassen zwischen Birsstadt und Leimental. Leistungsfähige Verbindungen zwischen der Birsstadt und dem Ergolz/Liestal führen dagegen «Über-Eck» via Muttenz/Pratteln für den MIV bzw. via Basel SBB für den ÖV. Letztere umfassen für den ÖV die S-Bahn-Achsen Aesch – Basel und Liestal – Basel. Im MIV sind es die Nationalstrassen A18, A22 und A2/A3 sowie parallel verlaufende Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen).

2.3.2. *Heutige Situation auf Strassennetz*

In den inneren Korridoren gemäss Agglomerationsprogramm (Birsstadt, Leimental, Raum Liestal-Muttenz) bzw. dem kantonalen Raumkonzept sind die Verkehrsbelastungen auf den Achsen Richtung Zentrumsstadt Basel heute hoch. Das Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz ist zu den Spitzenstunden stark ausgelastet bis überlastet.

Die Belastungen auf den **Hochleistungsstrassen** (Nationalstrassen respektive Autobahnen) stagnieren in den letzten Jahren auf hohem Niveau. Die A2 zählt zwischen Hagnau und Augst mit werktags rund 130'000 Fahrzeugen pro Tag zu den am stärksten belasteten Abschnitten im Nationalstrassennetz. Zu Spitzenzeiten ist die Strecke regelmässig überlastet. Im Gegensatz zu vielen anderen Agglomerationen besteht diese Überlastung in beiden Fahrtrichtungen sowohl zur Morgen- wie auch zur Abendspitze. Die Überlastsituationen auf der A2 führen teilweise zu Ausweichverkehr auf das nachgelagerte Strassennetz.

Die A18 zwischen Aesch und Hagnau ist zu Spitzenstunden ebenfalls sehr hoch ausgelastet. Staus entstehen auf diesem Abschnitt primär im Zusammenhang mit Überlastungen der Verzweigung Hagnau respektive den dort von der Basler Osttangente zurückreichenden Überlastsituationen. Ein zweiter Engpass auf der A18 liegt beim Übergang zur Hauptverkehrsstrasse beim Knoten Angenstein. Auch die A22 ist zwischen Liestal und Pratteln bei den Anschlüssen Liestal-Nord und Pratteln (Hülftenkreisel) zu Spitzenstunden hoch ausgelastet.

Auf den **Hauptverkehrsstrassen** (üblicherweise Kantonsstrassen) sind die Belastungen insbesondere in den Ortsdurchfahrten der inneren Korridore im Leimen- und Birstal hoch. Gemäss Verkehrsflussbericht des Kantons kommt es vor allem bei den Knoten der Anschlüsse A18 (Reinach-Nord und Reinach-Süd) zu regelmässigen Überlastungen. Abseits der Anschlüsse sind zudem der

Kreisel Kägen in Reinach und der Knoten Reinacher-/Bruderholzstrasse in Münchenstein regelmässig überlastet. In den ländlicheren Gebieten im Zulauf dieser Korridore bestehen dagegen vergleichsweise geringere Überlastungen des Verkehrssystems (Oberbaselbiet, Frenkental, Laufental). An einzelnen Knoten oder auf kurzen Abschnitten kann es aber auch dort während der Spitzenzeiten zu punktuellen Überlastungen kommen.

Die hohe Auslastungssituation im Strassennetz zeigt sich auch in den Fahrzeiten für die Verbindungen zwischen Ergolz- und Birstal. Während der Spitzenstunden kommt es zu signifikant längeren Fahrzeiten. So würde zum Beispiel eine hindernisfreie Fahrt mit dem Auto via Nationalstrasse zwischen dem Zentrum von Liestal und Reinach Kägen rund 20 Minuten dauern. Während der Abendspitze verdoppelt sich die Fahrzeit auf bis zu 40 Minuten (basierend auf Angaben von Google Maps). Theoretisch wäre dann mit rund 30 Minuten sogar die Verbindung über das Gempenseeplateau schneller. Der ÖV stellt zumindest aus Sicht der Fahrzeit keine besonders attraktive Alternative dar: Hier sind je nach Verbindung (Tür-zu-Tür) zwischen Liestal und Birsstadt etwa zwischen 40 und 60 Minuten zu kalkulieren.

2.3.3. *Verkehrsbeziehungen zwischen den Wirtschaftsräumen Liestal und Reinach/Arlesheim*

Insgesamt verkehren zwischen der Birsstadt sowie dem Leimen-/Laufental einerseits und Liestal/Oberbaselbiet andererseits täglich rund 17'000 Personen – unabhängig davon, welches Verkehrsmittel sie benutzen (letzter verfügbare Zahlen auf der Grundlage des Gesamtverkehrsmodells Region Basel für den Zustand 2016²; seitdem haben sich die Grössenordnungen der Verkehrströme nicht grundlegend verändert). Rund 10'500 (gut 60%) dieser Hin- und Rückwege starten oder enden in der Birsstadt, ähnlich viele Wege haben Quelle oder Ziel im Raum Liestal. Rund 7'000 Personen bzw. gut 40% entfallen auf den Verkehr zwischen den beiden Räumen Birsstadt und Liestal. Die Teilräume Leimental, Oberbaselbiet und Vorderes Frenkental tragen etwas weniger stark zur Verkehrsbeziehung bei (5'000 Relationen mit Quelle/Ziel im Leimental, 7'000 Relationen mit Quelle/Ziel im Oberbaselbiet oder im Vorderen Frenkental). Mit 1'500 Wegen pro Tag ist das Laufental von untergeordneter Bedeutung für das gesamte Verkehrsaufkommen zwischen den beiden Kantonsteilen.

Diese Frequenzen müssen in die gesamten täglichen Verkehrsaufkommen der genannten Räume eingeordnet werden: Zwischen Birsstadt/Leimental und dem Kanton Basel-Stadt verkehren insgesamt rund 120'000 Personen pro Tag. Dies ist rund sieben Mal mehr als Richtung Liestal/Oberbaselbiet. Weitere rund 45'000 Personen verkehren täglich zwischen dem Raum Birsstadt/Leimental und dem Raum Muttentz/Pratteln/Birsfelden. 30'000 Personen pro Tag verkehren zwischen dem Raum Liestal/Oberbaselbiet und dem Kanton Basel-Stadt, rund doppelt so viele wie Richtung Birsstadt/Leimental/Laufental. Weitere rund 35'000 Personen verkehren täglich zwischen dem Raum Liestal/Oberbaselbiet und dem Raum Birsfelden/Muttentz/Pratteln.

Die Tangentialverbindungen zwischen dem Raum Birsstadt/Leimental/Laufental und dem Raum Liestal/Oberbaselbiet sind also von gewisser Bedeutung, machen jedoch nur einen Bruchteil der Wegebeziehungen der beiden Regionen mit der Kernstadt Basel und deren Agglomerationsgemeinden Birsfelden, Muttentz und Pratteln aus.

Für die Beurteilung von verkehrlichen Massnahmen in diesem Perimeter ebenfalls relevant sind die gut 20'000 Personenwege pro Tag zwischen dem Raum Birsstadt/Leimental und den Gebieten entlang des Hochrheins sowie den weiter östlich gelegenen Regionen der Schweiz (v. a. Zürich). Für die rund 12'000 Wege auf diesen Relationen, welche mit dem Auto zurückgelegt werden,

² Im Gesamtverkehrsmodell sind ein Zustand 2016 und zwei Zustände für 2040 hinterlegt. Für die in der vorliegenden Landratsvorlage dargestellten Untersuchungen wurde der Zustand 2016 verwendet, der für den Ist-Zustand 2026 im Verkehr als repräsentativ eingestuft werden kann (geringes Verkehrswachstum über die letzten Jahre). Es wurde bewusst kein Zukunftsszenario verwendet, weil sich die modellierten Wirkungen besser in das heute bekannte verkehrliche Bild einordnen lassen. In allfällig nächsten Planungsschritten sind diese Untersuchungen selbstverständlich angemessen zu vertiefen und auch Modellrechnungen für Prognosezustände zu ergänzen.

könnte eine Umfahrung Süd (je nach deren Lage) zur Umgehung der stark ausgelasteten bis überlasteten Autobahn zwischen Hagnau und Augst attraktiv sein.

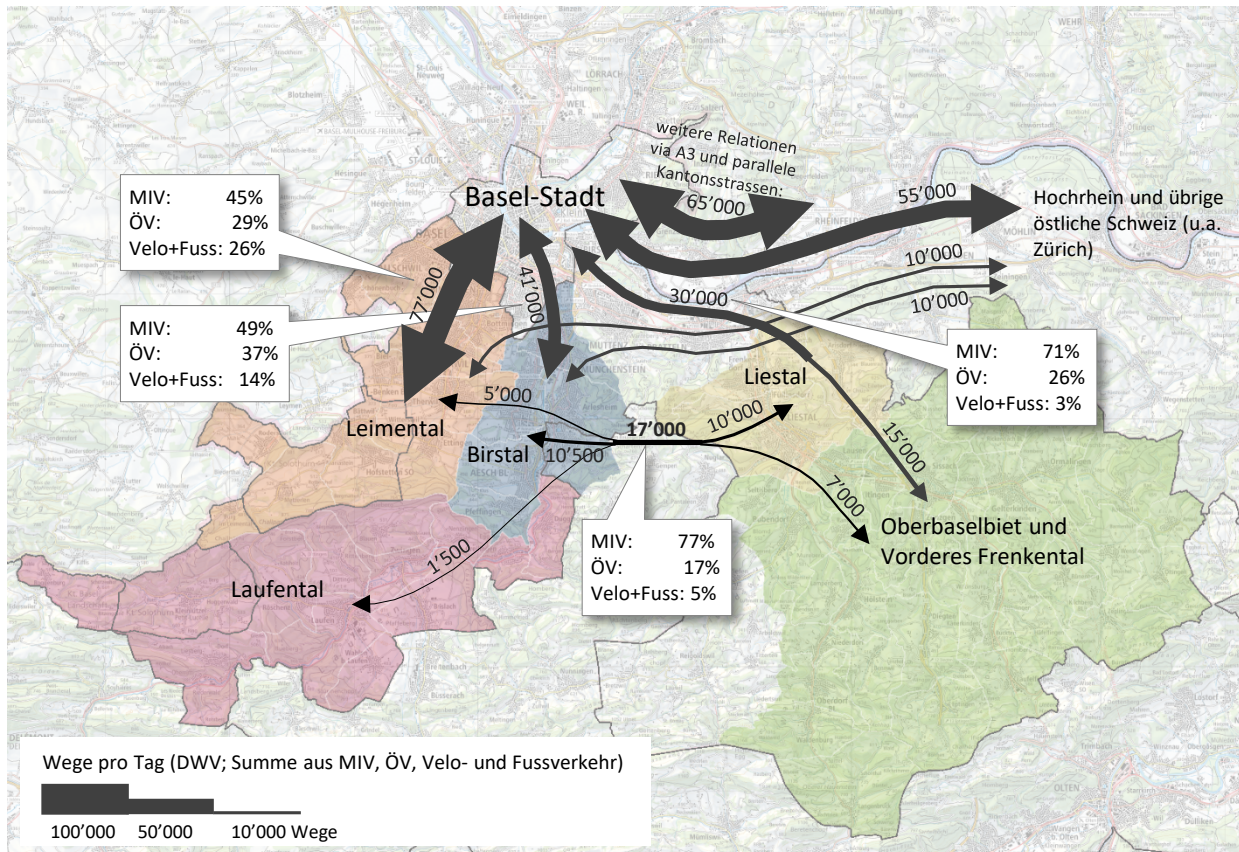


Abbildung 1: Verkehrsbeziehungen zwischen den Wirtschaftsräumen Liestal/Ergolzthal und Birsstadt/Leimental/Laufental sowie weitere bedeutende Verkehrsbeziehungen (Quelle: Gesamtverkehrsmodell Region Basel, Ist-Zustand 2016; Hintergrund: Swisstopo)

Von den 17'000 Personenwegen pro Tag zwischen den Räumen Birsstadt/Leimental/Laufental und Liestal/Oberbaselbiet werden heute rund 13'000 mit dem Auto zurückgelegt, weitere rund 3'000 mit dem ÖV und rund 1'000 mit dem Velo. Der Anteil des MIV am Modal Split beträgt somit 77%, jener des ÖV 17%, jener des Velo 5%. Der vergleichsweise tiefe ÖV-Anteil widerspiegelt das heute wenig attraktive ÖV-Angebot zwischen den beiden Kantonsteilen. Die 13'000 Personenwege im MIV generieren rund 10'000 Autofahrten pro Tag.

Im Vergleich dazu ist der prozentuale ÖV-Anteil (Modal Split) bei den Nachfragebeziehungen zwischen den beiden Regionen einerseits und dem Kanton Basel-Stadt andererseits höher, der Anteil des MIV dagegen tiefer. Grund dafür dürfte sein, dass die tangentialen ÖV-Verbindungen deutlich unattraktiver und somit weniger konkurrenzfähig sind als die Verbindungen in die Stadt. Auf einigen kürzeren Relationen zwischen Leimental/Birsstadt und der Stadt Basel ist zudem der Anteil von Fuss- und Veloverkehr (FVV) aufgrund der räumlichen Nähe relativ hoch.

Zwischen den Räumen Birsstadt/Leimental/Laufental und Liestal/Oberbaselbiet entfällt rund die Hälfte der Fahrten auf den Arbeitsverkehr (Pendlerverkehr und geschäftliche Fahrten), der Anteil der Freizeitfahrten ist mit 35% deutlich geringer als im kantonsweiten Durchschnitt.

Zusätzlich zu den 17'000 Personenwegen werden werktäglich rund 2'000 Fahrten im Güterverkehr zwischen Birsstadt/Leimental/Laufental und Liestal/Oberbaselbiet absolviert. Dieser Güterverkehr wird ausschliesslich auf der Strasse abgewickelt und umfasst sowohl den sogenannten «schweren Güterverkehr» wie auch Lieferfahrzeuge.

2.3.4. *Prognostizierte Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis 2040*

Die Schwerpunkte der künftigen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung liegen in den bereits dicht besiedelten inneren Korridoren. Gemäss [Korridorbericht des Agglomerationsprogramms Basel 5. Generation](#) wachsen Bevölkerung und Arbeitsplätze im Raum Birsstadt/Leimental absolut gesehen stärker als im Raum Liestal/Oberbaselbiet: In Leimental und Birsstadt wird bis 2040 insgesamt mit einer Zunahme von rund 27'000 Einwohnern und Arbeitsplätzen gerechnet (davon rund die Hälfte in der Birsstadt). Im Ergolzthal und den Frenkentälern wird ein Wachstum von gesamthaft rund 16'000 Einwohnern und Arbeitsplätzen erwartet. Noch stärker ist die absolute Zunahme der Einwohner und Arbeitsplätze in der Kernstadt Basel (+34'000) und im Gebiet Hochrhein (inkl. Muttenz und Pratteln, ebenfalls +34'000). Die prognostizierte Entwicklung wird primär in den Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung, Bahnhofsgebieten und Entwicklungsgebieten (vgl. kantonaler Richtplan, Objektblätter S 2.2, S 2.3 und S 4.1) erwartet.

Die Zunahme von Arbeitsplätzen und Bevölkerung führt zu einer steigenden Verkehrsnachfrage. Davon betroffen sind am stärksten die radialen Achsen von den inneren Korridoren in die Stadt Basel. Aufgrund einer Konzentration der Arbeitsgebiete, Bahnhofsgebiete und Entwicklungsgebiete in der Birsstadt, in Allschwil und – in geringerem Ausmass – im Ergolzthal wird die Verkehrsnachfrage aber auch auf den tangentialen Relationen zunehmen. Der Pendlerstatistik (Bundesamt für Statistik) ist zu entnehmen, dass heute nur ein kleiner Teil des Arbeitspendlerverkehrs in den Wirtschaftsraum Liestal aus der Birsstadt stammt oder umgekehrt. Dies könnte sich mit veränderten Beschäftigungsstrukturen etwas ändern, aber wahrscheinlich nicht grundlegend. Ebenfalls zunehmen wird die Nachfrage zwischen den Entwicklungsgebieten am Hochrhein einerseits und der Birsstadt, dem Leimental und dem Raum Liestal andererseits.

Da sich viele Arbeitsgebiete, Bahnhofsgebiete und Entwicklungsgebiete entlang der S-Bahn-Linien befinden, ist infolge der Entwicklungen insbesondere mit einer deutlich stärkeren Belastung der S-Bahnen zu rechnen. Viertelstundentakte helfen, die steigende Nachfrage zu bewältigen. Erfahrungen mit ähnlichen Angebotsveränderungen zeigen aber, dass diese bereits relativ rasch ebenfalls stark ausgelastet werden. In den stadtnahen Gebieten wird die Belastung besonders gross sein, da für tangentiale Relationen immer «Über-Eck» und damit auch via Basel SBB gefahren werden muss.

Trotz der durch den Kanton angestrebten Verlagerung der zusätzlichen Verkehrsnachfrage auf ÖV und Fuss-/Veloverkehr (Planungsgrundsatz b in Objektblatt V 1.1 (Gesamtverkehrsschau) des kantonalen Richtplans) wird der MIV bis 2040 voraussichtlich auf den übergeordneten Achsen noch leicht zunehmen. Demzufolge wird das ohnehin bereits stark ausgelastete Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz der inneren Korridore noch etwas stärker belastet. Da ein Ausbau der Autobahn im Abschnitt Hagnau–Augst wenn überhaupt mit grosser Wahrscheinlichkeit erst nach 2045 realisiert werden kann, wird sich die Stausituation dort nicht verbessern, Ausweichverkehr auf die parallel verlaufenden Hauptverkehrsstrassen wird weiter zunehmen und Reisezeiten werden damit und mit noch stärker belasteten Ortsdurchfahrten während der Spitzenstunden ebenfalls weiter zunehmen.

2.3.5. *Zwischenfazit zur heutigen und künftigen Situation Raum und Verkehr*

Die Räume Liestal und Birsstadt sind bereits heute durch hohe Siedlungsdichten gekennzeichnet. Hier konzentriert sich ein namhafter Anteil der kantonalen Wohnbevölkerung, aber auch von Industrie, Gewerbe, Handel und Dienstleistungen. In diesen Räumen wird zudem voraussichtlich ein grosser Teil der künftigen Siedlungsentwicklung erfolgen, insbesondere über Verdichtung und in den kantonalen Entwicklungsgebieten.

Eine Konsequenz dieser Entwicklungen wird eine weitere Zunahme von Verkehrsnachfrage und -aufkommen sein. Die tangentialen Verkehrsbeziehungen führen auf Strasse und Schiene – räumlich bzw. topographisch bedingt – durch den Engpass zwischen Hagnau und Augst, der bereits

durch viele andere Verkehrsbeziehungen hoch belastet ist (regionaler, nationaler und internationaler Verkehr). Dieser Korridor wird heute werktäglich von ca. 200'000 Personenfahrten durchquert, wovon ca. 17'000 Personenfahrten der direkten Verkehrsbeziehung zwischen den Räumen Liestal und Birsstadt zuzurechnen sind. Drei Viertel der letzteren Fahrten werden mit dem Auto unternommen.

Auf der Strasse kommt es auf den Autobahnen (A2, A18, A22) zu den Spitzenzeiten regelmässig zu Überlastungen. Dies führt auch zu Ausweichverkehr auf die Kantons- und Gemeindestrassen. Zu den Spitzenzeiten kann sich die Fahrzeit zwischen Liestal und der Birsstadt gegenüber dem Normalzustand verdoppeln. Die Alternative im ÖV ist nicht unbedingt attraktiver, weil dort die Über-eck-Beziehung über Basel lange Fahrzeiten mit sich bringt.

An dieser verkehrlichen Situation wird sich aus heutiger Sicht auch künftig wenig verändern. Nach der Neuausrichtung der Entwicklungsprogramme für das Schienen- und Nationalstrassennetz stellt der Bund einen Ausbau der Autobahn zwischen Hagnau und Augst frühestens zum Jahr 2055 in Aussicht. Ein allfällig früher fertiggestellter Rheintunnel (der allerdings zuletzt vom Volk abgelehnt wurde) wird zwar die Osttangente entlasten, aber an der Engpasssituation zwischen Hagnau und Augst wenig verändern. Auch auf der Schiene zeichnen sich für die Infrastrukturen, die für signifikante Angebotsverbesserungen notwendig wären, sehr langfristige Realisierungshorizonte ab. Vor 2045 wird sich dort das Angebot für die Verkehrsbeziehungen zwischen Liestal und Birsstadt kaum massgeblich verändern (abgesehen von der Taktverdichtung zwischen Aesch und Basel). Die zunehmenden Engpässe auf Strasse und Schiene in den inneren Korridoren der Agglomeration Basel können auch die angestrebte Siedlungsentwicklung nach innen bzw. ein weiteres Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum behindern.

Vor diesem Hintergrund stellt sich die Frage, welche Handlungsansätze und Spielräume der Kanton zur Verbesserung der tangentialen Verkehrsbeziehungen und zur Entlastung der heute von hoher Verkehrsbelastung geprägten Korridore und Streckenabschnitte hat. Die eingereichte Gesetzesinitiative für eine Umfahrung Süd adressiert diese Fragestellung. In den folgenden Kapiteln werden deren mögliche Ausgestaltung und die erwarteten Wirkungen einer solchen Netzergänzung aus Sicht der Regierung beschrieben.

2.4. Mögliche Ausgestaltung der Umfahrung Süd

Vorbemerkung

Gemäss [§ 78a Abs. 2 Bst. a GpR](#) hat der Regierungsrat dem Landrat die Vorlage zu formulierten Initiativen innert 6 Monaten nach Bekanntgabe des Zustandekommens zu unterbreiten. Die nachfolgend dargestellten Untersuchungen sind daher grundsätzlich belastbar, weisen aber für eine Investition in der angedachten Grössenordnung einen geringen «Tiefgang» auf.

Vorgeschichte / Einleitung

Vor gut fünfzig Jahren wurde im Rahmen der Regionalen Strassenplanung zwischen Liestal und Arlesheim eine oberirdische Strasse durch das Röserental geplant, welche bei den heutigen rechtlichen Rahmenbedingungen nicht mehr bewilligungsfähig wäre. Seither wurden in weiteren Planungen (z.B. ZMB Osttangente Basel, Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil) andere Strassennetzergänzungen südwestlich und südlich von Basel untersucht. Aktuell wird davon aber nur der Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) vorangetrieben.

Als Basis für die vorliegende Landratsvorlage wurden denkbare Varianten einer Umfahrung Süd entworfen. Die wichtigsten Erkenntnisse dieses Variantenstudiums werden nachfolgend kurz zusammengefasst.

Aufgrund der Topographie und von landschafts- und umweltplanerischen Vorgaben müsste eine Umfahrung Süd zum grössten Teil unterirdisch (d. h. als Tunnel) geführt werden. Dabei können die

geologischen Verhältnisse die Linienführung einschränken oder zumindest die Baukosten stark erhöhen. Eine vertiefte Untersuchung dieser Aspekte war in der kurzen, zur Verfügung stehenden Zeit nicht möglich. Der Fokus beim Variantenstudium lag deshalb bei räumlich möglichen und aus umweltrechtlicher Sicht machbaren Anknüpfungspunkten des Tunnels an das bestehende Strassennetz im Ergolzthal bzw. in der Birsstadt sowie bei sinnvollen Verbindungen dazwischen.

Mögliche Anschlusspunkte

In der Birsstadt steht als Anschlusspunkt der A18-Anschluss Reinach-Nord im Vordergrund. Einerseits ist bereits eine Brücke über die Birs vorhanden, andererseits könnte das Tunnelportal als direkte Verlängerung der (aufgeständerten) Sundgauerstrasse in den Geländesprung integriert werden. Zum gewerblich geprägten Umfeld dürften wenig Konflikte bestehen. Falls eine eher kurze Umfahrung Süd zur Entlastung von Pratteln und Muttenz bzw. der A2 in diesem Bereich im Vordergrund steht, wäre ein Portal im Umfeld des Anschlusses Muttenz-Süd denkbar. Nicht empfohlen werden wegen der zu erwartenden räumlichen Konflikte Verknüpfungen mit dem Anschluss Reinach-Süd oder dem Vollanschluss Aesch.

Im Ergolzthal sollte die Umfahrung an die A22 anschliessen. Bei einer eher südlichen Variante wäre eine Verknüpfung mit dem Anschluss Liestal-Nord denkbar, wenn auch verkehrlich anspruchsvoll. Im Norden des Ergolztals bietet sich einerseits der Halbanchluss Frenkendorf-Füllinsdorf Nord an, der sich zum Vollanschluss erweitern liesse (zumindest aufgrund der Platzverhältnisse). Das gewerblich geprägte, wenig empfindliche Umfeld wäre dabei analog zu Reinach-Nord von Vorteil. Bei einer kurzen Umfahrung Süd zur Entlastung von Pratteln und/oder Muttenz stünde ein Anschluss an die Hardstrasse im Vordergrund. Nicht empfohlen werden weiter südliche Anschlüsse an die A22 (fragliche bauliche Machbarkeit und vermutlich auch zu geringe verkehrliche Wirkung).

Mögliche Linienführungen

Basierend auf der obigen Auswahl von Anschlusspunkten wurden mögliche Linienführungen einer Umfahrung Süd entwickelt. Dabei standen im Hinblick auf geringe Kosten möglichst kurze Verbindungen im Vordergrund. Zudem wurde die verkehrliche Wirkung bzw. die Einbettung ins bestehende Strassennetz bereits in diesem Schritt grob eingeschätzt. Weiter wurden mögliche Konflikte mit den (primär nationalen) Schutzgebieten (z. B. Grundwasser, Natur- und Landschaftsschutz, ISOS) grob untersucht.

Im Vordergrund stehen Umfahrungsvarianten zwischen Reinach-Nord einerseits und Liestal-Nord oder Frenkendorf-Füllinsdorf Nord andererseits (in nachfolgender Abbildung 2 fett hervorgehoben). Zusätzlich könnte eine kurze Umfahrungsvariante zu Pratteln und Muttenz weiter geprüft werden. Je nach Variante ist mit Kosten zwischen 900 Mio. und 1.6 Mrd. Franken (+/- 50%) zu rechnen³, womit es sich um die grösste je durch den Kanton getätigte Investition in ein Strassenprojekt handeln würde. Dabei wurde von einem zweistreifigen Tunnel mit einer Röhre im Gegenverkehr ausgegangen. Falls aufgrund der erwarteten Verkehrsmengen oder Sicherheitsanforderungen zwei separate Tunnelröhren notwendig würden, würden die Kosten höher liegen.

Die im Vordergrund stehenden Varianten wären – wie von der Initiative gefordert – im Westen aufwärtskompatibel zur Umfahrung Allschwil ([§ 43c Strassengesetz](#)). Via A18 könnten entsprechende Anknüpfungen hergestellt werden.

³ Basis für die groben Kostenschätzungen bilden die Kosten von in jüngster Zeit realisierten vergleichbaren Tunnelprojekten, aufgrund derer von einem Preis von rund CHF 150 Mio. pro Tunnelkilometer ausgegangen werden kann.

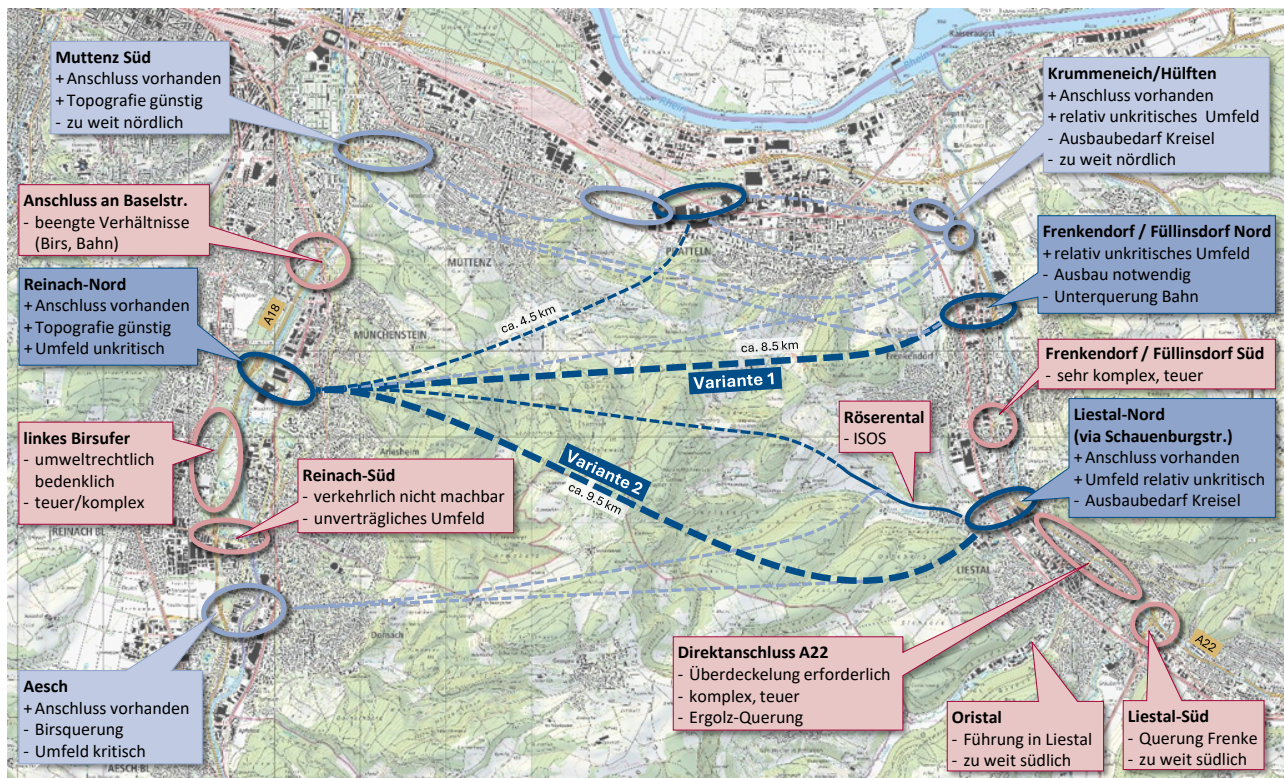


Abbildung 2: Kurzdarstellung Auslegeordnung Anschlusspunkte und theoretisch denkbare Linienführungen einer Umfahrung Süd (Hintergrund: Swisstopo)

2.5. Wirkungen und Beurteilung der Umfahrung Süd

Nachfolgend werden für die zwei oben erwähnten und nach heutigem Kenntnisstand aus fachlicher Sicht im Vordergrund stehenden Linienführungsvarianten einer Umfahrung Süd (Variante 1: Reinach-Nord bis Frenkendorf-Nord; Variante 2: Reinach-Nord bis Liestal-Nord) die verkehrlichen und räumlichen Wirkungen kurz beschrieben. Dazu wurden Modellrechnungen mit dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel durchgeführt⁴.

2.5.1. Erwartete verkehrliche Wirkungen einer Umfahrung Süd

Wer würde die Umfahrung Süd nutzen?

Die durchgeführten Modellrechnungen zeigen, dass eine Umfahrung Süd (unabhängig von der gewählten Variante) gut genutzt würde. Je nach Annahmen zur Kapazität (im Tunnel und v. a. an den Anschlussknoten) könnte werktäglich mit einem Aufkommen zwischen 15'000 und 20'000 Motorfahrzeugen gerechnet werden. Mit einem solchen Aufkommen wäre bereits ein erheblicher Teil der Kapazität eines zweistreifigen, im Gegenverkehr betriebenen Tunnels ausgeschöpft, insbesondere zu den Spitzenstunden.

Auf der östlichen Seite würde das Einzugsgebiet primär den Raum Liestal-Frenkendorf-Füllinsdorf umfassen, mehr als die Hälfte hätte Start oder Ziel in diesem Raum. Das Einzugsgebiet auf der westlichen Seite (Birsstadt) würde sich zwischen den Varianten unterscheiden: Bei der Variante 1 (Tunnel nach Frenkendorf) beschränkt sich das Einzugsgebiet auf die Birsstadt selbst. Bei der Variante 2 (Tunnel nach Liestal-Nord) reicht das Einzugsgebiet dagegen bis nach Allschwil und ins Leimental. Bei beiden Varianten würden 10 bis 20 % des Verkehrs im Tunnel auf Ausweichverkehr von der überlasteten A2 zwischen Hagnau und Augst zurückzuführen sein.

⁴ Vgl. Fussnote 2.

Wie würde sich die Verkehrssituation im Umfeld der Tunnelportale verändern?

Unmittelbar um die Tunnelportale würde das Verkehrsaufkommen markant zunehmen. An den Anschlussknoten würden Lichtsignale oder Kreisel kaum ausreichen, es bräuchte direkte (d. h. kreuzungsfreie) Anschlüsse an die A18 und die A22. Solche Anschlussbauwerke sind baulich anspruchsvoll, teuer und bergen Konflikte mit dem städtebaulichen Umfeld. In der Birsstadt würden gemäss Modellrechnungen viele Autofahrende auf dem kantonalen Strassennetz statt auf der A18 weiterfahren, so dass bereits heute stark ausgelastete Knotenpunkte (z. B. Dornachbrugg, Reinach Kägen) zusätzlich belastet würden und – falls überhaupt möglich – ausgebaut werden müssten. Im Raum Frenkendorf gilt das weniger, dafür ist dort die bauliche Lösung anspruchsvoller. Für die Variante 2 via Liestal-Nord müssten die bestehenden Knoten umfassend, mit entsprechenden Eingriffen in das Umfeld, ertüchtigt werden.

Welche Auswirkungen hätte die Umfahrung Süd auf das Strassennetz im weiteren Umfeld?

Beide Varianten der Umfahrung Süd würden zwar von 15'000 bis 20'000 Fahrzeugen pro Tag befahren, würden aber die A2 zwischen Hagnau und Augst nur um rund 5'000 Fahrzeuge pro Tag entlasten. Das entspricht nur ca. 4% des heutigen Verkehrsaufkommens auf diesem Abschnitt, der kritische Engpass würde also nicht behoben. Die geringe Entlastung der heute schnellsten Verbindung zwischen Ergolzthal und Birsstadt ist primär darauf zurückzuführen, dass die freiwerdenden Kapazitäten auf der A2 durch Rückverlagerungen aufgefüllt würden. Insbesondere die deutsche A98 würde wieder Verkehr in den Abschnitt Hagnau-Augst abgeben, aber auch vormaliger Ausweichverkehr vom kantonalen Strassennetz würde teilweise zurück auf die Autobahn wechseln. Durch diese Rückverlagerungen würde auch die Belastung der Osttangente leicht ansteigen.

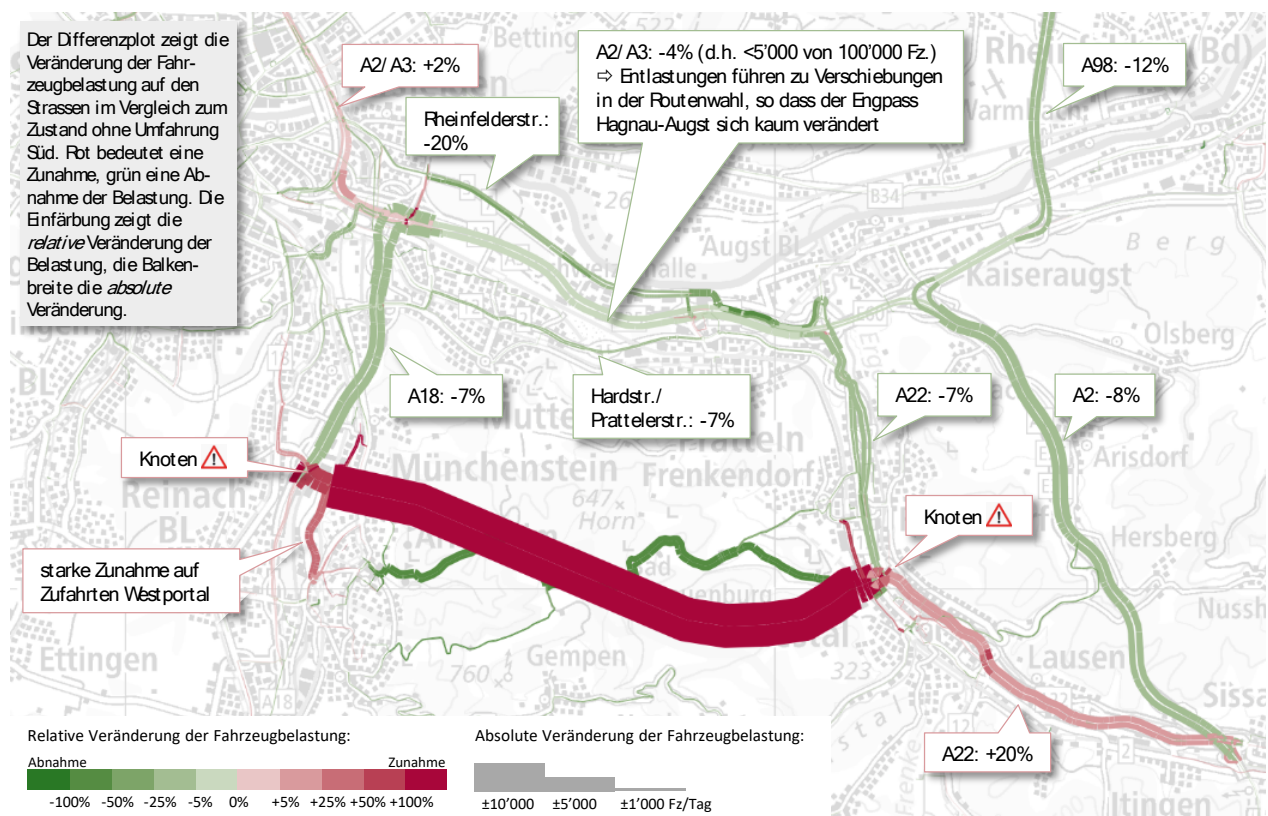


Abbildung 3: Veränderung der Belastungen (DWV) im Strassennetz durch die Umfahrung Süd (Variante 2 Reinach-Nord – Liestal-Nord) im Vergleich zum Zustand ohne Umfahrung Süd (Hintergrund: Swisstopo)

Mehrverkehr wäre auch auf der A22 zu erwarten, dagegen würde die A2 zwischen Sissach und der Verzweigung Augst entlastet (ohne dass das in diesem Abschnitt nötig wäre). Zwischen 5%

und 10% entlastet würde zudem die A18 zwischen Reinach-Nord und Verzweigung Hagnau, was das Staurisiko im Umfeld dieses Knotens aber nur geringfügig senken dürfte.

Würde die Umfahrung Süd zu Mehrverkehr führen?

Dabei ist zu unterscheiden nach den verschiedenen Arten von Mehrverkehr. Zu erwarten sind die oben beschriebenen **räumlichen Verlagerungen** in Form von Routenwahlveränderungen, welche grundsätzlich erwünscht sind. Aufgrund des Kapazitätsausbaus auf dem Strassennetz und der tieferen Reisezeiten ist es zudem möglich, dass der Autoverkehr durch eine Umfahrung Süd relativ zu den anderen Verkehrsmitteln gefördert wird. Wie im Initiativtext vorgeschlagen, könnte die Umfahrung Süd allerdings auch vom ÖV genutzt werden, z. B. mit direkten Buslinien zwischen Birsstadt und Ergolzthal. Diese könnten den ÖV auf einigen Beziehungen zwischen den dichten Zentren sogar relativ zum Autoverkehr fördern. Der Tunnel läge in Bezug auf die ÖV-Knotenpunkte (Bahnhöfe) jedoch voraussichtlich nicht ideal, was den Reisezeitgewinn im ÖV-System limitiert. Es ist offen, ob es in der Summe zu **intermodalen Verlagerungen** kommt, also einer Verlagerung vom ÖV auf den MIV. Aufgrund des heute schon geringen ÖV-Anteils auf dieser Beziehung mit 20% bzw. 3'000 Personenfahrten pro Tag wäre die intermodale Verlagerung in absoluten Zahlen jedenfalls gering und würde das Verkehrsaufkommen auf der Umfahrung Süd höchstens um weitere 5% erhöhen. Schliesslich würde die Umfahrung Süd die Erreichbarkeit mit dem MIV im Laufental und Oberbaselbiet erhöhen. Das könnte zu zusätzlichen Autofahrten infolge sogenannter **Zielwahlveränderungen** führen, insbesondere im Einkaufs- und Freizeitverkehr. Diese Form des Mehrverkehrs ergibt sich erfahrungsgemäss eher langfristig, das Ausmass ist schwer zu schätzen.

2.5.2. Mögliche räumliche Wirkungen einer Umfahrung Süd

Eine Umfahrung Süd würde – durch kürzere Fahrzeiten – die Erreichbarkeit für gewisse Verkehrsbeziehungen verbessern. Dies betrifft insbesondere die Relationen zwischen der Birsstadt und Liestal/Frenkendorf/Füllinsdorf, aber auch weitere Relationen zwischen Oberbaselbiet, Ergolzthal und Laufental. Verbesserte Erreichbarkeiten können unterschiedliche, sowohl erwünschte wie auch unerwünschte Wirkungen auf die Siedlungsentwicklung mit sich bringen.

Mögliche positive räumliche Wirkungen der erhöhten Erreichbarkeit könnten beispielsweise neue Nutzungen im Umfeld der beiden Tunnelportale oder an weiteren zentralen Lagen sein. Eine solche Siedlungsentwicklung nach innen ist im Sinne des Richtplan-Objektblatts S2. Solche Siedlungsentwicklungen können mehr Arbeitsplätze bringen, mehr Wertschöpfung generieren und auch die steuerlichen Einnahmen erhöhen.

Aufgrund der erhöhten Erreichbarkeit kann es aber auch zu einer verstärkten Siedlungsentwicklung in periphereren Gebieten kommen. Eine neue Infrastruktur führt in der Regel zu einem grösseren Einzugsgebiet der an dieser Infrastruktur gelegenen Gebiete. Damit könnte es beispielsweise attraktiver sein, im Oberbaselbiet zu wohnen und nach Reinach zur Arbeit zu pendeln. Derartige Effekte haben sich auch im Kanton Basel-Landschaft bereits in der Vergangenheit bei vergleichbaren Vorhaben gezeigt, z. B. beim Chienbergtunnel. Dies könnte den Bestrebungen, die Siedlungsgebiete nach innen zu entwickeln, entgegenlaufen. Auch könnte dadurch der Druck auf die Siedlungsentwicklung in den peripheren Gebieten zunehmen, was nicht nur eine ungewollte Zersiedlung, sondern auch steigende Immobilienpreise und Mieten nach sich ziehen könnte.

Ob sich aufgrund der besseren Erreichbarkeit im Falle der Umfahrung Süd tatsächlich auch raumstrukturelle Veränderungen wie oben beschrieben ergeben würden, ist aus heutiger Sicht schwierig abzuschätzen, aber nicht auszuschliessen. Solche potenziellen Wechselwirkungen zwischen Siedlung und Verkehr sind bei so grossen Infrastrukturvorhaben zwingend vorab und umfassend zu untersuchen.

2.5.3. Konsistenz mit rechtlich-planerischem Rahmen

Die Umfahrung Süd würde die Kapazitäten des kantonalen Strassennetzes vergrössern. Damit könnte sie grundsätzlich einen Beitrag zur geforderten Reduktion von Staus gemäss § 43 Strassengesetz leisten. Voraussetzung wäre allerdings, dass die Verlagerungen auch tatsächlich zu einer Entlastung von kritischen Streckenabschnitten und Knoten führt, was angesichts der Modellrechnungen (vgl. Kapitel 2.5.1) fraglich ist. An den Knoten im Umfeld der Tunnelportale in der Birsstadt und im Ergolzthal könnte eine Umfahrung Süd zudem zu höheren Belastungen führen. Um zusätzliche Stausituationen zu vermeiden – was den Zielen von § 43a Strassengesetz widerspräche – müssten die Knoten ausgebaut werden. Das wiederum dürfte bautechnisch machbar, aufgrund der dichten Bebauung v. a. im Raum Liestal aber städtebaulich anspruchsvoll sein.

Eine mögliche relative Förderung des MIV gegenüber dem ÖV (vgl. Kapitel 2.5.1) würde im Konflikt zu [§120 KV](#) stehen, welcher eine umweltgerechte Verkehrsordnung und die Förderung des öffentlichen Verkehrs ebenso postuliert wie [§ 14 Umweltschutzgesetz \(USG BL, SGS 780\)](#). Eine solche Stärkung des MIV zwischen zwei eher dichten Räumen in den inneren Korridoren würde auch den Zielsetzungen des Agglomerationsprogramms widersprechen. Grundsätzlich wäre es möglich, auf der Umfahrung Süd auch Buslinien zu betreiben. Ihr Potenzial zur Stärkung des ÖV auf der Beziehung zwischen den beiden Talschaften dürfte jedoch beschränkt sein. Vor diesem Hintergrund müsste zuerst vertieft geprüft werden, ob die Umfahrung Süd – inklusive der erwähnten direkten Buslinien zwischen den beiden Talschaften – mit den Zielen und Grundsätzen der Raumplanung konsistent ist und im Sinne des Aufgaben- und Finanzplans einen «bedarfsgerechten Ausbau» der Verkehrsinfrastruktur darstellt. Gleichermassen wäre zu prüfen, ob eine effizientere Nutzung der bestehenden Infrastruktur eher im Sinne der raumplanerischen Ziele (Raumplanungsgesetz, kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm, Sachplan Verkehr, Raumkonzept CH) und im Einklang mit dem Aufgaben- und Finanzplan wäre.

Zusammenfassend kann beim heutigen Kenntnisstand nicht abschliessend beurteilt werden, ob eine Umfahrung Süd kompatibel mit den massgebenden gesetzlichen und planerischen Instrumenten von Bund, Kanton, Agglomeration und Regionen gemäss Kapitel 2.2 ausgestaltet werden kann. Aufgrund der durchgeführten Modellrechnungen besteht zudem ein nicht unerhebliches Risiko, dass mit einer Umfahrung Süd primär die Belastung auf der deutschen A98 reduziert wird, während die Entlastung auf der A2 Hagnau-August und dem kantonalen Strassennetz gering sein dürfte.

2.5.4. Zusammenfassende Würdigung

Aufgrund der erwarteten Wirkungen gemäss Kapitel 2.5.1 und der Beurteilung der Konsistenz mit dem rechtlich-planerischen Rahmen gemäss Kapitel 2.5.3 wird die mit der Gesetzesinitiative vorgeschlagene Umfahrung Süd nachfolgend anhand der folgenden Aspekte gewürdigt.

Handlungsbedarf: Ist die Funktionalität des Strassennetzes heute spürbar beeinträchtigt?

Gemäss den Ausführungen in Kapitel 2.3 ist der Handlungsbedarf im Grundsatz unbestritten. Engpässe auf dem Nationalstrassennetz existieren und werden künftig eher zunehmen. Die Gefahr von Ausweichverkehr auf das kantonale Strassennetz – und damit verbunden auch das Risiko von steigenden Verlustzeiten für den Busverkehr und eine stärkere Belastung der Bevölkerung – ist real und ebenfalls eher zunehmend.

Wirksamkeit: Kann der vorgeschlagene Ansatz einer Umfahrung Süd einen substantiellen Beitrag leisten, um die Situation zu verbessern?

Mit einer Umfahrung Süd sinken die Reisezeiten zwischen den Regionen Liestal und Birsstadt beträchtlich. Es ist denkbar, dass diese stärkere Vernetzung zwischen den beiden wichtigsten Wirtschaftsräumen des Kantons positive volkswirtschaftliche Auswirkungen nach sich zieht. Die beiden Räume Birsstadt und Ergolzthal würden funktional stärker miteinander vernetzt. Mit direkten Buslinien auf der Umfahrung Süd würden die Reisezeiten mit dem ÖV zwischen den beiden Räumen sinken und Autofahrende auf derselben Beziehung könnten den bedeutendsten Engpass auf dem

Strassennetz im Kanton – die A2 zwischen Hagnau und Augst – umfahren. Das Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz Richtung Basel bzw. südlich davon im Raum Muttlenz-Pratteln wird dagegen durch eine Umfahrung Süd kaum entlastet. Das liegt einerseits daran, dass der Verkehr vor allem auf der A2 Richtung Stadt Basel ausgerichtet ist und das heutige Aufkommen zwischen den Räumen Liestal und Birsstadt vergleichsweise klein ist. Andererseits ist damit zu rechnen, dass die durch die Umfahrung Süd erreichte (geringe) Entlastung der A2 durch Rückverlagerungen von der deutschen A98 und vom Kantonsstrassennetz wieder aufgefüllt wird. Schliesslich kann die Umfahrung Süd zu neuen Engpässen und damit Staus auf dem Strassennetz führen, weil sie Autoverkehr zwischen den bereits heute stark belasteten Räumen Birsstadt und Liestal anzieht. Dieser Mehrverkehr dürfte die Verlustzeiten für Auto- und Busverkehr an heute bereits kritischen Knoten im Umfeld der Tunnelportale (Knoten Reinach Kägen, Dornachbrugg, Liestal Zentrum, etc.) erhöhen. Ob die oben beschriebenen Vorteile die Nachteile überwiegen, liess sich in der zur Verfügung stehenden Zeit nicht beurteilen.

Notwendigkeit und Verhältnismässigkeit: Sind weniger aufwändige Massnahmen als der Ausbau des Strassennetzes denkbar, mit welchen die Defizite behoben werden können?

Gemäss den durchgeführten Modellrechnungen ist es unklar, ob mit der Umfahrung Süd das in der Initiative formulierte Ziel einer «Entlastung von über grossem Strassenverkehr» erreicht wird. Jedenfalls erreicht wird eine bessere Vernetzung durch kürzere Reisezeiten zwischen zwei Wirtschaftsräumen. Für beide Ziele – Entlastung und Vernetzung – ist aktuell nicht geklärt, ob andere Massnahmen dieselben oder noch grössere Wirkungen erzielen würden. Denkbar wären beispielsweise direkte ÖV-Verbindungen, ein ausgebautes Velonetz oder auch raumplanerische Massnahmen (Stadt der kurzen Wege). Ohne Prüfung solcher Alternativen bleibt unklar, ob die Umfahrung Süd zielführend und notwendig ist.

Die Verhältnismässigkeit des Vorhabens kann zum jetzigen Zeitpunkt ebenfalls noch nicht abschliessend beurteilt werden. Dabei ist zu berücksichtigen, dass der Kanton Basel-Landschaft die Planungs- und Baukosten (siehe auch Kap. 2.4) für eine Umfahrung Süd voraussichtlich vollumfänglich selbst tragen müsste. Eine Realisierung und Finanzierung der Umfahrung Süd durch den Bund als HLS-Ausbau ist weder wahrscheinlich noch zielführend, weil der Bund mit dem Rheintunnel und dem Ausbau Hagnau-Augst bereits deutlich weiter fortgeschrittene Vorhaben verfolgt, deren Entlastungswirkung auf die A2/A3 zudem im Gegensatz zur Umfahrung Süd unbestritten ist. Ob der Bund die Umfahrung Süd im Rahmen des Agglomerationsprogramms mitfinanziert, ist angesichts der Zielkonflikte (v. a. bzgl. Zukunftsbild und MIV-Anteil) ebenfalls fraglich. Schliesslich müsste auch überprüft werden, ob die Umfahrung Süd bestehende und geplante ÖV-Angebote übermässig konkurrenziert und so deren Wirtschaftlichkeit reduziert.

2.6. Stellungnahme des Regierungsrates

2.6.1. Beurteilung der Initiative

Gesetzesinitiative adressiert relevante Problemstellung

Die Gesetzesinitiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd» greift einen relevanten Aspekt der kantonalen Verkehrs-, Raumentwicklungs- und Wirtschaftspolitik auf. Die Erreichbarkeit der beiden Wirtschaftsräume Liestal und Birsstadt (Arlesheim/Reinach) und deren Verbindung untereinander sind für den Wirtschaftsstandort von hoher Bedeutung. Die heutigen Engpässe auf dem Strassennetz (v. a. A2/A3), aber auch auf der Schiene, schmälern die Erreichbarkeit von und für Bevölkerung und Wirtschaft gleichermassen. Der Regierungsrat anerkennt den angesprochenen Handlungsbedarf und möchte diesen aktiv angehen.

Umfahrung Süd: Sehr hohe Kosten, zum heutigen Stand unklare Wirkungen

Die vorgeschlagene Umfahrung Süd zwischen der Birsstadt und dem Raum Liestal würde wegen der unterirdischen Führung (Tunnellänge: voraussichtlich mindestens 8 Kilometer) sehr hohe, in

dieser Grössenordnung für den Kanton noch nicht dagewesene Kosten nach sich ziehen. Die direkte Linienführung würde die Reisezeit mit dem Auto zwischen beiden Räumen deutlich senken. Dadurch würden Autofahrten angezogen (induzierter Verkehr, vgl. Kapitel 2.5.1). Dieser zusätzliche Verkehr könnte unter Umständen neue Engpässe in den Zentren von Reinach, Arlesheim und Liestal nach sich ziehen und den Kostendeckungsgrad des ÖV-Angebotes vermindern. Ob die hohen Kosten und der Mehrverkehr im Umfeld der Tunnelportale durch die (geringen) Entlastungen auf dem übrigen Strassennetz und den wirtschaftlichen Nutzen von schnelleren Reisezeiten zwischen den beiden Teilräumen aufgewogen werden, lässt sich in der kurzen Zeit, die für die Erarbeitung der vorliegenden Landratsvorlage gesetzlich zur Verfügung steht, nicht sauber überprüfen. Ebenso lässt sich nicht beurteilen, ob die angestrebten Wirkungen mit weniger hohen Kosten erreicht werden könnten.

Schnittstellen zur Nationalstrasse: Netzhierarchie soll gewahrt bleiben

Für einen funktionierenden Verkehrsablauf auf dem Strassennetz südöstlich von Basel ist die Nationalstrasse A2/A3 von zentraler Bedeutung. Mit der 2020 verabschiedeten Ergänzung von [§ 43e Strassengesetz](#) hat der Regierungsrat bereits einen umfassenden Auftrag, die nötigen Schritte zu ergreifen, um das bestehende HLS-Netz betreffend Kapazität und Funktionalität so zu entwickeln, dass der Verkehr aus dem mit dem HLS-Netz verbundenen öffentlichen Strassennetz möglichst rückstaufrei aufgenommen und bestehende Engpässe beseitigt werden können. Der Regierungsrat setzt sich gestützt auf diesen und weitere Gesetzesartikel beim Bund bereits heute mit Nachdruck für nötige Ausbauten des Nationalstrassennetzes ein. Mit der Veröffentlichung der Studie «Verkehr '45» und der daraus folgenden Prioritätenreihung ist der Fahrplan des Bundes für die Ausbauten des Autobahnnetzes im Raum Basel unterdessen klarer. Der Regierungsrat befürwortet im Sinne der Netzhierarchie, dass der Bund selbst die Kapazitätsengpässe auf seinem Strassennetz angeht, zumal die A2 im Raum Basel prozentual vergleichsweise viel (inter-)nationalen Verkehr aufnimmt. Deshalb möchte der Regierungsrat keine Ausbauten des Kantonsstrassennetzes planen, die primär das Nationalstrassennetz oder die deutsche Autobahn entlasten. Die Modellrechnungen zeigen, dass dieses Risiko mit der Umfahrung Süd besteht.

Noch ausstehende Vorarbeiten

Der Regierungsrat erachtet es als zu verfrüht, mit dem heutigen Wissensstand bereits einen einzigen Lösungsansatz für die adressierte Problemstellung festzuschreiben. Vielmehr gilt es in einem ersten Schritt einen Fächer verschiedener Ansätze vertieft auf Wirkungen und Kosten zu untersuchen. Der durch die Initiative eingebrachte Ansatz einer Umfahrung Süd ist dabei mit zu untersuchen. Ein solches Vorgehen entspricht sowohl der guten fachlichen Praxis als auch den einschlägigen Normen (insbesondere SIA⁵ 111/112). Zugleich wird auf diese Weise der Auftrag aus dem Bundesgesetz über die Raumplanung erfüllt, wonach die Kantone ihre raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung (im Rahmen der Richtplanung) aufeinander abzustimmen haben ([Art. 8 Abs. 1 Bst. b Raumplanungsgesetz, RPG, SR 700](#)), was mit der singulären Betrachtung eines Strassenprojekts nicht gelingt.

Instrumentarium

Der Regierungsrat hat dem Landrat beantragt, die Initiative auf der Grundlage eines [Gutachtens des Rechtsdienstes von Regierungsrat und Landrat vom 25. September 2025](#) für rechtsgültig zu erklären. Das Gutachten kommt zu dem Schluss, dass auch mehr oder weniger konkrete Bauprojekte Gegenstand einer Volksinitiative sein können, selbst wenn das basellandschaftliche Verfas-

⁵ Die Normen des Schweizerischen Ingenieurs- und Architektenvereins SIA sind durch den Kanton Basel-Landschaft für Bau- und Planungsprojekte gemäss [§ 4 Abs. 2 der Verordnung zum Projekt- und Projektportfolio-Management \(VPPM, SGS 140.15\)](#) zwingend anzuwenden.

sungsrecht keine Planungsinitiative kennt. Der Initiativtext wurde damit als mit der Kantonsverfassung vereinbar beurteilt. Dennoch erachtet der Regierungsrat das Festlegen einzelner Infrastrukturvorhaben auf Gesetzesebene als nicht stufengerecht und auch nicht zielführend.

Durch die Aufnahme einzelner Vorhaben in das Strassengesetz entsteht eine willkürliche Mischung aus Projektierungsarbeiten und Infrastrukturen, welche explizit im Strassengesetz genannt sind, und solchen, die das nicht sind. Auch wenn es in der Vergangenheit in Einzelfällen bereits erfolgt ist, strebt der Regierungsrat hinsichtlich der Projektierungsarbeiten und Infrastrukturen ein einheitliches Vorgehen und eine einheitliche Verankerung in den dafür rechtlich vorgesehenen Instrumenten an.

Gerade für räumlich wirksame Vorhaben, wie es Verkehrsinfrastrukturen sind, hat der Gesetzgeber ein anderes Instrument vorgesehen, welches explizit konkrete räumliche Situationen regeln soll: den kantonalen Richtplan (KRIP). Dieser hat die Aufgabe, «*die wesentlichen Bestandteile der künftigen räumlichen Ordnung des Kantonsgebietes, die als Vorgaben für die Regelung der Nutzung des Bodens (Nutzungsplanung) festgelegt werden.*» aufzuzeigen ([§ 9 Abs. 1 Bst. b RBG](#)), also z. B. Strasseninfrastrukturen, welche später auf Basis kantonaler Nutzungspläne erstellt werden. Analog dazu besagt [§ 13 des Strassengesetzes](#), dass die wesentlichen Aspekte der Kantonsstrassen im KRIP festzulegen sind.

Mit der Baselbieter Regelung, dass der KRIP durch den Landrat erlassen wird und dem fakultativen Planungsreferendum untersteht ([§ 11 RBG](#)), erhält er eine sehr hohe demokratische Legitimation. Der Regierungsrat erachtet den KRIP vor diesen Hintergründen als sehr zweckmässiges und einzig richtiges Instrument zur Verankerung und politischen Abstützung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben.

Mit der nach Ansicht des Regierungsrats stufengerechten Vorgehensweise kann das Risiko ausgeschlossen werden, dass die Gesetzesbestimmung als leere Hülle endet, weil die Umsetzung der Umfahrung Süd aus politischen, rechtlichen oder faktischen Gründen scheitert. Auch mit einer Verankerung der Umsetzung der Umfahrung Süd im Gesetz sind weitere Schritte für die Umsetzung inklusiver weiterer Landratsvorlagen (so etwa Ausgabenbeschlüsse) erforderlich. Bei diesen Verfahrensschritten kann sich jederzeit herausstellen, dass die Umsetzung nicht möglich ist, oder dass die Kosten dafür nicht aufgewendet werden sollen oder können. Das Risiko besteht umso mehr, weil im Rahmen Verankerung der Umsetzung der Umfahrung Süd im Gesetz nach Annahme der Initiative den Stimmbürgerinnen und Stimmbürgern keine genügenden Hintergründe und Alternativen offengelegt werden können, weil die Behandlungsfrist dies nicht zulässt. Das vom Regierungsrat stufengerechte und stufenweise vorgeschlagene Vorgehen beugt diesem Risiko vor. Eine umfassende Informationsbeschaffung und Weiterleitung an die Stimmberechtigten ist insbesondere für ein Projekt dieses Ausmasses essentiell. Sollte die Umsetzung in einem stufenweisen Vorgehen scheitern, ist sichergestellt, dass einerseits keine leere und unnötige Gesetzeshülle in der kantonalen Gesetzgebung besteht und andererseits, dass nicht bereits Kosten entstanden sind, die durch ein schrittweises Vorgehen hätten verhindert werden können.

Auch ist es nicht erforderlich, ein neues Instrument zur Berichterstattung zu schaffen, wie dies die Initianten in § 43f Abs. 6 vorsehen. Dieses besteht mit der [Berichterstattung gemäss § 43a und 43e Strassengesetz](#) bereits in gesetzlich verankerter Form.

2.6.2. *Anmerkungen des Regierungsrats zu den Ausführungen der Wirtschaftskammer vom Mai 2026*

Im «[Standpunkt der Wirtschaft](#)», Ausgabe 613 vom 7. Mai 2026, hat die Wirtschaftskammer Basel-Land als Urheberin der Initiative ihre Vorstellungen zur Ausgestaltung der Umfahrung Süd dargestellt. Die Publikation erfolgte nach der Erarbeitung der oben dargestellten Untersuchungen und während der Bereinigung der vorliegenden Landratsvorlage. Im Folgenden nimmt der Regierungsrat kurz Stellung zu einigen wesentlichen Punkten des von der Wirtschaftskammer dargestellten Konzepts:

Diverse in den vorangehenden Kapiteln beschriebene Wirkungen und Einschätzungen gelten sinngemäss auch für das von der Wirtschaftskammer präsentierte Konzept, teils in stärkerer Ausprägung.

Dieses Konzept sieht darüber hinaus wesentlich umfangreichere Bauwerke vor: zwei Tunnelröhren (für das Tram wäre aus Sicherheitsgründen voraussichtlich eine dritte erforderlich), einen zusätzlichen Tunnelast, ein unterirdisches Verzweigungsbauwerk etc. Neben den sehr hohen Investitionskosten (die im «Standpunkt der Wirtschaft» präsentierte Kostenschätzung erachtet der Regierungsrat als deutlich zu tief) ist zu bedenken, dass eine solche Anlage auch entsprechend hohe, dauerhaft wiederkehrende Kosten für Betrieb und Unterhalt zur Folge hätte.

Im MIV würde das von der Wirtschaftskammer vorgestellte Konzept noch stärker als das in Kap. 2.4 dargelegte Nationalstrassenfunktionen übernehmen. Es wäre dann aus Sicht des Regierungsrats keine kantonale Aufgabe (vgl. auch Kap. 2.6.1). Im ÖV hingegen sind die prognostizierten Nachfragezahlen weitaus niedriger als solche, die für einen wirtschaftlichen Trambetrieb erforderlich wären.

Schliesslich ist in planerischer Hinsicht festzuhalten, dass die erheblichen Unterschiede zwischen den Überlegungen des Regierungsrats zu möglichen Ausgestaltungen der Umfahrung und jenen der Wirtschaftskammer zeigen, dass grundlegendere Prüfungen und Beurteilungen verschiedener Optionen erforderlich sind, anstatt bereits jetzt eine Umfahrung gesetzlich zu verankern, deren konkrete Ausprägung und Wirkungen unklar sind.

2.6.3. *Angestrebtes Vorgehen*

Der Regierungsrat lehnt die von der Initiative geforderte Gesetzesanpassung ab. Basierend auf den vorstehenden Überlegungen möchte er für den ausgewiesenen Handlungsbedarf zuerst verschiedene, auf das Gesamtverkehrssystem abgestimmte Lösungsansätze vertieft auf Wirkungen und Kosten untersuchen. In Kenntnis dieser Konsequenzen sollen die wirksamsten und kosteneffizientesten Lösungen identifiziert, weiter projiziert und schliesslich realisiert werden. Dieses Vorgehen entspricht dem Grundsatz eines effizienten und effektiven Einsatzes öffentlicher Gelder.

Als einzig richtiges Instrument für die Festlegung eines solchen Herangehens erachtet der Regierungsrat den kantonalen Richtplan, weshalb er beabsichtigt, eine entsprechende Planungsanweisung in die in Erarbeitung befindliche Gesamtüberprüfung des Teils Verkehr aufzunehmen. Die Mitbestimmungsrechte von Parlament und Volk bleiben auf diese Weise vollumfänglich gegeben, da der kantonale Richtplan im Kanton Basel-Landschaft vom Landrat erlassen wird und dem fakultativen Planungsreferendum untersteht ([§ 11 RBG](#)).

Der Regierungsrat möchte die Lösungsfindung auf dem übergeordneten Verkehrsnetz zwischen den Teilräumen Ergolzthal und Birsstadt in einem ganzheitlichen, strategischen Planungsprozess angehen (Phase 1 gemäss Leistungsmodell der Norm SIA 112). Für zentrale Elemente sind auch Vorstudien (Phase 2) möglich. Ziel ist es, die Bedürfnisse und Zielsetzungen zu klären und abzustimmen, danach mehrere grundlegend denkbare Lösungsansätze zu entwickeln und miteinander zu vergleichen. Damit wird geklärt, für welche Massnahmen Projektierungsarbeiten ausgelöst werden sollen.

Angestrebt werden Optimierungen des Gesamtverkehrssystems. Das ist konsistent mit den gesetzlichen und planerischen Vorgaben (vgl. Kapitel 2.2) und berücksichtigt, dass stabilere Reisezeiten und eine konstant hohe Erreichbarkeit der Wirtschafts- und Lebensräume nicht nur durch Ausbauten für den MIV möglich sind, sondern auch durch mehr Verkehrsteilnehmende, die den ÖV oder den Veloverkehr nutzen. Bei der Entwicklung der Massnahmen gilt der Grundsatz, dass die Optimierung des Bestandes dem Ausbau vorgehen soll. Wenn (betriebliche) Optimierungen nicht ausreichen, können Ausbauten des Strassennetzes ebenso Teil der gesamtverkehrlichen Strategie sein wie solche des ÖV oder des Fuss- und Veloverkehrs. In jedem Fall geprüft wird im

Rahmen des Planungsprozesses der durch die Initiative eingebrachte Ansatz einer Umfahrung Süd.

Es wird ein interdisziplinärer Prozess angestrebt, bei welchem verkehrliche, raumplanerische, bautechnische, städtebaulich-freiräumliche und planungsrechtliche Aspekte frühzeitig und umfassend untersucht und abgewogen werden. So wird die Wahrscheinlichkeit erhöht, dass die Massnahmen nach Abschluss des Planungsprozesses zügig projektiert und realisiert werden können.

Wie auch in der Initiative gefordert, sind die raumplanerischen Anforderungen zu berücksichtigen. Mit dem Planungsprozess soll basierend auf einer fundierten Analyse eine gesamtverkehrliche, auf die angestrebte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm abgestimmte Strategie erarbeitet werden. In denselben Planungsgrundlagen wird im Sinne der Netzhierarchie angestrebt, den motorisierten Verkehr möglichst auf dem Nationalstrassennetz zu bündeln. Die heutigen Engpässe auf dem Nationalstrassennetz wie auf der A2/A3 zwischen Augst und Basel sollen durch den Bund (und nicht durch den Kanton) behoben werden.

Im Rahmen des Planungsprozesses werden auch die Kosten der möglichen Ansätze ermittelt. Es wird geprüft, ob die gesamtheitlichen Kosten in einem ausgewogenen Verhältnis zum volkswirtschaftlichen Nutzen stehen. Darüber hinaus wird geklärt, wo eine Mitfinanzierung durch den Bund (z. B. im Rahmen des Agglomerationsprogramms) beantragt werden könnte.

2.7. Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung

Der Bezug zum Aufgaben- und Finanzplan sowie zur Langfristplanung ist oben im Kap. 2.2.2 dargestellt.

2.8. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Nach [§ 78a Abs. 2 GpR](#) hat der Regierungsrat dem Landrat die Zustimmung zur Initiative oder deren Ablehnung zu beantragen.

2.9. Finanzielle Auswirkungen

Voraussichtliche Mehr- oder Minderausgaben resp. Mehr- oder Mindereinnahmen (§ 4a Abs. 1 Bst. a Vo FHG):

☒ Ja

☐ Nein

Die Initiative hat im Fall ihrer Annahme letztlich Mehrausgaben zur Folge. Diese Mehrausgaben sind allerdings nicht Gegenstand der vorliegenden Landratsvorlage, sondern wären nach Annahme der Initiative im Rahmen der ordentlichen Prozesse in den Aufgaben- und Finanzplan aufzunehmen und es wären entsprechende Ausgabenbewilligungen einzuholen.

Sehr grobe Ersteinschätzungen der Kosten infolge einer allfälligen Annahme der Initiative sind in Kap. 2.4 dargestellt (0,9-1,6 Mrd. Franken (+/- 50%) für Planung, Projektierung und Bau).

Die Kostenschätzungen sind im Falle der Annahme der Initiative zu präzisieren und diese genaueren Angaben sind dem Antrag zur Ausgabenbewilligung zugrunde zu legen.

Für den Planungsprozess gemäss Kap. 2.6.2 werden anhand durchgeführter ähnlicher Planungen im Grossraum Basel und der ganzen Schweiz Kosten im Bereich von 1 Mio. Franken abgeschätzt. Nach Beschluss der Planungsanweisung im Richtplan ist diese Schätzung zu konkretisieren und eine entsprechende Ausgabenbewilligung einzuholen. Die Kosten für die Projektierung und Umsetzung der aus dem Prozess resultierenden Massnahmen können aufgrund von dessen Ergebnisoffenheit noch nicht abgeschätzt werden.

Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 4a Abs. 1 Bst. b Vo FHG):

☒ Ja

☐ Nein

Die Mittel für den im Falle der Annahme der Initiative anzustossenden Projektierungsprozess (und die spätere Realisierung einer Umfahrung Süd) sind im aktuellen Investitionsprogramm 2026-2035 resp. im aktuellen AFP noch nicht eingestellt. Sollte die Initiative angenommen werden, so ist dies in das auf die Abstimmung folgenden Folgeprogramms vorzunehmen.

Der Regierungsrat hat die Mittel von 1 Mio. Franken für den Planungsprozess gemäss Kap. 2.6.2 in das Investitionsprogramm 2027-2036 eingestellt. Die Mittel für die Realisierung einer Lösungsvariante wird er gegebenenfalls termingerecht in eines der Folgeprogramme einstellen.

Auswirkungen auf den Stellenplan (§ 4a Abs. 1 Bst. b Vo FHG):

☐ Ja

☒ Nein

Aus heutiger Sicht ist noch kein Stellenbedarf prognostizierbar. Im Falle der Annahme der Initiative wäre diese Frage im Rahmen der Projektkonkretisierung nochmals vertieft zu prüfen.

Wirtschaftlichkeitsbetrachtung und Risiken (§ 4a Abs. 1 Bst. c Vo FHG):

Betrachtungen zu Wirtschaftlichkeit und Risiken einer Umfahrung Süd sind, soweit heute bereits möglich, in Kap. 2.4 und 2.5 der vorliegenden Landratsvorlage dargestellt.

2.10. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

2.11. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e und e^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Die Initiative entfaltet direkte Wirkung nur für den Kanton. Die vorliegende Landratsvorlage hat daher keine unmittelbaren Auswirkungen auf KMU. Die abgeschätzten verkehrlichen Auswirkungen bei Annahme der Initiative sind oben beschrieben. Auch auf die Gemeinden hat die vorliegende Vorlage keine unmittelbaren Auswirkungen. Sie wären, soweit räumlich betroffen, sowohl bei Annahme der Initiative als auch beim weiteren Vorgehen gemäss Absicht des Regierungsrats (vgl. Kap. 2.6.2) als Planungspartner in die weiteren Arbeiten involviert.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Die formulierte Gesetzesinitiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd» wird abgelehnt und den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.
2. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, die formulierte Gesetzesinitiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd» abzulehnen.

Liestal, 23. Juni 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

– Landratsbeschluss

Landratsbeschluss

über die formulierte Gesetzesinitiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd»; Ablehnung

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die formulierte Gesetzesinitiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd» wird abgelehnt und den Stimmberechtigten zur Abstimmung unterbreitet.
2. Den Stimmberechtigten wird empfohlen, die formulierte Gesetzesinitiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd» abzulehnen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: