

Vorlage an den Landrat

**Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)
Anpassung 2017 (Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation)**

2019/230

vom 26. März 2019

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung ([RPG; SR 700](#)) werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthafte bessere Lösung möglich ist. Im Rahmen des Richtplanverfahrens können aber auch Aufträge des Parlaments an den Regierungsrat, Aufträge des Bundesrats an den Kanton sowie erledigte Aufträge zu Anpassungen führen.

Mit der vorliegenden Landratsvorlage sollen insgesamt vier bestehende Objektblätter (V 1.2, V 2.1, V 2.2 und V 2.3) samt den entsprechenden Einträgen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur im kantonalen Richtplan ([KRIP](#)) angepasst werden.

Auslöser dieser Richtplananpassung ist die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation und die offizielle Einreichung beim Bund Ende Dezember 2016. Gemäss Vorgaben von Art. 17c des Bundesgesetzes vom 22. März 1985 über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel ([MinVG; SR 725.116.2](#)) wird für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der richtplanrelevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6 gemäss Weisung des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen. Im Übrigen werden unter anderem weitere, rechtliche Aspekte unter Ziffer 2.1.2 dieser Vorlage erläutert.

Eine finanzielle Mitbeteiligung des Bundes an agglomerationsrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen setzt die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms in den Bereichen Siedlung und Verkehr voraus. Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes, wobei hierfür auch die nicht infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft entscheidend sind.

Im Vergleich zur 1. Generation und 2. Generation der Agglomerationsprogramme sind höhere Anforderungen zu erfüllen und ist von einer noch grösseren Konkurrenz der eingereichten Agglomerationsprogramme auszugehen. Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2019 eine Botschaft zur 3. Generation der Agglomerationsprogramme unterbreiten. Auf der Grundlage des entsprechenden Beschlusses werden dann Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften der Agglomerationen abgeschlossen und die Freigabe der Mittel beim Bundesparlament periodisch beantragt.

Zudem hat der Bundesrat zum Bereich Verkehr im Zusammenhang mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans vom 7. März 2017 unter Ziffer 3 festgehalten, dass die Massnahme "Entflechtung Pratteln (1. Etappe)" als Zwischenergebnis (anstelle Festsetzung) genehmigt wird. Diese Änderung ist bereits übernommen worden. Des Weiteren hat der Bundesrat den Kanton unter Ziffer 8 beauftragt, bei der Weiterentwicklung des Richtplans hinsichtlich der übergeordneten Massnahmen strikt zwischen Projekten nationaler und kantonaler Zuständigkeit zu unterscheiden. Zur Umsetzung dieses Auftrags wird bei Projekten, bei welchen im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung Veränderungen vorgenommen werden, neu der Zusatz ("Kompetenz Bund") ergänzt, wenn es sich um Projekte in Bundeshoheit handelt.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	Agglomerationsprogramm Basel und strategische Mobilitätsaspekte im Richtplan des Kantons Basel-Landschaft	4
2.1.2.	Was sind Agglomerationsprogramme	4
2.1.3.	Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation	5
2.1.4.	Abstimmung Siedlung und Verkehr bzw. zwischen Gemeinden, Regionen und Kantonen in den Gefässen des Agglomerationsprogramms Basel	6
2.1.5.	Verankerung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation im Kantonalen Richtplan	6
2.1.6.	Siedlungsprojekte gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation (Kt. BL)	7
2.1.7.	Verkehrsprojekte gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation	9
3.	Erläuterungen zu den Anpassungen der Objektblätter	12
3.1.	Generelle Vorbemerkungen	12
3.2.	Anpassung Objektblatt V 1.2 Agglomerationsprogramm	12
3.3.	Anpassung Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Projekte	12
3.4.	Anpassung Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz	14
3.5.	Anpassung Objektblatt V 2.3 Schienennetz	15
3.6.	Erläuterungen zu den Änderungen der Richtplankarten	16
3.6.1.	Anpassungen an der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	16
3.6.2.	Anpassungen an der Richtplan-Gesamtkarte	17
3.6.3.	Fortschreibungen	17
4.	Kosten	20
4.1.	Allgemeines	20
4.2.	Projekte des Kantons Basel-Landschaft aus dem Agglomerationsprogramm Basel	20
4.3.	Finanzhaushaltrechtliche Prüfung	22
5.	Regulierungsfolgenabschätzung	22
6.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	22
6.1.	Generelle Stimmungslage zur KRIP-Anpassung 2017	23
6.2.	Anpassungsbegehren zu den Objektblättern	25
6.2.1.	Objektblatt V1.2 Agglomerationsprogramm	25
6.2.2.	Objektblatt V2.1 Übergeordnete Projekte	26
6.2.3.	Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz	34
6.2.4.	Objektblatt V2.3 Schienennetz	40
6.3.	Anpassungsbegehren zu den Richtplankarten	45
7.	Antrag	47
8.	Anhang	47

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

2.1.1. Agglomerationsprogramm Basel und strategische Mobilitätsaspekte im Richtplan des Kantons Basel-Landschaft

Die vorliegende Anpassung des Kantonalen Richtplans ist ausgelöst durch die Einreichung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation, beim Bund, wie in den folgenden Kapiteln, insbesondere Kap. 2.1.5, näher erläutert werden wird. Der Erarbeitung des Baselbieter Anteils am Agglomerationsprogramm lagen unter anderem die mobilitäts- und verkehrsstrategischen Vorgaben des rechtskräftigen Kantonalen Richtplans zu Grunde, wie sie insbesondere im Objektblatt V 1.1 (Gesamtverkehrsschau) sowie in den Planungsgrundsätzen der nachfolgenden Objektblätter verankert sind. Folglich wird durch das Agglomerationsprogramm auch kein Änderungsbedarf in diesen strategischen Vorgaben ausgelöst und entsprechend werden mit der vorliegenden Vorlage keine solchen Änderungen unterbreitet. Die vorliegend unterbreiteten Änderungen beziehen sich grossmehrheitlich auf konkrete Einzelvorhaben und die entsprechenden richtplanerischen Vorgaben dazu (siehe auch Erläuterungen in Kap. 3). Hier besteht kurzfristig Handlungsbedarf.

Der Regierungsrat beabsichtigt jedoch, zusätzlich zur längerfristigen Weiterentwicklung der Mobilität im Kanton unabhängig vom Agglomerationsprogramm eine Mobilitätsstrategie vorzulegen und für diejenigen Aspekte mit massgeblichen räumlichen Auswirkungen entsprechende Änderungen des kantonalen Richtplans zu beantragen. Es ist vorgesehen, eine entsprechende Landratsvorlage zu erarbeiten und vorzulegen, wenn die vorliegende Vorlage verabschiedet ist.

2.1.2. Was sind Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationsprogramme bilden einen wichtigen Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Agglomerationen bestehen typischerweise aus urbanen Räumen mit einer Kernstadt und mit ihr verzahnten Siedlungsgebieten. Im Bericht "Agglomerationspolitik des Bundes" hat der Bundesrat Ende 2001 dazu seine Strategie festgelegt. Aufgrund der guten Erfahrungen mit der 2001 eingeführten – jedoch zeitlich befristeten – Agglomerationspolitik hat der Bundesrat entschieden, die Agglomerationspolitik zu konsolidieren und weiterzuentwickeln. Um auch in Zukunft Projekte für den Agglomerationsverkehr unterstützen zu können und auch die Finanzierung der Nationalstrassen langfristig zu sichern, haben Bundesrat und Parlament auf Verfassungsstufe den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds ([NAF](#)) geschaffen. Dieser neue Fonds wurde im Februar 2017 vom Souverän gutgeheissen. Er soll 2018 in Kraft treten. Damit wird die heute noch gültige Gesetzgebung zum Infrastrukturfonds ([IFG](#)) zukünftig durch die Gesetzgebung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds ([NAF](#)) abgelöst.

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument und soll gemeinde-, kantons- und landesübergreifend im funktionalen Raum der Agglomeration, auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmt, die Verkehrssysteme der Agglomerationen verbessern (Art. 17a Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer; [MinVG](#)). Es wirkt primär anreizorientiert (Art. 17c MinVG). Das heisst, erst das Vorliegen eines Agglomerationsprogramms kann die Fördermittel des Bundes für Verkehrsinfrastrukturen auslösen. Allerdings muss das Agglomerationsprogramm inhaltliche und formale Grundanforderungen (GA) erfüllen, damit Bundesbeiträge ausgelöst werden können (vgl. auch [Weisung](#) über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015). Voraussetzungen für Bundesbeiträge sind:

- GA1: Partizipation; Einbindung und politische Abstimmung schweizerischer und ausländischer Gebietskörperschaften (Gemeinden, regionale Körperschaften, Kantone und Länder) einerseits und die Bevölkerung andererseits
- GA2: Bestimmung einer Trägerschaft

- GA3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen
- GA6: Sicherung von Umsetzung und Controlling; Massnahmen müssen in kantonale Planung eingebunden und behördenverbindlich verankert sein (A-Projekte müssen im kantonalen Richtplan den Status "Festsetzung" haben)

Das unter Federführung der Geschäftsstelle Agglo Basel erarbeitete Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, koordiniert die Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung in der trinationalen Agglomeration Basel. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger des ganzen Agglomerationsraums. Es handelt sich beim Agglomerationsprogramm um ein langfristiges Planungsinstrument, welches periodisch (alle vier Jahre) zu überarbeiten ist und aus vier Teilen besteht:

- einem Konzeptteil (Zukunftsbild),
- einem Analyseteil,
- einem (Teil-) Strategieteil und
- einem Massnahmenteil.

Die Freigabe der Bundesmittel erfolgt alle vier Jahre. Dies macht der Bund von obgenannten Voraussetzungen sowie von der Gesamtwirkung der vorgesehenen Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft abhängig. Eine Mitfinanzierung durch den Bund beträgt höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. Den Vorrang haben dabei Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen (Art. 17d Abs. 1 und 3 MinVG).

Im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG) ist festgehalten, dass die Trägerschaften in den Agglomerationsprogrammen nachzuweisen haben, dass und wie sie die Voraussetzungen für Bundesbeiträge erfüllen.

2.1.3. Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation

Mit der Gründung des Vereins Agglo Basel im Sommer 2014 sind die deutschen und französischen Partner nun gleichberechtigt in die Trägerschaft integriert. Agglo Basel hat sich zur trinationalen Koordinationszentrale für eine abgestimmte und qualitätsvolle Verkehrs- und Siedlungsplanung entwickelt. Gleichzeitig wurden auch die Gemeinden enger in die Arbeiten eingebunden. In verschiedenen Workshops wurde gemeinsam mit den Städten und Gemeinden an der konkreten Umsetzung des Zukunftsbildes 2030 gearbeitet. Inhaltlich misst das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms der trinationalen S-Bahn eine herausragende strategische Rolle als strukturierendes Element der Siedlungsplanung bei und verpflichtet zu einer grenzüberschreitend abgestimmten Angebotsplanung. Und schliesslich liegen dem Agglomerationsprogramm erstmals Grundzüge einer trinational abgestimmten Strategie Strasse zu Grunde.

Um die Entscheidungsstrukturen besser abzustützen und effizienter zu gestalten, wurde am 1. Juli 2014 der Verein Agglo Basel nach Schweizerischem Recht gegründet. Mitglieder des Vereins sind die Kantone AG, BL, BS, SO, der Landkreis Lörrach mit dem RVHB sowie die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F). Die politische Steuerung und die Geschäftsleitung wurden der neuen Trägerschaftsstruktur angepasst und die Fachgruppen ausgebaut (z. B. FG Raumplanung, FG Strasse, FG S-Bahn). Neu beteiligen sich auch alle partizipierenden Partner an den Kosten.

Die mit dem Zukunftsbild erarbeitete Vision gibt den Orientierungsrahmen für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis 2030 vor. Die konkrete Realisierung des Zukunftsbildes findet auf der kommunalen Ebene statt. Im Rahmen der Erarbeitung der 3. Generation der Agglomerationspro-

gramme stand die Zusammenarbeit mit den Gemeinden deshalb im Vordergrund. Die Kooperation zwischen Geschäftsstelle Agglo Basel und den Gemeinden ist korridorweise erfolgt. In jedem Korridor ist eine neue und grenzüberschreitende Zusammenarbeit aufgegleist. Die Gemeinden der Korridore befürworten die Zusammenarbeit im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel. Bei den Diskussionspunkten "Projekte" und "Organisation" sind die Prozesse angelaufen und stossen auf zunehmendes Interesse. Anhand der Teilstrategien und Massnahmen wird grenzüberschreitend an der Umsetzung der Vision gearbeitet, um eine nachhaltige, prosperierende Entwicklung der Agglomeration Basel sicherzustellen. Dabei gilt es in jedem Korridor kommunale, regionale und kantonale Aktivitäten mit unterschiedlichen Akteuren und Zeithorizonten zu koordinieren. Ein gut etablierter und längerfristig ausgerichteteter Austausch ist von grosser Bedeutung, um alle Projekte und Planungen möglichst gut aufeinander abzustimmen.

2.1.4. Abstimmung Siedlung und Verkehr bzw. zwischen Gemeinden, Regionen und Kantonen in den Gefässen des Agglomerationsprogramms Basel

Das im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation entwickelte Zukunftsbild wurde in der 3. Generation weiterentwickelt und zugleich mit den acht Korridoren der Agglomeration Basel (Leimental, Birstal, Ergolzthal, Wiesental, Laufental/Thierstein, Hochrhein, Oberrhein/Kandertal und Pays de Saint-Louis) und den laufenden Richtplanrevisionen der Kantone, der Überarbeitung des Regionalplans Hochrhein-Bodensee auf deutscher sowie jener des "Schéma de Cohérence Territoriale" (SCOT) auf französischer Seite abgestimmt. Das Zukunftsbild enthält drei neue ländliche Entwicklungsachsen: das Waldenburgertal im Kanton Basel-Landschaft, das Kandertal im Landkreis Lörrach und die Achse Hegenheim – Bartenheim im Pays de Saint-Louis.

Als Auftrag aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation heraus wurde auch die überkommunale Zusammenarbeit hinsichtlich Raumplanung und Verkehr verstärkt in Angriff genommen. So werden die Siedlungsentwicklung und der Verkehr auch im Rahmen eines Bottom-up-Prozess besser aufeinander abgestimmt und das Zukunftsbild in einem kleineren Massstab verankert und vertieft.

Nach Vorbild der Agglomeration Genf sind inzwischen im Rahmen der Zusammenarbeit überall Korridore definiert und initialisiert; insgesamt acht Korridore wie bereits vorangehend aufgeführt. In ihnen werden konkret die agglomerationsrelevanten Siedlungsprojekte der Gemeinden identifiziert und mit den erforderlichen Mobilitätsanforderungen verknüpft. Für den Richtplan des Kantons Basel-Landschaft unmittelbar relevant sind die Abstimmungsergebnisse der Korridore Leimental, Birstal, Ergolzthal, Laufental/Thierstein und Hochrhein.

In einigen Korridoren wurde als Grundlage für die Abstimmungsarbeiten die Erarbeitung von regionalen Leitbildern oder Raumkonzepten an die Hand genommen. Die Region Laufental/Thierstein hat im Spätsommer 2015 ihr Zukunftsbild verabschiedet, die Region Birsstadt im Frühsommer 2016. Die übrigen Korridorprozesse befinden sich jeweils in unterschiedlichen Stadien mit den gleichen/ähnlichen Zielsetzungen.

Aus dem Abstimmungsprozess gingen aber in allen Korridoren am Ende der vierjährigen Agglomerationsprogrammperiode nebst den Siedlungsprojekten jeweils auch die konkreten, für diese Landratsvorlage relevanten Verkehrs-Infrastrukturprojekte hervor, mit denen in den dafür vorgesehenen Zeiträumen im 4-Jahres-Rhythmus begonnen werden soll (Projekte A-Horizont). Auch mittel- bis längerfristig zu realisierende Projekte (Projekte B- und C-Horizont) wurden in die Projektliste des Agglomerationsprogramms aufgenommen.

2.1.5. Verankerung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation im Kantonalen Richtplan

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700) werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Der Anpassungsbedarf für die zu behandelnden Objektblätter des kantonalen Richtplans basiert auf der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation bzw. der Einreichung beim Bund Ende Dezember 2016. Mit dem neuen Agglomerationsprogramm Basel sind Änderungen bei bestehenden Projekten vorzunehmen und neue Vorhaben im kantonalen Richtplan zu integrieren.

Konkret bedeutet dies für den Kanton Basel-Landschaft, dass sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden und zur A-Liste gehören, bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung – das heisst für die dritte Generation voraussichtlich im Zeitraum 2018/19 - im Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bundesrat genehmigt sein müssen. Dies gilt grundsätzlich auch für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind. Diese müssten spätestens nach Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Dabei ist der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen rechtzeitig einzureichen.

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

In der vorliegenden Vorlage finden sich primär die in den Korridorprozessen mit der Siedlungsentwicklung abgestimmten Verkehrsvorhaben.

Das Thema Siedlung sowie raumkonzeptionelle Inhalte, die im Zusammenhang mit dem Zukunftsbild stehen, sind bereits in der Anpassung des Kantonalen Richtplans an die Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes integriert, welche am 8. November 2018 vom Landrat beschlossen wurde und aktuell zur Genehmigung durch den Bund eingereicht ist.

2.1.6. Siedlungsprojekte gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation (Kt. BL)

Das Agglomerationsprogramm muss aufzeigen, dass Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen übereinstimmen. Ein spezielles Augenmerk ist somit auch auf die Teilstrategie Siedlung und die Siedlungsmassnahmen zu richten. Für sie musste die Konformität mit den neuen Bestimmungen der Raumplanungsgesetzgebung (Art. 8 und Art. 8a RPG, RPV und entsprechende Umsetzungsinstrumente) und den darauf basierenden kantonalen Richtplänen im Agglomerationsprogramm nachgewiesen werden. Bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme wird die Konformität der Agglomerationsprogramme mit dem RPG mitberücksichtigt.

Die Siedlungsmassnahmen konkretisieren einerseits das weitere Vorgehen zur Realisierung der zahlreichen Schwerpunktgebiete (und deren Teilareale), andererseits definiert das Agglomerationsprogramm 3. Generation übergeordnete Massnahmen zur Siedlungsverdichtung und -begrenzung. Letztere haben im Vergleich zur 2. Generation einen weniger konzeptionellen Ansatz, sondern rücken ebenfalls die Umsetzung mit den Gemeinden bzw. Korridoren ins Zentrum.

Für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme ist ein RPG-konformer Richtplan zwingend bzw. Voraussetzung. Das revidierte RPG definiert neu in Art. 8a die Mindestinhalte der kantonalen Richtpläne im Bereich Siedlung. Diese sind identisch mit den Zielen der Siedlungsentwicklung des Agglomerationsprogramms gemäss Siedlungsmassnahmen SO, nämlich:

- Grösse und Verteilung der Siedlungsfläche sowie regionale Abstimmung ihrer Erweiterungen
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen
- Sicherstellung der Bauzonendimensionierung nach Art. 15 RPG
- Stärkung der Siedlungserneuerung

Die Anpassung 2016 des kantonalen Richtplans Basel-Landschaft an die Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes enthält mit den Objektblättern Siedlungsgebiet, Bauzonen, Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen, Entwicklungsgebiete, Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte) sowie Standorte für Hochhäuser die erforderliche behördenverbindliche Verankerung der Siedlungsmassnahmen im Agglomerationsprogramm. Die Vorlage [2017/300](#) vom 29. August 2017 wurde am 8. November 2018 vom Landrat beschlossen und ist beim Bund im Genehmigungsverfahren.

Die folgende Tabelle listet die Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation – den Kanton Basel-Landschaft betreffend – auf.

Übersicht Siedlungsmassnahmen Kanton Basel-Landschaft gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Nr.	Schwerpunkte / Areale	Nr.	Bezeichnung	Korridor	Gemeinde	Nr. AP BS 2. Gen.
S0	Siedlungsverdichtung fördern	S0.1	Siedlungsverdichtung fördern	Agglo	Agglo	S01
	Siedlungsbegrenzung durchsetzen	S0.2	Siedlungsbegrenzung durchsetzen	Agglo	Agglo	S02
	Hochhausstrategie	S0.3	Hochhausstrategie	Agglo	Agglo	S03
S5	Pratteln/ Grenzach-Wyhlen	S5.1	Bahnhofsgebiet Pratteln	Hochrhein	Pratteln	S12
S9	Bachgraben-Allschwil	S9.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	Leimental	Allschwil	S3
S10	Widen/Birmatt	S10.1	Birmatt	Birstal	Aesch	S7
		S10.2	Widen	Birstal	Dornach	
S11	MuttENZ	S11.1	Bahnhofsgebiet MuttENZ	Hochrhein	MuttENZ	S11
		S11.2	MuttENZ Areal Hagnau	Hochrhein	MuttENZ	
S12	Salina Raurica	S12.1	Salina Raurica – Pratteln	Hochrhein	Pratteln	S13
		S12.2	Salina Raurica – Augst	Hochrhein	Augst	
S14	Gstad/Schoren/ Untere Widen	S14.1	Gstad	Birstal	Münchenstein	S5
		S14.2	Untere Widen/Schoren	Birstal	Arlesheim	
S15	Reinach/Dornachbrugg/Stöcklin	S15.1	Kägen	Birstal	Reinach	S6
		S15.2	Hinterkirch	Birstal	Reinach	
		S15.3	Stöcklin	Birstal	Reinach	
S16	Birsfelden	S16.1	Hafen Birsfelden	Birstal	Birsfelden	S8
		S16.2	Sternenfeldallee	Birstal	Birsfelden	
S17	Aesch Nord	S17.1	Aesch Nord	Birstal	Aesch	S9
S18	Münchenstein	S18.1	Gartenstadt	Birstal	Münchenstein	S10
		S18.2	Dychrain	Birstal	Münchenstein	
S20	Liestal	S20.1	Zentrum Nord	Ergolzthal	Liestal	S20

Nr.	Schwerpunkte / Areale	Nr.	Bezeichnung	Korridor	Gemeinde	Nr. AP BS 2. Gen.
		S20.2	Bahnhof Liestal	Ergolzthal	Liestal	
		S20.3	Oristal	Ergolzthal	Liestal	
		S20.4	Heidenweid-Grammet-Cheddite	Ergolzthal	Liestal	
S21	Ergolzachse	S21.1	Gelterkinden – Eifeld	Ergolzthal	Gelterkinden	S23
		S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	Ergolzthal	Sissach	
S22	Laufen	S22.1	Kernstadtentwicklung	Laufental	Laufen	S21
		S22.2	Entwicklungsgebiet Nau	Laufental	Laufen	
		S22.3	Weststrasse	Laufental	Laufen	
S23	Zwingen	S23.1	Papierfabrik	Laufental	Zwingen	S22
		S23.2	Kernentwicklung	Laufental	Zwingen	

2.1.7. Verkehrsprojekte gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Die folgenden Tabellen listen die Massnahmen Verkehr des Kantons Basel-Landschaft gemäss dem Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation auf, differenziert nach A-, B- und C-Horizont sowie gruppiert nach Verkehrsmittelkategorien. Es bleibt der Hinweis, dass die Agglomerationsprogramm-Massnahmen gemäss den "Langsamverkehrs-Paketen" (LV-Pakete) häufig keine Richtplanrelevanz haben. Es handelt sich um eine Vielzahl von kommunalen und kantonalen Massnahmen, welche oft im Rahmen von (Strassen)-Sanierungen realisiert werden und planerisch oft kurzfristige Verfahren und Abläufe aufweisen. Zudem können in diesem Bereich - im Rahmen der finanziellen Rahmenbedingungen - auch Projektverschiebungen vorgenommen werden. Die Agglomerations- und somit auch die Richtplanrelevanz bildet die Summe der Massnahmen, über deren Realisierung auch im "Rapporting" gegenüber dem Bund periodisch Bericht erstattet werden muss (Umsetzungsbericht).

Übersicht Verkehrsmassnahmen Kanton Basel-Landschaft gemäss Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation
A-Massnahmen 2019 - 2022

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ¹ Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
LVA2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/DE	Fuss-Velo	39.6	A	
LVA3	LV-Korridorpaket Ergolzthal	BL	Fuss-Velo	9.9	A	
LVA4	LV-Korridorpaket Birstal	BL	Fuss-Velo	3.8	A	
LVA5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	BL	Fuss-Velo	2.3	A	
LVA6	LV-Korridorpaket Leimental	BL	Fuss-Velo	4.5	A	
Ö7	Bushof Bottmingen	BL	ÖV-Knoten	7.0	A	
Ö8	Bushof Grellingen	BL	ÖV-Knoten	1.4	A	
Ö9	Bushof Frenkendorf	BL	ÖV-Knoten	2.0	A	
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	BL	ÖV-Strasse	5.1	A	
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	BL	ÖV-Strasse	7.8	A	Ae
M1	Vollanschluss Aesch	BL	MIV	55.4	A	üM
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	SO/BL	MIV	28.3	A	C
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	BL	MIV	19.5	A	A
M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	BL	MIV	6.0	A	
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	BL	MIV	18.5	A	
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	BL	MIV	3.0	A	
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost	BL	MIV	3.0	A	
M11	Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof	BL	MIV	5.5	A	
				222.6		

B-Massnahmen (2023-2026)

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ² Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
LVB2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/DE	Fuss-Velo	11.0	B	
LVB3	LV-Korridorpaket Ergolzthal	BL	Fuss-Velo	1.0	B	
LVB4	LV-Korridorpaket Birstal	BL	Fuss-Velo		B	
LVB5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	BL	Fuss-Velo	1.5	B	
LVB6	LV-Korridorpaket Leimental	BL	Fuss-Velo	0.2	B	
Ö24	Bushof Zwingen	BL	ÖV-Knoten	2.0	B	
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	BL	ÖV-Strasse	7.0	B	
Ö26	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	BS	ÖV-Knoten	1.0	B	
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	BL	MIV	177.0	B	
M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	BL	MIV	60.0	B	
M16	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	BL	MIV	16.8	B	C
M17	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	BL	MIV	5.5	B	
M18	Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	BL	MIV	35.0	B	
				318.0		

¹ inklusive Projektierungskosten, provisorische erste Schätzung

² inklusive Projektierungskosten, provisorische erste Schätzung

C-Massnahmen (2027-2030)

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ³ Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
LVC2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/DE	Fuss-Velo		C	
LVC3	LV-Korridorpaket Ergolzthal	BL	Fuss-Velo		C	
LVC4	LV-Korridorpaket Birstal	BL	Fuss-Velo		C	
LVC5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	BL	Fuss-Velo	1.2	C	
LVC6	LV-Korridorpaket Leimental	BL	Fuss-Velo		C	
Ö28	Tram Polyfeld	BL	Tram	100.0	C	C
Ö32	Tram Dreispitz	BS/BL	Tram	59.8	C	B
Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld	BL	Tram	45.0	C	
Ö36	Tram Allschwil-Letten (Neuweilerstrasse – Paradies – Letten)	BL	Tram	40.0	C	B
Ö43	ÖV-Drehscheibe Laufen	BL	ÖV-Knoten	39.0	C	C
M20	Tunnel Allschwil	BL	MIV	245.0	C	
M21	Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	BL	MIV	100.0	C	
M23	Teilumfahrung Reinach Süd	BL	MIV	20.0	C	
M24	Oberwil, Langmattstrasse	BL	MIV	15.0	C	
				665.0		

Für Änderungen der richtplanrelevanten Massnahmen wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

³ inklusive Projektierungskosten, provisorische erste Schätzung

3. Erläuterungen zu den Anpassungen der Objektblätter

3.1. Generelle Vorbemerkungen

Der Bundesrat hat den Kanton im Rahmen der Genehmigung des kantonalen Richtplans ("Anpassung 2012") vom 07. März 2017 unter Ziffer 8 beauftragt, bei der Weiterentwicklung des Richtplans hinsichtlich der übergeordneten Massnahmen strikt zwischen Projekten nationaler und kantonaler Zuständigkeit zu unterscheiden. Zur Umsetzung dieses Auftrags wird bei Projekten, bei welchen Veränderungen vorgenommen werden, neu der Zusatz ("Kompetenz Bund") ergänzt, wenn es sich um Projekte in Bundeshoheit handelt. Dies ist insbesondere bei Nationalstrassenprojekten sowie bei Projekten der Fall, welche aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden. Der Zusatz wird beim Beschrieb und der örtlichen Festsetzung hinter die Projektbezeichnung gestellt. Wird ein Vorhaben in der vorliegende Richtplananpassung nicht verändert, so wird auch die Aufnahme des Zusatzes für dieses Vorhaben auf eine zukünftige Anpassung (spätestens mit der Gesamtüberprüfung des Richtplans) verschoben.

3.2. Anpassung Objektblatt V 1.2 Agglomerationsprogramm

Rechtliche Grundlage

Vgl. Kap. 2.1.2

Ausgangslage

Mit der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel wurden die Arbeiten der 1. und 2. Generation weitergeführt. Die 3. Generation setzt aber auch neue Akzente (vgl. Kap. 2.1.3).

Anpassungen

Im Rahmen der konkreten Anpassung von Objektblatt V 1.2 wird zur Hauptsache die erforderliche Verankerung und Abstimmung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, mit dem kantonalen Richtplan vollzogen. Entsprechend wird das Objektblatt V 1.2, Agglomerationsprogramm, im Sinne von neuen Fakten, Erkenntnissen und Rahmenbedingungen den aktuellen Verhältnissen angepasst bzw. fortgeschrieben.

3.3. Anpassung Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Projekte

Rechtliche Grundlage

Vgl. Kap. 2.1.2

Ausgangslage

Das Objektblatt V 2.1, Übergeordnete Projekte, ist im Sinne geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 3. Generation.

Anpassungen

APBS-Nr.	Neue BL-Richtplanvorhaben	Koordinationsstand
Ü40 Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2, Anpassung / Ausbau Anschlüsse Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	Vororientierung

Bemerkungen zum Vorhaben Kapazitätserhöhung A18, Anpassung / Ausbau Anschlüsse

Zum Zeitpunkt der Redaktion des Agglomerationsprogramms war der Neue Netzbeschluss, welcher den Übergang der A18 an den Bund umfasst, noch in der Behandlung in den Eidgenössischen Räten. Aus diesem Grund wurde im Agglomerationsprogramm nach Massnahmen im heutigen Nationalstrassenperimeter (Ü40) und solchen auf der heutigen kantonalen Hochleistungsstrasse (Ü41) unterschieden. Mit der Volksabstimmung vom Februar 2017 ist über den Neuen Netzbeschluss endgültig entschieden worden, so dass die Massnahmen im KRIP nun zusammengeführt dargestellt werden können. Die Richtplanrelevanz ergibt sich aus der voraussichtlichen Flächeninanspruchnahme und dem Abstimmungsbedürfnis mit benachbarten Raumnutzungen.

APBS 3.G.: Umsetzung / Anpassung KRIP⁴		APBS 2.G.: Projekte APBS 2.G. / Koordinationsstand KRIP⁵	
Ü1	Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) (Kompetenz Bund) Anpassung: Text	Ü1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) Koordinationsstand: Festsetzung
Ü9	Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund) Anpassung: Festsetzung	Ü6	Ausbau Doppelspur Laufental Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Ü22	Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann / - Basel Bad.-Bhf (Herzstück) Anpassung: Planungsanweisung c) (keine Projektbeschreibung)	Ö2	Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn) (Objektblatt V2.3) Koordinationsstand: Kein
Ü25	Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau) Anpassung: Text	Ü2	Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau) Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Ü33	Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)	Ü10	Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Ü43	H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung) (Kompetenz Bund)	Ü15	H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung) Koordinationsstand: Zwischenergebnis
	(Richtplaneintrag entfällt)	Ü12	H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal) Koordinationsstand: Festsetzung

Ü1 Bemerkungen zu den Vorhaben Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) und Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)

Gemäss aktueller Planung im Bahninfrastrukturbereich handelt es sich um drei Vorhaben: "Leistungssteigerung Ostkopf" beim Bahnhof Basel SBB sowie Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) und Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau). Da sich das erste Vorhaben vollumfänglich im Kanton Basel-Stadt befindet, ist eine Planungsanweisung, aber kein Objektbeschrieb vorgesehen. Die Objektbeschriebe für die beiden Entflechtungs-Vorhaben sind aktualisiert worden.

Ü22 Herzstück Basel

Im Sinne einer Systematisierung der KRIP-Einträge wird dieses ausserkantonale Projekt neu im Objektblatt V 2.1 (statt bisher V 2.3) angesprochen. Eine Beschreibung der Massnahme im Kapitel C ist nicht vorgesehen, da das Projekt nicht im Kanton BL liegt. Hingegen wird das hohe Interesse des Kantons am Vorhaben in Form einer Planungsanweisung zum Ausdruck gebracht und in konkretes Handeln umgesetzt.

⁴ Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

⁵ aktueller Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft; Mutation 2012 Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation

Ü33 Bemerkungen zum Vorhaben Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel (alt: Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel)

Das Vorhaben ist in der Zwischenzeit konkretisiert worden. Die Erarbeitung eines Generellen Projekts für den Rheintunnel läuft. Die Bezeichnung und der Beschrieb im KRIP werden entsprechend angepasst.

Bemerkungen zum bisherigen Vorhaben H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)

Für die Erneuerung der Umfahrung Liestal steht eine umfassende Instandsetzung unter dem Einsatz von Ultra-Hochleistungs-Faserbeton (Variante UHFB) im Vordergrund. Die Erstellung eines Zentrumsanschlusses Liestal ist damit nicht mehr möglich und wird nicht weiter verfolgt. Die vorgesehenen Massnahmen zur Erneuerung sind nicht richtplanrelevant.

3.4. Anpassung Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz

Rechtliche Grundlage

Vgl. Kap. 2.1.2

Ausgangslage

Das Objektblatt V 2.2, Kantonsstrassennetz, ist im Sinne geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 3. Generation.

Anpassungen

APBS 3.G. Nr.	Neue BL-Richtplanvorhaben	Koordinationsstand
M5	Keine Aufnahme in KRIP: (Laufen, Verlegung Naustrasse)	----- (Festsetzung)
M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	Vororientierung Planungsanweisung
M20	Tunnel Allschwil	Planungsanweisung
M23	Teilumfahrung Reinach Süd	Vororientierung
M24	Oberwil, Langmattstrasse	Festsetzung

M5 Bemerkungen zum Vorhaben Laufen, Verlegung Naustrasse

Die Massnahme ist im Agglomerationsprogramm 3. Generation (mit Projektnummer M5) enthalten. Sie war zum Zeitpunkt der Redaktion des Agglomerationsprogramms im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Nau der Stadt Laufen für eine Realisierung im A-Horizont vorgesehen. Da die Gemeindeversammlung Laufen jedoch in der Zwischenzeit die Zonenplanänderung sowie einen Projektierungskredit für die Arealentwicklung abgelehnt hat, erfolgt vorläufig keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan.

M15 Bemerkungen zum Vorhaben Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau

Beschreibung des Vorhabens siehe Objektblatt. Mit der Aufnahme in den Kantonalen Richtplan als Vororientierung erfolgt die Trasseesicherung. Zudem werden die Voraussetzungen zur weiteren Abstimmung mit anderen raumrelevanten Vorhaben geschaffen.

M20 Bemerkungen zum Vorhaben Tunnel Allschwil

Die Aufnahme des Tunnels Allschwil als Teil der Umfahrung Allschwil in den Kantonalen Richtplan ist ein Schritt der Umsetzung des Auftrags aus Strassengesetz § 43c.

M23 Bemerkungen zum Vorhaben Teilumfahrung Reinach Süd

Das Vorhaben ist Bestandteil des Entwicklungskonzeptes Birsstadt.

M24 Bemerkungen zum Vorhaben Oberwil, Langmattstrasse

Auf Basis der Motion [2016/100](#) wurden die Arbeiten am Projekt Langmattstrasse dringlich vorange-
trieben und ein Vorprojekt erarbeitet und das Vorhaben zusammen mit einer separaten Richtplan-
vorlage dem Landrat zur Beschlussfassung unterbreitet. Mit Landratsbeschluss vom 31. Januar
2019 wurde das generelle Projekt abgelehnt, die Aufstufung des Vorhabens in den Koordinations-
stand "Festsetzung" jedoch beschlossen. Die Frist für das fakultative Planungsreferendum ist noch
nicht abgelaufen. Die Ergebnisse werden aber orientierend in den Richtplan übernommen

**Bemerkungen zum Vorhaben Übernahme der Gemeindestrasse Wölferstrasse zwischen
Rheinstrasse und A22-Anschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord durch den Kanton und Abtretung
der Kantonsstrassen Fraumattstrasse und Erzenbergstrasse in Füllinsdorf und Liestal an die Ge-
meinden**

Aktueller Stand KRIP BL	Anpassung KRIP BL
Übernahme der Gemeindestrasse Wölferstrasse zwischen Rheinstrasse und A22-Anschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord durch den Kanton Abtretung der Kantonsstrassen Fraumattstrasse und Erzenbergstrasse in Füllinsdorf und Liestal an die Gemeinden Koordinationsstand: Zwischenergebnis	Festsetzung
Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau Koordinationsstand: Vororientierung	Zwischenergebnis

Es handelt sich um projektbezogene Übernahmen und Abtretungen; die Netzanpassungen werden
in Folge der Inbetriebnahme der A22 zwischen Pratteln und Liestal (Projekt H2 Pratteln – Liestal)
erforderlich. Um die Umsetzung zeitnah vornehmen zu können, sind sie in die aktuelle Vorlage
aufgenommen worden, auch wenn kein unmittelbarer Bezug zur 3. Generation der Agglomerati-
onsprogramme besteht.

Bemerkungen zum Vorhaben Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau

Für das Vorhaben sind Variantenuntersuchungen erfolgt. Das ursprünglich angenommene Erfor-
dernis, im Zuge des in Kürze anstehenden Doppelspurausbaus Grellingen – Duggingen eine Auf-
hebung der Bahnübergänge vorzunehmen, besteht zwischenzeitlich nicht mehr. Dementsprechend
kann das Variantenstudium mittelfristig vertieft und eine optimale Lösung gesucht werden. Aus die-
sem Grund wird Grellingen vorläufig auch nicht mehr in der Liste der Gemeinden, in denen Stras-
sen zur Abtretung vorgesehen sind, im Objektblatt V 2.2 geführt.

3.5. Anpassung Objektblatt V 2.3 Schienennetz

Rechtliche Grundlage

Vgl. Kap. 2.1.2

Ausgangslage

Das Objektblatt V 2.3, Schienennetz, ist im Sinne geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingun-
gen anzupassen. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 3. Gene-
ration.

Anpassungen

APBS 3.G. Nr.	Neue BL-Richtplanvorhaben	Koordinationsstand
Ü12	Wendeschleife Böttmingen	Zwischenergebnis
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann	Vororientierung
Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld	Planungsanweisung

Bemerkungen zum Vorhaben ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann

Der ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann ist eine flankierende Massnahme zum Strassenprojekt "Zubringer Bachgraben – Nordtangente" (vgl. auch LRV [2016/381](#)).

APBS 3.G.: Umsetzung / Anpassung KRIP		APBS 2.G.: Projekte APBS 2.G. / Koordinationsstand KRIP	
Ö43	ÖV-Drehscheibe Laufen Anpassung: Text	Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen Koordinationsstand: Festsetzung
Ü31	Tram Salina Raurica Anpassung: Zusammenführung der beiden Etappen	Ö18a Ö18b	Tramerschliessung Salina-Raurica (1. Etappe) Tramerschliessung Salina-Raurica (2. Etappe) Koordinationsstand: Festsetzung
Ü13	Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein Anpassung: Festsetzung		Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Ö43 Bemerkungen zum Vorhaben ÖV-Drehscheibe Laufen

Die Beschreibung des Vorhabens wird infolge der Fertigstellung des Bushofs Laufen angepasst.

Ü31 Bemerkungen zum Vorhaben Tram Salina Raurica

Basierend auf dem aktuellen Projektstand sowie dem Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm, 2. Generation, ist derzeit keine Etappierung des Vorhabens vorgesehen.

3.6. Erläuterungen zu den Änderungen der Richtplankarten

Zu beschliessen sind die "Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur" sowie die "Richtplan-Gesamtkarte".

3.6.1. Anpassungen an der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

In der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur werden die Strassen-, Schienen- und Wegnetze sowie die Strassenkategorien (HLS, HVS, übrige Kantonsstrassen) durch den Landrat festgelegt. Zudem führt auch die Änderung des Koordinationsstands zu einer Anpassung der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, sofern diese eine Änderung des Netzstatus nach sich zieht, z. B. von einer Trasseesicherung (i. d. R. Zwischenergebnis) zu einer Aufnahme ins Strassen- oder Schienennetz als Netzbestandteil (Festsetzung).

Folgende Anpassungen der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur werden vorgenommen:

Streichung von Netzelementen

- Aufhebung Vollanschluss: H2/A22 Zentrumsanschluss Liestal

Darstellung orientierender Planinhalt

- Trasseefreihaltung: Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)

Neue / geänderte Netzelemente

Gegenüber dem KRIP 2017 (Stand September 2017) sollen folgende richtplankartenrelevante neue Netzelemente in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur aufgenommen werden:

- Kantonsstrasse Abtretung: Abtretung folgender Gemeindestrassen in Füllinsdorf und Liestal an die Gemeinden gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Fraumattstrasse und Erzenbergstrasse
- Kantonsstrasse Übernahme: Übernahme folgender Gemeindestrasse in Füllinsdorf durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Wölferstrasse zwischen Rheinstrasse und A22-Anschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord

- Trasseesicherung: Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)
- Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) und Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)
- Ausbau Doppelspur Laufental
- H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)
- Kantonsstrasse: Grellingen Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Westlich und östlich des Bahnhofs wird die Signatur für abzutretende Kantonsstrassen aus der Richtplan-Gesamtkarte entnommen und südlich der Bahnlinie wird die Signatur "Trasseesicherung" ergänzt. Die Aufhebung der Signatur "abzutretende Kantonsstrasse" ist – aufgrund der vielen Richtplanaussagen am gleichen Ort – darstellerisch kaum erkennbar.
- Trasseesicherung – Änderung Linienführung: H18 Umfahrung Laufen-Zwingen (Trasseefreihaltung) (Kompetenz Bund)
- Ausbau Normalspur: Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) (Kompetenz Bund)
- Ausbau Normalspur: Änderung (Eingrenzung) Bereich Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund)
- Trasseesicherung: Oberwil, Langmattstrasse

3.6.2. Anpassungen an der Richtplan-Gesamtkarte

Folgende Anpassungen der Richtplan-Gesamtkarte werden vorgenommen:

Streichung von Netzelementen

- Aufhebung Vollanschluss: H2/A22 Zentrumsanschluss Liestal

Darstellung orientierender Planinhalt

Keine Mutation

Neue / geänderte Netzelemente

Gegenüber dem KRIP 2017 (Stand September 2017) sollen folgende richtplankartenrelevante neue Netzelemente in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur aufgenommen werden:

- Trasseefreihaltung: Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)
- Vollanschlüsse: Kapazitätserhöhung A18 Stufe 1 und 2: Anpassung / Ausbau Anschlüsse H18 (Kompetenz Bund)
- Trasseefreihaltung – Aufhebung / Änderung Linienführung: H18 Umfahrung Laufen-Zwingen (Trasseefreihaltung) (Kompetenz Bund)
- Ausbau Normalspur: Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) (Kompetenz Bund)
- Ausbau Normalspur: Änderung (Eingrenzung) Bereich Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund)
- Tram-Wendeschlaufe: Wendeschlaufe Bottmingen (Kompetenz Bund)
- Trasseefreihaltung: Oberwil, Langmattstrasse
- Trasseefreihaltung: Reinach, Teilumfahrung Reinach Süd
- Trasseefreihaltung: Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau
- ÖV-Korridor: ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann

3.6.3. Fortschreibungen

Kleinere Abweichungen, textliche Berichtigungen und geringfügige Änderungen von untergeordneter räumlicher und sachlicher Bedeutung bedürfen keiner formellen Anpassung des Richtplanes oder der Richtplankarten. Es handelt sich dabei um Änderungen, die im Rahmen der bereits vorgezeichneten räumlichen Entwicklung stehen. Mit diesen Fortschreibungen wird der Richtplan aktuell gehalten. Fortschreibungen bedürfen keiner Beschlüsse des Landrats; sie sind unverzüglich dem Bund zu melden (Art. 11 Abs. 3 [RPV](#)).

Textänderung:

Objektblatt V 2.2, örtliche Festlegungen, Festsetzung:

Mit der "Anpassung 2012" ([LRV 2015/034](#)) ist die Übernahme des folgenden Strassenzugs in den textlichen örtlichen Festlegungen festgesetzt worden: "Gasstrasse bis Weierweg, Weierweg, Rosenstrasse bis Militärstrasse sowie Kasinostrasse zwischen Rosenstrasse und Kasernenstrasse". Die Kartendarstellung der Vorlage umfasst hingegen richtigerweise zusätzlich auch den Abschnitt der Rosenstrasse zwischen Militär- und Kasinostrasse. Dies entsprach auch stets der planerischen Absicht, da sonst eine Netzlücke bestehen geblieben wäre. Der Text wird somit der Kartendarstellung angepasst auf "Gasstrasse bis Weierweg, Weierweg, Rosenstrasse bis Kasinostrasse sowie Kasinostrasse zwischen Rosenstrasse und Kasernenstrasse".

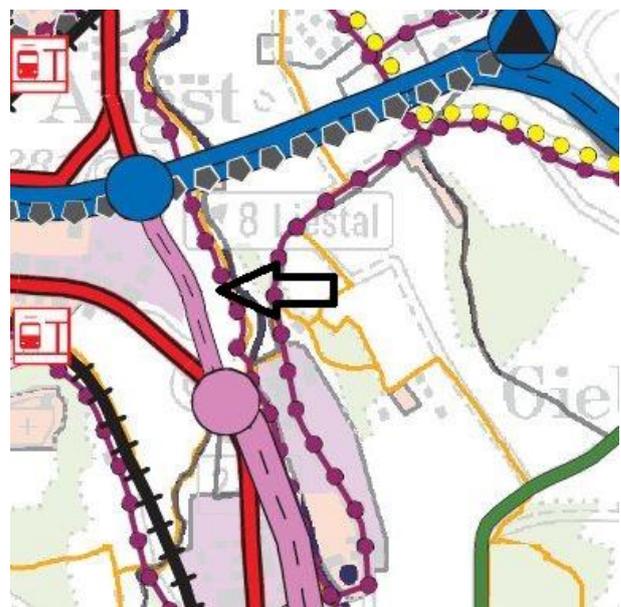
Kartendarstellungen:

Frenkendörferstrasse Pratteln:

Die Strecke zwischen dem Anschluss Pratteln Ost (A22) und dem Anschluss Liestal (A2/A3) geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über und ist daher gemeinsam mit der übrigen A22 als "von nationaler Bedeutung" zu kennzeichnen. Als wichtiges Lückenschluss-Element im Netz der Hauptverkehrsstrassen ist sie darüber hinaus seit Inbetriebnahme als solche (und nicht "grün" als Hochleistungsstrasse) signalisiert.



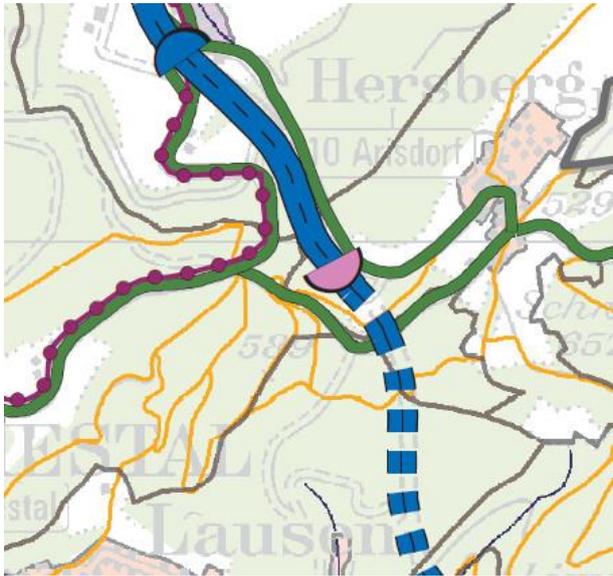
alt



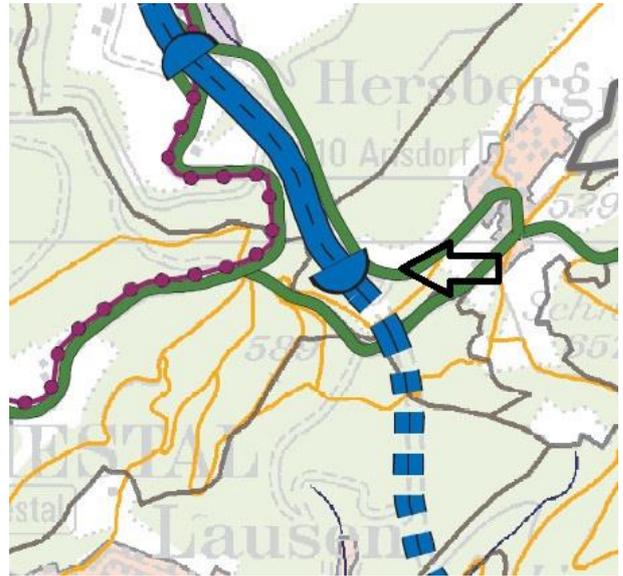
neu

Anschluss Arisdorf:

Der Anschluss Arisdorf ist seit seiner Erstellung Bestandteil des Nationalstrassennetzes.



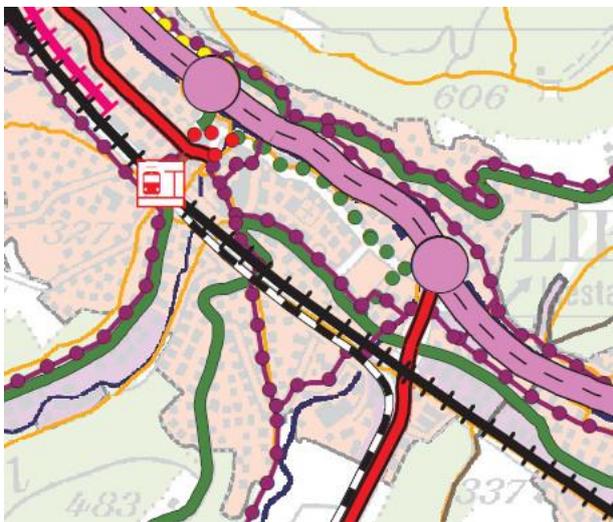
alt



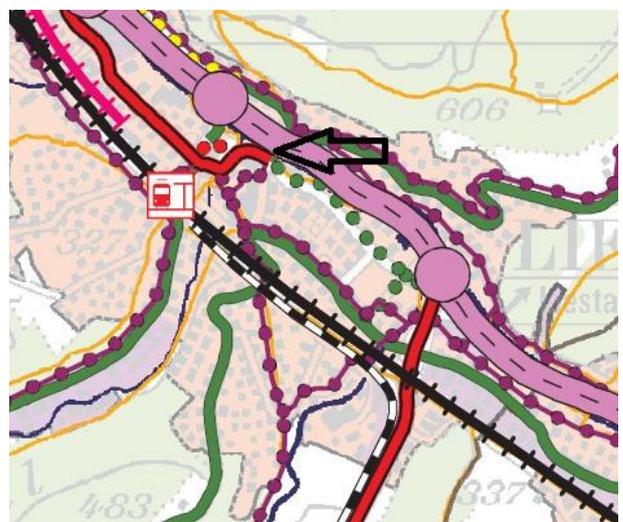
neu

Rebgasse/Gerberstrasse Liestal:

Die Rebgasse und die Gerberstrasse in Liestal befinden sich im Eigentum des Kantons und sind Kantonsstrassen. Dies war im Kantonalen Richtplan auch so eingetragen. Im Zuge der „Anpassung 2012“ ist die Signatur (wohl im Zuge der Übernahme von Weierweg und Rosenstrasse) irrtümlich auf „Übernahme“ geändert worden.



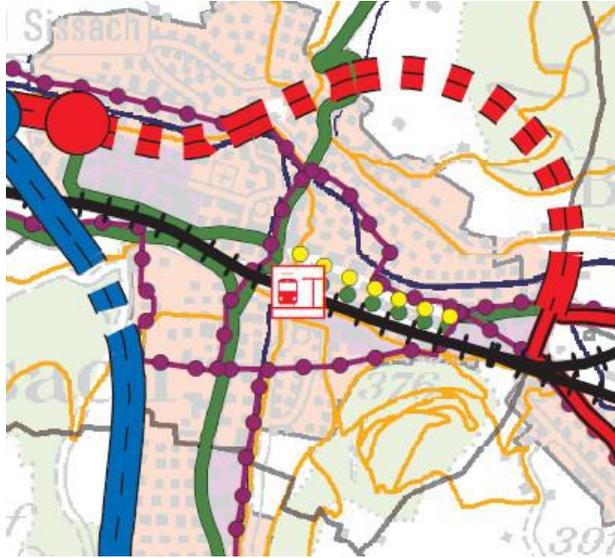
alt



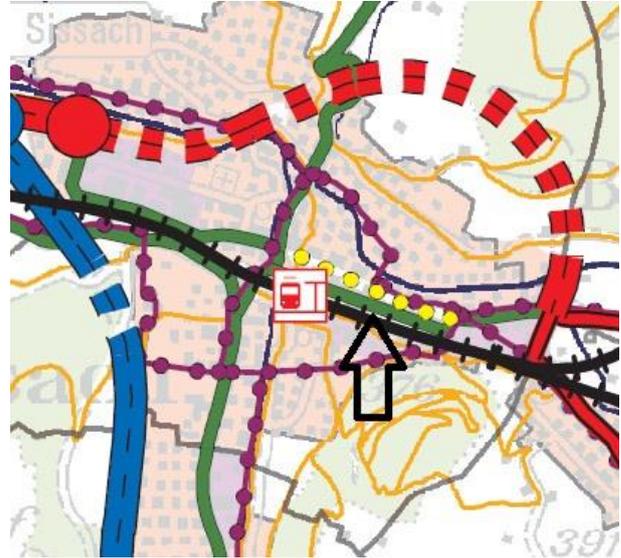
neu

Bahnhofstrasse/Güterstrasse Sissach:

Die Bahnhofstrasse und die Güterstrasse in Sissach sind mit LRV [2008/017](#) und LRB Nr. 698 vom 25. September 2008 als übrige Kantonsstrasse in den kantonale Strassennetzplan der Region Ergolzthal-Ost, Strassen im Raum Sissach, aufgenommen worden. Dies ist nicht in die Darstellung des parallel entstehenden Kantonalen Richtplans überführt worden.



alt



neu

4. Kosten

4.1. Allgemeines

Die vorliegende Vorlage hat keine direkten Kostenfolgen. Für die Umsetzung von im Richtplan verankerten Projekten sind die regulären Entscheidungsschritte bezüglich den Projekten, Krediten und Finanzierung einzuhalten. Dementsprechend werden dem Landrat für alle grösseren, durch den Kanton BL zu finanzierenden Massnahmen entsprechende Einzelvorlagen vorgelegt werden.

4.2. Projekte des Kantons Basel-Landschaft aus dem Agglomerationsprogramm Basel

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation beantragt die trinationale Agglomeration Basel eine Mitfinanzierung in Höhe von insgesamt ca. 631 Mio. Franken für die zentralen Verkehrsmassnahmen für den Umsetzungszeitraum ab 2019–2022 für die A-Listen-Projekte.

Jene Massnahmen der A-Liste, welche einer (Mit)-Finanzierung durch den Kanton Basel-Landschaft bedürfen, sind gemäss folgender Darstellung im Investitionsprogramm vorgesehen. Es handelt sich dabei um die totalen Investitionskosten ohne Anteil des Bundes im Umfang von 40 % (Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation, Prüfbericht des Bundes vom 14. September 2017):

A-Massnahmen mit teilweiser Finanzierung durch Kanton BL

Nr.	Massnahme	Kosten ⁶ Mio. CHF	Mittel in Aufgaben- und Finanzplan 2018-2021 einge- stellt (inkl. Ausblick bis 2027)
Ö7	Bushof Bottmingen	7.0	priorisiert
Ö8	Bushof Grellingen	1.4	priorisiert
Ö9	Bushof Frenkendorf	2.0	priorisiert
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	5.1	priorisiert
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	7.8	priorisiert
M1	Vollanschluss Aesch	55.4	Projektierung bereits erfolgt (rechtskräftig), Bau infolge Netzbeschluss durch Bund
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18	28.25	Anteil BL priorisiert
M3	Anschluss Angenstein Aesch	19.5	Projekt priorisiert, Bau infolge Netzbeschluss durch Bund
M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	6.0	priorisiert
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	18.5	kantonaler Anteil priorisiert (AP-Projekt enthält auch kommunale Projektteile)
LV14	Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6.5	priorisiert
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	3.0	kantonaler Anteil priorisiert (AP-Projekt enthält auch kommunale Projektteile)
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendör- ferstrasse	3.0	priorisiert
	TOTAL ca. Mio. CHF	163.45	

Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes, wobei hierfür auch die nicht infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr entscheidend und die Grundanforderungen des Bundes zu erfüllen sind. Die Auswirkungen der Massnahmen des Agglomerationsprogramms auf die Umwelt und Landschaft werden ebenfalls mitberücksichtigt und beim Bund mitbewertet (vgl. auch Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16. Februar 2015).

Die Agglomerationsprogramme der 1. Generation wurden im Verlauf des Jahres 2008 durch den Bund geprüft (Beitragssatz Agglo BS = 40 %). Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation enthielten die Massnahmen im Rahmen der Freigabe der Mittel ab 2015 (Beitragssatz Agglo BS = 35 %). Die 3. Generation der Agglomerationsprogramme enthält die Massnahmen der A-Liste, für die im Programm Agglomerationsverkehr ab 2019 Mittel bereitgestellt werden. Gesamtschweizerisch stehen 37 Agglomerationsprogramme im Wettbewerb mit einem Kostenrahmen von ca. 12.7 Milliarden Franken, wobei Massnahmen für die Eisenbahn erstmals nicht mehr über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden. Dabei haben aus Sicht der Agglomerationen Verkehrsprojekte für ca. 7.3 Milliarden Franken Priorität. Der Beitragssatz des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation beträgt 40 %.

Der Beitragssatz des Bundes ergibt sich aus der Gesamtwirkung (Nutzen) und den Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms. Aufgrund der Berücksichtigung der Hinweise betreffend die Verbesserung des Agglomerationsprogramms Basel (vgl. Prüfbericht zur 2. Generation), wird mit einem ähnlichen Beitragssatz wie für die 2. Generation gerechnet. Dabei gelten für alle A-Projekte die gleichen Mitfinanzierungssätze.

Es bleibt darauf hinzuweisen, dass infrastrukturelle Massnahmen die bei der Wirksamkeitsbeurteilung des Bundes mitberücksichtigt werden, vom Bund als Eigenleistungen eingestuft werden können. Für solche Projekte werden vom Bund keine Mitfinanzierungsbeiträge gesprochen, sie sollen

⁶ inklusive Projektierungskosten, prov. erste Schätzung gemäss Agglomerationsprogramm, 3. Generation

aber gleichwohl mit der angekündigten Priorisierung realisiert werden. Zudem sind von Seite des Bundes Abänderungen, Umpriorisierungen oder ein Ersatz von einzelnen Massnahmen möglich, wenn die Wirkung des Massnahmenpakets insgesamt nicht infrage gestellt wird.

4.3. Finanzhaushaltrechtliche 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.

5. Regulierungsfolgenabschätzung

Mit dieser Landratsvorlage schafft der Kanton die richtplanerische Voraussetzung, dass die Verbesserung der Verkehrssysteme gemäss den Vorgaben des Kantonalen Richtplanes umgesetzt werden können (Art. 17a MinVG). Das heisst, erst das Vorliegen eines Agglomerationsprogramms und die Verankerung der Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr im Kantonalen Richtplan können die Fördermittel des Bundes für Verkehrsinfrastrukturen auslösen. Dabei muss das Agglomerationsprogramm inhaltliche und formale Grundanforderungen (GA) erfüllen und die A-Listenprojekte müssen im Kantonalen Richtplan den Status "Festsetzung" aufweisen, damit Bundesbeiträge ausgelöst werden können (vgl. auch Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16. Februar 2015 sowie Ziffer 2.1.1 ff.). Im Rahmen der Realisierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte besteht für KMU die Chance auf neue Aufträge und regionale Wertschöpfung. Negative Folgen für KMU ergeben sich nicht.

6. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Mit Beschluss Nr. 2017-1706 vom 5. Dezember 2017 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Bau- und Umweltschutzdirektion mit der Durchführung der öffentlichen Vernehmlassung zum kantonalen Richtplan, Entwurf zur Anpassung 2017 "Agglomerationsprogramm Basel / 3. Generation" beauftragt. Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat in ihrem Schreiben vom 12. Dezember 2017 das grenznahe Ausland, die Nachbarkantone, die Gemeinden, die Parteien und Verbände eingeladen, Stellung zum Entwurf zur Richtplananpassung 2017 zu nehmen. Mit gleichem Schreiben wurden die Gemeinden aufgefordert, die Vernehmlassungsunterlagen in ihrer Gemeinde während der Vernehmlassungsfrist vom 14. Dezember 2017 bis 16. März 2018 aufzulegen und in ihrem Publikationsorgan auf die Auflage hinzuweisen. Die Unterlagen waren auch im Sekretariat des Amtes für Raumplanung sowie mittels Internetauftritt einsehbar. Zudem wurde im Amtsblatt des Kantons Basel-Landschaft Nr. 50 in der Ausgabe vom 14. Dezember 2017 auf die Vernehmlassung aufmerksam gemacht.

Insgesamt gingen 67 Stellungnahmen ein, die sich wie folgt verteilen:

Gemeinden (inkl. Regionalplanungsgruppe Birsstadt)	29
Nachbarkantone	4
Grenznahes Ausland	3
Bund (ARE / Raumordnungskonferenz des Bundes ROK bzw. BAFU, SBB, ASTRA, BAV, ENHK)	1
Parteien (inkl. Sektion)	9
Verbände / Interessengemeinschaften	16
Private / Übrige	5

Insgesamt schlossen sich sieben Gemeinden der Stellungnahme des Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) vollumfänglich und drei mit eigenen Ergänzungen an. Fünf Gemeinden haben auf eine eigene Stellungnahme explizit verzichtet und zwei Gemeinden haben sich der Stellungnahme der Baselbieter Bauverwalter-Konferenz angeschlossen. Es bleibt der Hinweis, dass gemäss Beschluss der Delegierten der Generalversammlung des VBLG, sich diejenigen Gemeinden, die keine eigene Vernehmlassung einreichen, der Vernehmlassung des VBLG anschliessen und bei der Auswertung der Vernehmlassung entsprechend zu beachten sind.

Zusammen mit den 57 Gemeinden, welche keine Stellungnahme abgaben und deren Nichtstelligungnahme somit als Zustimmung zu werten ist, ist der Deckungsgrad der Stellungnahmen der Gemeinden mit derjenigen des VBLG hoch. Die Stellungnahme vom Bund ist mit Schreiben vom 22. November 2018 bei der Bau- und Umweltschutzdirektion eingegangen.

6.1. Generelle Stimmungslage zur KRIP-Anpassung 2017

Aus Sicht des Bundes ist die vorliegende Vorlage grundsätzlich genehmigungsfähig. Er beauftragt aber den Kanton, alle Verkehrsinfrastruktur-Vorhaben, die in Bundeskompetenz sind, in den Objektblättern mit dem Zusatz „Kompetenz Bund“ zu kennzeichnen. Zudem wird der Kanton beauftragt, zu prüfen, sämtliche Vorhaben des Sachplans Verkehr in den Richtplan aufzunehmen. Überdies schlägt er aufgrund der Planungs- und Projektentwicklung der Infrastruktur-Vorhaben textliche Anpassungen jeweils unter Ziffer C. der Objektblätter vor.

Im Grundsatz und zur Hauptsache gaben – nebst weiteren, regional und kommunal bezogenen Anträgen – vor allem die drei nachstehenden Themenbereiche Anlass zu teils kontroversen Argumentationen, die im Folgenden wie nachstehend umschrieben werden können:

Nicht der KRIP ist ans Agglomerationsprogramm anzupassen, sondern das Agglomerationsprogramm an den KRIP. Das Vorgehen wird als falsch erachtet / interpretiert.

Primär steht die Kritik zur verfahrensmässigen Abfolge zwischen den Beschlüssen des Agglomerationsprogramms und der KRIP-Mutation bzw. der nur beschränkt möglichen Auseinandersetzung / Diskussion. Dabei wird auch die Stringenz und Nachhaltigkeit der Projekte in Frage gestellt und der Bereich Fuss- und Veloverkehr (Langsamverkehr) als zu summarisch abgehandelt erachtet.

In diesen Kontext passt auch die Kritik, dass konkrete Einzelvorhaben in den Richtplan übernommen werden sollen, ohne diese weiter auf ihre Wirkung überprüft zu haben. So entstünde ein bunter Strauss von Wünschen, welche beispielsweise in der Vorlage ELBA bereits enthalten waren und in der Folge abgelehnt worden sind oder nur vom Landrat in Form von Vorstössen überwiesen bzw. einfach von den Partnern als Agglo-Projekte eingebracht worden sind. So sollten mit der Anpassung der Objektblätter nicht nur die Projekte aus dem Agglomerationsprogramm eingearbeitet, sondern auch übrigen Projekte auf ihre Aktualität hin angepasst werden. Der Bund wolle, dass die Mittel für die Agglomerationsprogramme so eingesetzt werden, "*dass sich die Qualität des Verkehrssystems verbessert, die Siedlungsentwicklung stärker nach innen ausrichtet, weniger Umweltbelastung und weniger Ressourcenverbrauch entstehen und sich die Verkehrssicherheit erhöht*" (vgl. Vernehmlassungsvorlage, Erläuternder Bericht zum Bundesbeschluss über die Verpflichtungskredite für die Beiträge ab 2019 an Massnahmen im Rahmen des Programms Agglomerationsverkehr, S. 2).

Die Aufnahme des Projekts "Teilumfahrung Reinach Süd" gemäss Entwicklungskonzeptes Birsstadt als Vororientierung in den KRIP wird kontrovers diskutiert und eingestuft.

Das Vorhaben "Oberwil, Langmattstrasse, Trasseesicherung (Korridor)", ursprünglich als Zwischenergebnis eingestuft und auf der Basis der Motion [2016/100](#) in einer eigenständigen Vorlage dringlich zum Vorprojekt entwickelt und deshalb als "Festsetzung" eingestuft, wird ebenfalls sehr kontrovers beurteilt.

Hinzu kommen grundsätzliche und kritische Bemerkungen zu den Themen Fuss- und Veloverkehr sowie Biodiversität / nachhaltige Entwicklung. Dabei wird beanstandet, dass Projekte des Fuss- und Veloverkehrs gemäss Agglomerationsprogramm nicht alle unter den LV-Paketen subsumiert seien, wie es die LRV suggeriert (S. 9). Es würde explizite Projekte im A-Horizont geben, welche einen Richtplaneintrag benötigen würden. Gemäss Vorgaben des Bundes müssten A-Projekte im KRIP den Status "Festsetzung" haben, wie die LRV selber festhält (LRV, S. 7). Es werde erwartet, dass dies auch so in der LRV umgesetzt wird.

Ausserdem wird aus Sicht einer Privatperson die Vorlage dahingehend beurteilt, dass an verschiedenen Stellen eine sektorenübergreifende Sicht, die dem Verlust der Biodiversität entgegenwirken kann, noch fehle. Dies sei entsprechend anzupassen, damit der KRIP dem Ziel 15 der Strategie nachhaltige Entwicklung des Bundesrates für die Periode 2016-19 gerecht werde.

Stellungnahme des Regierungsrates

Bei der vorliegenden Mutation geht es primär darum, den vom Bund geforderten Rahmenbedingungen für das Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation im Kantonalen Richtplan zu entsprechen. Dies ist Voraussetzung für die Mitfinanzierung der Projekte durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation. In zeitlicher Hinsicht ist dieses Prozedere im Rahmen eines 4-Jahreszyklus vorgegeben und kann nicht geändert werden. Es ist und war mit der aktuellen KRIP-Vorlage 2017 "Anpassung an das Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation" nie die Absicht, die verkehrliche Konzeption und die Grundsätze der kantonalen Richtplanung anzupassen. Es werden im Grundsatz nur Verkehrsinfrastrukturprojekte dem neuesten / aktuellen Bearbeitungsständen angepasst und entsprechend den Projektständen und Anforderungen des Bundes neu den örtlichen Festlegungen zugewiesen. Dies ist zwingende Voraussetzungen für die Verabschiedung einer Leistungsvereinbarung für die A-Listenprojekte mit dem Bund und eine Grundvoraussetzung für die Mitfinanzierung der entsprechenden A-Listenprojekte durch den Bund. Projekte, welche durch den Bund mitfinanziert werden, müssen in den kantonalen Richtplänen zwingend den Koordinationsstand "Festsetzung" haben. Für Infrastrukturprojekte mit dem Status "Festsetzung" ist die Nachhaltigkeit abgeklärt und die Konformität mit dem KRIP gegeben. Die Projekte der Kategorie "Festsetzung" weisen in der Regel den Stand "Vorprojekt" auf oder haben schon die "Baureife" erlangt, wobei die nötigen Mitwirkungsverfahren durchzuführen oder bereits abgeschlossen sind. Dabei werden jeweils auch stufengerecht die politischen Beschlüsse eingeholt. Entsprechend sind diese Projekte auch mit den involvierten und betroffenen Körperschaften (Kantone, Gemeinden) bereinigt. In diesem Sinne geht es in der vorliegenden KRIP-Anpassung nicht darum, den KRIP verkehrspolitisch an das Agglomerationsprogramm Basel anzupassen; es handelt sich um einen formalen Akt / eine formale Notwendigkeit, welche alle 4 Jahre zwingend vollzogen werden muss (Mitfinanzierungsvoraussetzung durch den Bund) und zeitlich festgelegt ist.

Bei den Massnahmen des Fuss- und Veloverkehrs (Langsamverkehr) handelt es sich vorwiegend um kommunale Massnahmen (Zuständigkeit Gemeinden / kommunale Richtpläne), welche vielfach im Rahmen von Sanierungen bestehender Strassen umgesetzt werden. Entsprechend sind diese Vorhaben im kantonalen Richtplan nicht zwingend notwendig bzw. ihre Aufnahme wäre weder wesen- noch stufengerecht. Zudem wären sie aufgrund der Massstäblichkeit im KRIP auch nicht darstellbar. Das übergeordnete kantonale Radroutennetz ist jedoch in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur enthalten. Dieser Umgang mit den Projekten des Fuss- und Veloverkehrs entspricht den Vorgaben des Bundes und wurde auch für die Agglomerationsprogramme Basel 1. und 2. Generation so gehandhabt.

Eine Überarbeitung betreffend die Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft – insbesondere abgestimmt auf die Themen Verkehr und Siedlung – und basierend auf der KRIP-Anpassung 2016 (LRV 2017/300 vom 29. August 2017 zur RPG-Teilrevision vom 12. Juni 2012) wird derzeit aufgeleistet. Daher bleiben die Anträge, welche auf eine grundsätzliche Änderung der Ziele und Beschlüsse im Hinblick auf die Stauproblematik (Anti-Staugesetz BL / Verkehrsmanagement / qualitativer und quantitativer Strassenausbau) abzielen bzw. die aktuell dahinterstehende Handhabung

ändern wollen, unberücksichtigt. Es handelt sich dabei unter anderem um Anträge der Grünen Baselland, von ACS, VCS, Pro Velo, Hauseigentümerverband Baselland, Wirtschaftskammer Baselland und der Handelskammer beider Basel und teilweise auch um Eingaben von Privatpersonen. Für eine grundsätzliche Diskussion des Bereichs Verkehr und Siedlung müssen alle relevanten Objektblätter zur Diskussion gestellt werden und nicht nur die vier aktuell zur Diskussion stehenden Objektblätter (V1.2, V2.1, V2.2 und V2.3). Diese Diskussion muss im Rahmen der in Aussicht gestellten Landratsvorlage zur Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft geführt werden.

Die Verkehrsinfrastruktur-Vorhaben in Bundeskompetenz wurden in den Objektblättern entsprechend bezeichnet. Ebenfalls wurde geprüft, welche Vorhaben gemäss Sachplan Verkehr noch fehlen. Es konnte noch ein einziges "fehlendes" Vorhaben festgestellt werden, das Überholgleis Tecknau. Dieses wurde in den Richtplan aufgenommen. Die Pannestreifennutzung zwischen Augst und Basel wird seitens des Kantons nicht als richtplanrelevant angesehen. Die textlichen Anpassungen wurden weitgehend im Sinne des Vorprüfungsberichtes übernommen. Nicht übernommene Passagen werden objektblattweise weiter hinten in der LRV begründet.

Das Vorhaben "Oberwil, Langmattstrasse, Trasseesicherung (Korridor)" wurde inzwischen weiterbearbeitet, neu aus dieser Vorlage ausgegliedert und in Form einer separaten Landratsvorlage – unter Miteinbezug der Ergebnisse dieser öffentlichen Vernehmlassung – dem Landrat zur Beschlussfassung vorgelegt (vgl. LRV [2018/605](#) vom 5. Juni 2018 "Oberwil, Ausbau Langmattstrasse, Abschnitt Therwilerstrasse – Mühlemattstrasse: Genehmigung Generelles Projekt"). Unter anderem werden die Anliegen der Gemeinden Oberwil und Therwil sowie der Naturschutzvereine in der besagten Landratsvorlage abgehandelt und mitbeurteilt bzw. abgewogen (vgl. insb. Ziffer 2.8. Ergebnis der öffentlichen Vernehmlassung zum KRIP 2017). Mit Landratsbeschluss vom 31. Januar 2019 wurde das Richtplanvorhaben festgesetzt. Die Frist für das Planungsreferendum läuft noch. Das Vorhaben wird „orientierend“ in die Vorlage aufgenommen und aufgrund der Ablehnung des Vorprojekts neu als mittel- bis langfristig eingestuft.

6.2. Anpassungsbegehren zu den Objektblättern

6.2.1. Objektblatt V1.2 Agglomerationsprogramm

Bemerkungen und generelle Anpassungsbegehren

Die Gemeinde Muttenz macht darauf aufmerksam, dass im Rahmen der 2. Generation des Agglomerationsprogramms Basel die Massnahme "Ö29 ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)" mit höchster Priorität (A-Horizont) aufgenommen wurde. Das ursprünglich kommunale Projekt liege unterdessen in der Zuständigkeit des Kantons, werde aber im vorliegenden Entwurf noch immer als kommunales Projekt bezeichnet. Es wird beantragt, die Zuständigkeit der Massnahme "Ö29 ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)" entsprechend anzupassen. Da im angrenzenden Polyfeld derzeit mehrere Projekte von Bildungseinrichtungen des Kantons entwickelt werden (QP "Chriegacher 1") oder kurz vor Inbetriebnahme stehen (Neubau FHNW), sei mit einer weiteren Verschärfung der Verkehrssituation am Bahnhof zu rechnen. Deshalb wird seitens der Gemeinde die Wichtigkeit des Projekts zur Aufwertung des Bahnhofgebiets nochmals unterstrichen.

Die Regionalplanungsgruppe Birsstadt fordert, dass das "Raumkonzept Birsstadt 2035" als Grundlage der Birsstadtgemeinden im KRIP aufzuführen sei.

Stellungnahme des Regierungsrates

Das Projekt "Ö29 ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)" ist nicht mehr explizit im KRIP aufgeführt, da es sich nicht um eine Neuanlage oder wesentliche Änderung der Funktionalitäten sondern um eine erhebliche Aufwertung der bestehenden Anlage handelt. Das Vorhaben und die Zuständigkeit des Kantons sind jedoch unbestritten. Das kommunale Projekt im Kap. A des Objektblatts V1.2 wird gestrichen.

Das "Raumkonzept Birsstadt 2035" kann im Rahmen der Richtplan-Gesamtüberarbeitung unter Kapitel E1 "Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan" aufgeführt werden. Die aktuelle Mutation ist – gemäss den vorangehenden Ausführungen – auf die Anpassung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation fokussiert. Es bleibt der Hinweis, dass dem Regierungsrat das "Raumkonzept Birsstadt 2035" bekannt ist, da er das Konzept formal ja auch zur Kenntnis genommen hat.

Anpassungsbegehren zu D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Der neu als Buchstabe c) eingefügte Planungsgrundsatz wird u. a. vom VBLG und sinngemäss auch von der Regionalplanungsgruppe Birsstadt prospektiv verstanden, was heute noch nicht institutionalisiert sei. Damit die Umsetzung dieses Planungsgrundsatzes möglich wird, müssten unverzüglich die rechtlichen Grundlagen für regionale Planungen geschaffen werden. Im Sinne der wünschbaren Umkehrung des Vorgehens wird ersucht, den ersten Planungsgrundsatz voranzustellen (Anwil): Der Kanton definiert zusammen mit den Gemeinden bzw. Regionen im Rahmen des KRIP die raumwirksame Entwicklungsstrategie und stellt damit die Grundlage für das Agglomerationsprogramm zur Verfügung. Es wird um die Aufnahme einer zweiten Planungsanweisung bezüglich der Schaffung der Grundlagen für die Regionalplanung ersucht.

Stellungnahme des Regierungsrates

Am 25. Januar hat der Regierungsrat die Landratsvorlage ([2019/99](#)) "Anpassungen des Raumplanungs- und Baugesetzes an die Ergebnisse des VAGS-Projekts, Raumplanung" an den Landrat überwiesen. Die Vorlage beinhaltet die vom VBLG und von der Regionalplanungsgruppe Birstal geforderten gesetzlichen Grundlagen.

Zum Antrag des Planungsgrundsatzes "Der Kanton definiert zusammen mit den Gemeinden bzw. Regionen im Rahmen des KRIP die raumwirksame Entwicklungsstrategie und stellt damit die Grundlage für das Agglomerationsprogramm zur Verfügung." ist festzuhalten, dass die Zuständigkeit zur Erarbeitung des Kantonalen Richtplanes beim Regierungs- und Landrat liegt und gegenüber dem Bund auch als Rechenschaft zur Umsetzung der bundesrechtlichen Vorgaben dient, was nicht immer mit den kommunalen Anliegen und Sichtweisen konform ist. Grundsätzlich sieht das Raumplanungsgesetz des Bundes aber in Art. 6 Abs. 4 vor, dass die regionalen Entwicklungskonzepte oder Pläne bei der Erarbeitung des kantonalen Richtplans berücksichtigt werden. Die Agglomerationsprogramme haben sich inhaltlich im Rahmen der Kantonalen Richtpläne zu bewegen.

6.2.2. Objektblatt V2.1 Übergeordnete Projekte

Bemerkungen und generelle Anpassungsbegehren

Das Vorhaben "H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal" soll aus Sicht der FDP nicht vollständig aus dem Richtplan gestrichen werden, sondern dem aktuellen Planungsstand angepasst werden (siehe LRV 2017/008, Kap. 6.3, S. 9/10). Insbesondere sei zu prüfen, ob die Trasseesicherung für die Portale eines zukünftigen Schleifenbergtunnels nicht bereits vororientierend im Objektblatt aufgenommen werden sollte.

Die Grünen und der VCS stellen sich auf den Standpunkt, Kapazitätserhöhungen auf der Strasse laufen einem erwünschten Umsteigeeffekt zum ÖV entgegen. Mit dem Doppelspurausbau Laufental würden die Kapazität und Attraktivität des ÖV gestärkt. Entsprechend werden das Projekt "H18 Muggenbergertunnel" und der "Vollanschluss Aesch, Neubau" in der überdimensionierten Form abgelehnt. Dies gelte auch für überdimensionierte und unnötige Kreisel; es soll möglichst wenig Kulturland tangiert werden. Die Auswirkungen der übergeordneten Strassenprojekte auf die Umwelt hinsichtlich Luft, (Grund-)Wasser oder Lärm etc. seien beliebig formuliert. Dabei sei stossend, dass sogar zu Projekten mit dem Status Festsetzung keine konkreten, konsistenten Aussagen über die Umwelteffekte gemacht werden. Entsprechend werden Kapazitätserweiterungen für den Strassen-

verkehr abgelehnt und folglich auch die örtlichen Festsetzungen im KRIP. Umgekehrt werden aber die übergeordneten Schienenprojekte mit Ausnahme der Anbindung des EuroAirports ans Schienennetz sowie die Unterstützung des Herzstücks Basel durch den Kanton BL begrüsst. BNV und Pro Natura fordern ebenfalls die Streichung der Verkehrs-Massnahmen "H18 Umfahrung Laufen und Zwingen, (Trasseesicherung) (Kompetenz Bund)" und "H18 Muggenbergtunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse)"

Die Handelskammer beider Basel beantragt die Passage zur trinationalen S-Bahn stehen zu lassen. Die Streichung aus dem kantonalen Richtplan erscheint verfrüht und nachteilig, da sich die Botschaft zum Ausbauschnitt der Bahninfrastruktur 2030/35 (AS 2030/35) nach wie vor im politischen Entscheidungsprozess befinde. Allenfalls könnten der Realisierungshorizont sowie die Kosten angepasst werden. Ebenso sei die Passage zur Umfahrung Liestal stehen zu lassen. Da die Verantwortlichkeit mit der A22 an den Bund übergeht, ist dies entsprechend in den Richtplan zu übernehmen.

Es würde begrüsst, wenn eine Aussage zum Bahnknoten Basel / Herzstück Basel auch in Kap. C erfolgen würde und nicht erst unter den Planungsanweisungen. Der Hinweis im Entwurf der Landratsvorlage, dass auf eine Beschreibung im Kapitel C verzichtet werden soll, da das Projekt nicht im Kanton BL liegt, sei nicht schlüssig. Die Projekte Elektrifizierung Hochrheinstrecke trinationale S-Bahn (Seite 14) sowie das Projekt ABAC (Seite 9) würden ebenfalls ausserkantonal bzw. sogar ausser Landes liegen.

Im Objektblatt V2.1 ist der Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis aufgeführt. In den neueren Dokumenten wird das Kopfgleis als Wendegleis bezeichnet.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Erneuerung der Umfahrung Liestal ist nicht richtplanrelevant (Instandsetzungsvorhaben), daher hält der Regierungsrat an der Streichung fest. Die Aufnahme der Raumsicherung für zukünftige Lösungen ist im Interesse des Regierungsrates und wird für eine zukünftige Anpassung des KRIP vorgesehen; mit der vorliegenden Anpassung soll sie jedoch nicht erfolgen, da es sich nicht um eine Massnahme des Agglomerationsprogramms, 3. Generation, handelt.

Der Regierungsrat verfolgt die Maxime eines wesensgerechten Einsatzes aller Verkehrsarten. Dies kann in Verbindung mit den wachsenden Einwohner- und Arbeitsplatzzahlen die Notwendigkeit von gezielten Kapazitätserhöhungen auf allen Verkehrsträgern zur Folge haben. So ist auch das Agglomerationsprogramm ausgerichtet.

An den Einschätzungen des Regierungsrates zur Notwendigkeit der Projekte "H18, Umfahrung Laufen und Zwingen" sowie "H18, Muggenbergtunnel" hat sich seit dem Beschluss der Richtplaneinträge durch den Landrat nichts geändert.

Betreffend Herzstück verweist der Regierungsrat auf die gemachten Ausführungen in der Landratsvorlage (S. 13). Da sich das Vorhaben vollumfänglich im Kanton Basel-Stadt befindet, sind eine Planungsanweisung, aber keine weitergehenden Projektausführungen vorgesehen.

Der redaktionelle Hinweis wird zur Kenntnis genommen und bereinigt.

Anpassungsbegehren zu A. Ausgangslage

Der VBLG würde es begrüssen, wenn hier eine Aussage zum Bahnknoten Basel / Herzstück Basel erfolgen würde und nicht erst unter Planungsanweisungen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die grenzüberschreitenden Durchmesserlinien sind bereits explizit angesprochen.

Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2: Anpassung / Ausbau Anschlüsse H18 (Kompetenz Bund)

Die umfangreichen und sehr zeitintensiven Sanierungsmassnahmen am Schänzlitunnel sind z.Z. in der Realisierungsphase. Die Auswirkungen auf das umliegende Strassennetz wie auch auf die Nutzer der A18 konnten mit flankierenden Massnahmen und geeigneten Bauetappen in Grenzen gehalten werden. Im Zuge der Kapazitätserhöhung der A18 ist aus Sicht der Regionalplanungsgruppe Birsstadt der Abschnitt Schänzlitunnel ebenfalls miteinzubeziehen. Dies vor allem auch, um eine effektive Verbesserung der Verkehrssituation zu erreichen. Weiter solle auch auf tragbare Phasen während Sanierungsmassnahmen eingegangen werden.

Die Wirtschaftskammer Baseland und der ACS fordern, dass, da die Auswirkungen dieses Projektes auf Siedlung, Wirtschaft und Umwelt offenbar noch gar nicht untersucht sind und die Federführung sowieso ans ASTRA übergeht, das Projekt aus dem KRIP gestrichen werden sollte. Andernfalls ist zu präzisieren, was unter "erst längerfristig" sowie "bei einer sehr starken Siedlungsentwicklung" zu verstehen ist und welche Verkehrsmanagementmassnahmen konkret geplant sind.

Stellungnahme des Regierungsrates

Eine Kapazitätserhöhung im Bereich Schänzlitunnel ist aus Sicht des Regierungsrats zu prüfen und gegebenenfalls in einer zukünftigen Anpassung des KRIP vorzusehen; mit der vorliegenden Anpassung soll sie jedoch nicht erfolgen, da es sich nicht um eine Massnahme des Agglomerationsprogramms, 3. Generation handelt. Der Kanton wird sich zu gegebener Zeit betreffend Baustellen an der A18 im Kontakt mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) für tragbare Bauphasen einsetzen.

Der Status Vororientierung bedeutet, dass zu einem Vorhaben noch keine abstimmungsreifen oder konkrete Vorstellungen bestehen. Es wird damit auch nicht gesagt, dass ein solches Vorhaben zweckmässig ist. Die Aufnahme dieses Vorhabens in den Kantonalen Richtplan als Vororientierung bedeutet aber, dass darüber nachgedacht wird, ob und inwieweit diese Option zur Lösung bestehender oder zukünftiger Verkehrsprobleme beitragen kann. Dabei sind die Beschlussinhalte des Richtplanes für die Behörden verbindlich. Sie verpflichten die Behörden des Bundes, des Kantons und der Gemeinden sowie öffentlicher Anstalten, diese Vorhaben bei ihren Planungen, Projekten und anderen raumwirksamen Vorhaben zu beachten und als Option offen zu halten. Der Regierungsrat hält daher an der Aufnahme des Vorhabens fest und weist darauf hin, dass auch in der 1. und 2. Stufe bereits Kapazitätserhöhungen vorgesehen sind.

Kapazitätserweiterung A2, Verzweigung Hagnau – Verzweigung Augst

Alle geeigneten Projekte, die zur Entspannung der Verkehrssituation und damit auch zur Erhöhung der Lebensqualität im Raum Birsfelden beitragen, werden durch die Gemeinde Birsfelden ausdrücklich begrüsst. Eine solche Wirkung verspreche das übergeordnete Projekt des Rheintunnels zwischen den Verzweigungen Hagnau und Wiese. Um die potenziellen Konflikte zwischen Lage des Tunneltrassees und allfälligen oberirdischen Entwicklungs- und Baumassnahmen frühzeitig ausschliessen zu können, bittet die Gemeinde, auch weiterhin in den bisherigen Austausch der beteiligten Gremien einbezogen zu werden.

Der Bund empfiehlt, eine Anpassung des Koordinationsstands von Vororientierung zu Zwischenergebnis sowie eine Aktualisierung der Beschreibung des Planungsstandes zu prüfen.

Stellungnahme des Regierungsrates:

Der Hinweis der Gemeinde wird zur Kenntnis genommen. Der Regierungsrat stellt fest, dass die Hinweise des Bundes zwar stimmig sind. Die aktuelle Mutation des KRIP ist jedoch auf die Anpassung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation fokussiert. Die Ausführungen zu den nicht davon tangierten Projekten werden in einer nächsten Anpassung aktualisiert.

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen (Kompetenz Bund)

Die Gemeinde und die Burgerkorporation Zwingen stellen fest, dass das Vorprojekt mit Kostenschätzung 2011 erfolgt ist. Gemäss dem Termin 0-15 Jahren sollte dieses Projekt bis 2016 ausgeführt sein! Durch die Projektablösung zwischen Kanton und Bund, müssten die Zuständigkeiten und Termine neu verifiziert und vereinbart werden. Es besteht die Erwartung, dass der Kanton dieses Projekt beim Bund zu forcieren versucht. Die Projekt- und Ausführungstermine müssten mittels einer verlässlichen Vereinbarung festgelegt werden. Es sei zudem davon auszugehen, dass die Umfahrung Laufen und Zwingen mittelfristig kaum realisierbar sei, sei das Verkehrs- und Gestaltungsprojekt Hinterfeldstrasse in Zwingen dringend zu forcieren (Burgerkorporation Zwingen).

Bei der Planung des "Knotens Birsmill" (südwestliches Ende der Umfahrungsstrecke) sei die Zufahrt in die Lützelstrasse ("ebenerdig" nach Kleinlützel) nicht zu vernachlässigen und ggf. direkt mit einzubeziehen (BDP). Eventuell könnte sogar der Verkehr vom Challpass (H274) und vor allem von Kleinlützel (H267) über die Lützelstrasse bei Birsmill direkt in die Umfahrung Laufen geführt werden (und nicht über die Röschenzstrasse durch Laufen hindurch). Dies könnte auch die Kernzone von Laufen entlasten. Eine entsprechende Anpassung der Signalisation (und ev. Umklassierung/Ausbau der Lützelstrasse) wäre gegebenenfalls vorzusehen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Der Terminplan ist nach der Projektübernahme durch den Bund in der Tat zu verifizieren. Die entsprechenden Arbeiten laufen derzeit. Der Zeithorizont im KRIP wird auf "langfristig" geändert.

Die Hinweise zur Ausgestaltung des Projekts im südwestlichen Abschnitt werden zur Kenntnis genommen. Sie stehen nicht in unmittelbarem Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm und sind im Rahmen der Projektierung in der nächsten Projektphase zu prüfen.

Bei der Umgestaltung der Hinterfeldstrasse handelt es sich grundsätzlich nicht um eine neue Verkehrsinfrastruktur, sondern um eine Sanierung und Neugestaltung einer bestehenden Verkehrsinfrastruktur. Derartige Strassenraumgestaltungen sind in der Regel nicht im KRIP aufzunehmen (siehe auch KRIP; Kap. E1, Abschnitt "Inhalte"), weshalb kein Eintrag zur Hinterfeldstrasse in Zwingen vorzusehen ist.

H18, Muggenbergtunnel

Der Bund empfiehlt, die Terminierung langfristig (<15 Jahre) vorzusehen.

Sollte eine Birsbrücke (bei Büttenen – siehe im Kapitel über Kantonsstrassen im Abschnitt zu S. 25) für die Verbindung von der H18/T18 nach Seewen & Nunningen in Betracht kommen, so wäre ein "Wendebogen" zwischen Eggfluchtunnel und Muggenbergtunnel vorzusehen, damit der Verkehr von Laufen/Zwingen nach Seewen/Nunningen und vice versa durch den Eggfluchtunnel geführt und dort in Richtung Grellingen zur Brücke geleitet werden kann (und nicht in Grellingen durch das Dorf muss) (BDP). Der Wendebogen wäre als Brückenbauwerk oder Unterführung vorzusehen, da dort der Platz für einen Vollanschluss nicht vorhanden sein dürfte.

Für die Burgerkorporation Zwingen ist der Muggenbergtunnel sehr wichtig und sofort zu realisieren. Der abendliche wie auch der morgendliche Stau entstehe durch die Überquerung der H18 nach Aesch und die Temporeduktion.

Stellungnahme des Regierungsrates

Aktuell ist bezüglich Bahnquerung in Grellingen zwar eine Trasseefreihaltung zwischen Nunningen- und Seewenstrasse vorgesehen, ohne aber den Ort der Bahnquerung zu definieren (siehe auch Stellungnahme zum Objektblatt V2.2, C. Voraussichtliche Auswirkungen). Allfällige resultierende

weitere Strassenführungen sind zu einem späteren Zeitplan zu prüfen und – falls die Relevanz gegeben ist – in den KRIP aufzunehmen.

Der Regierungsrat teilt die Auffassung, dass der Muggenbergtunnel sehr wichtig ist. Er setzt sich beim Bund für eine möglichst zügige Weiterprojektierung und Realisierung ein. Deshalb kommt er dem Hinweis des Bundes nicht nach, die Terminierung des Vorhabens nach hinten zu verschieben. Der Tunnel hat entsprechend auch ins Agglomerationsprogramm Aufnahme gefunden. Eine Anpassungsnotwendigkeit im KRIP ergibt sich daraus nicht.

Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund)

Aufgrund der starken Auslastung des heutigen Angebots und der erwarteten Bevölkerungsdynamik ist aus Sicht der Burgerkorporation Zwingen eine rasche Realisierung anzustreben und wird unterstützt. Die beabsichtigte Vorfinanzierung des Projektes für eine frühere Realisierung durch die beiden Kantone ist zu begrüssen. Mit der Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental ermöglicht das Mehrangebot eine Erhöhung der Standortattraktivität für Unternehmen, Arbeiten und Wohnen im Laufental und Lüsseltal. Zusätzlich findet durch das Mehrangebot bei der Bahn eine Verlagerung des zukünftig wachsenden Verkehrs von der Strasse auf die Schiene statt.

Aufgrund der starken Auslastung des heutigen Angebots und der erwarteten Bevölkerungsdynamik ist eine rasche Realisierung anzustreben und wird unterstützt. Die beabsichtigte Vorfinanzierung des Projektes für eine frühe Realisierung durch die beiden Kantone ist zu begrüssen. Mit der Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental ermöglicht das Mehrangebot eine Erhöhung der Standortattraktivität für Unternehmen, Arbeiten und Wohnen im Laufental und Lüsseltal. Zusätzlich findet durch das Mehrangebot bei der Bahn eine Verlagerung des zukünftig wachsenden Verkehrs von der Strasse auf die Schiene statt. Die angestrebte Terminverkürzung von mittelfristig: 5-15 Jahr auf kurzfristig 0-5 Jahre wird unterstützt.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Bemerkungen der Burgerkorporation Zwingen und einer Privatperson werden zur Kenntnis genommen.

Kapazitätssteigerung A2 (Rheintunnel)

Die Fortschreibung des Programms Engpassbeseitigung fand 2015, nicht wie angegeben im Jahr 2009 statt. Das ASTRA empfiehlt die Terminierung langfristig (> 15 Jahre) vorzusehen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Es gab bereits 2009 eine Vorlage, in welcher das Vorhaben wie im KRIP dargestellt enthalten war. Da der Kanton eine möglichst zügige Realisierung anstrebt, wird am Zeithorizont "mittelfristig" festgehalten.

Sanierungstunnel Belchen

Gemäss ASTRA sind die Umsetzungsetappen veraltet. Folgende Daten sind zu ergänzen: Plan-genehmigungsverfügung von Dezember 2007; Baubeginn im Herbst 2014; geplante Inbetriebnahme im Jahr 2021. Das ASTRA empfiehlt, die Terminierung auf einen kurzfristigen Horizont abzu-ändern (0-5 Jahre).

Stellungnahme des Regierungsrates

Materiell sind die Hinweise des Bundes stimmig. Die aktuelle Mutation des KRIP ist jedoch auf die Anpassung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation fokussiert. Die Ausführungen zu den nicht davon tangierten Projekten werden in einer nächsten Anpassung aktualisiert.

ABAC, Autobahnanschluss Basel-City (Netzvollendung, Zuständigkeit Basel-Stadt):

Das ASTRA weist darauf hin, dass dieses Vorhaben im Sachplan Verkehr Teil Infrastruktur Strasse den Koordinationsstand Zwischenergebnis aufweist. Das ASTRA empfiehlt, eine entsprechende Anpassung des Koordinationsstands (statt Vororientierung) im Richtplan zu prüfen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Prüfung seitens Kanton ist erfolgt. Die Projektreife entspricht nicht jener, die üblicherweise dem Koordinationsstand Zwischenergebnis im Kantonalen Richtplan zugrunde liegt. Deshalb wird das Vorhaben weiterhin vororientierend im Richtplan geführt. Im Übrigen ist das Projekt kein AP3-Vorhaben, weshalb es erst in einer nächsten Anpassung aktualisiert wird.

Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau

Das ASTRA stellt sich auf den Standpunkt, der Anschluss Pratteln sei Bestandteil der Kapazitätserweiterung Hagnau-Augst. Weitere, vorgezogene Ausbauten am Anschluss seien nicht vorgesehen. Folglich sei in Erwägung zu ziehen, das Vorhaben Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau zu streichen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Aus Sicht des Kantons ist eine vorgezogene Umsetzung erforderlich, weshalb das Vorhaben weiter im Richtplan geführt wird.

H18 Muggenberg

Da die H18 in die Kompetenz des Bundes fällt, empfiehlt das ASTRA, die Terminierung langfristig (>15 Jahre) vorzusehen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Der Regierungsrat strebt eine möglichst zügige Realisierung an. Deshalb wird am Zeithorizont "mittel-bis langfristig" festgehalten.

Vollanschluss Aesch:

Sofern die Umsetzung des Vollanschlusses Aesch bis Ende 2019 ausbleibt (Baubeginn), liegt die Zuständigkeit beim Bund. Das ASTRA empfiehlt die Terminierung kurz- bis mittelfristig.

Stellungnahme des Regierungsrates

Entgegen der Empfehlung des ASTRA hält der Regierungsrat an der Eintragung fest, denn der Realisierungsbeginn soll noch vor dem Übergang der Infrastruktur an den Bund erfolgen.

Knoten Angenstein

Planung und Realisierung liegen ab 2020 in der Verantwortung des Bundes. Das ASTRA empfiehlt die Terminierung kurz – bis mittelfristig.

Stellungnahme des Regierungsrates

Derzeit werden kantonale Massnahmen noch vor dem Übergang an den Bund geprüft. Daher hält der Regierungsrat an den Eintragungen betreffend Frist fest.

Schiienenanbindung Süd Auhafen Muttenz (Güterverkehr)

Aus Sicht SBB ist eine neue Formulierung notwendig, da der Text mit dem Termin 2015 nicht mehr aktuell ist.

Stellungnahme des Regierungsrates

Materiell sind die Hinweise der SBB stimmig. Das Vorhaben ist allerdings nicht Bestandteil des Agglomerationsprogramms, weshalb der Regierungsrat an der jetzigen Beschreibung festhält.

Doppelspurausbau Waldenburgerbahn (Kompetenz Bund):

Aus Sicht BAV ist die Beschreibung insbesondere der Kosten nicht aktuell.

Stellungnahme des Regierungsrates

Grundsätzlich ist dem Anliegen des Bundes zuzustimmen. Die Kosten werden aktualisiert. Gemäss aktuell vorliegenden Zahlen beträgt die Summe 33.68 Mio. Franken (nicht 24.78 Mio.).

Anpassungsbegehren zu D. Beschlüsse

Der VBLG ersucht um eine Ergänzung, dass die Bahninfrastrukturen der Region nicht nur den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, des regionalen Personenverkehrs und des Güterverkehrs angepasst werden, sondern auch, dass die kantonalen Zentren und Subzentren an den schweizerischen Fernverkehr angeschlossen werden, soweit sie an deren Linien liegen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Kompetenz und Zuständigkeit für die Fahrplangestaltung und insbesondere diejenige des Fernverkehrs mit entsprechenden Schnellzugshalten liegt beim Bund bzw. fachlich beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Der Fernverkehr in der Schweiz besteht aus einem nationalen Liniennetz, welches in der Fernverkehrskonzession im Sinne eines Mindestangebots definiert ist. Es besteht aus den Zugskategorien Intercity (IC), Interregio (IR) und teilweise Regioexpress (RE). Da der Bund die Fernverkehrslinien im Gegensatz zum regionalen Personenverkehr (RPV) nicht bestellt, muss das Netz in seiner Gesamtheit eigenwirtschaftlich betrieben werden. Gemäss dem Personenbeförderungsgesetz hat der Bund das ausschliessliche Recht, Reisende mit regelmässigen und gewerbsmässigen Fahrten zu befördern. Der Fernverkehr muss damit – wie jede andere regelmässige und gewerbsmässige Personenbeförderung – vom Bund konzessioniert werden. Aufgrund dieser Ausgangslage, wäre eine derartige Ergänzung im KRIP sachwidrig und würde dem Wesenszweck einer Fernverkehrslinie auch nicht entsprechen. Die zuständige, kantonale Stelle für den öffentlichen Verkehr setzt sich im Rahmen der Mitwirkung aber für eine optimale Erschliessung des Kantons Basel-Landschaft an das Fernverkehrsnetz ein.

Planungsanweisungen

Die Gemeinde Allschwil hält fest, sie sei die grösste Gemeinde der Schweiz, die keinen eigenen Bahnhof hat. Mit der S-Bahn Haltestelle Morgartenring soll der bevölkerungsreiche Nord-Osten Allschwils, welcher eine Erschliessungslücke im S-Bahnnetz aufweist, zukünftig an das S-Bahnnetz angebunden werden. In der aktuellen Planung des Herzstücks Basel sei die Haltestelle Morgartenring im Rahmen der "Ausbauten der Zulaufstrecken" in den Kosten berücksichtigt (vgl. Linieneinführung Herzstück und Ausbauten auf Zulaufstrecken, vom 26. April 2017). Demensprechend müsse das Projekt auch im KRIP mit dem Herzstück in Verbindung gebracht und die zukünftige S-Bahn-Haltestelle Morgartenring mit ausreichender Frequenz bedient werden können.

Die Planungsanweisung c) lege sich auf das sog. "Herzstück Basel" zur Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes fest. Eine Realisierung dieses Projekts erscheine auf absehbare Zeit eher unwahrscheinlich, zumal das vorgesehene Betriebskonzept ohne einen Bahnanschluss EuroAir-

port – der nicht erwähnt wird und der im Übrigen aus Gründen der Fluglärmbelastung ablehnt wird – nicht zu verwirklichen sei. Ohnehin sei der Nutzen des "Herzstücks" für den Kanton Basel-Landschaft fraglich. Dass das regionale S-Bahn-Netz auszubauen sei, wird nicht bestritten. Die GLP beantragt, eine offenere Formulierung der Planungsanweisung c) zu wählen.

Unter den Planungsanweisungen zur Anpassung des Richtplans im Leimental und Birseck ist unter den Randbedingungen für die Lösungsentwicklung vermerkt "*die Variante Südumfahrung müsse Bestandteil des Variantenfächers*" sein. Und weiter: "*Der Regierungsrat wird beauftragt, das Trasse der Südumfahrungsroute nötigenfalls mit einer Planungszone ... zu sichern*". Der ACS stellt fest, dass diese Planungsanweisung der letzten Richtplanausgabe entstammt und dass diese aufgrund des Abstimmungsergebnisses ELBA vom 8. November 2015 neu formuliert werden muss.

Stellungnahme des Regierungsrates

Dem Antrag Allschwil kann entsprochen werden; zusätzlich ist auch die Haltestelle Solitude zu erwähnen. Daher wird der Satz wie folgt ergänzt: "[...] mit den vorgesehenen Ausbauten der Zulaufstrecken und den neuen S-Bahn-Haltestellen Solitude, Morgartenring und Dornach Apfelsee. Er übernimmt [...]".

Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich gemeinsam mit den Partnern für die Realisierung des Herzstücks ein. Er hat sein Interesse darin bereits vielfach bekundet, und der Landrat hat dem Verpflichtungskredit zur Mitfinanzierung des Vorprojekts (LRV [2014/174](#)) mit grosser Mehrheit zugestimmt. Der Regierungsrat hält daher an der Planungsanweisung c) betreffend Herzstück fest.

Die Planungsanweisung b) (bzw. c) im heute gültigen KRIP) zum Raum Leimental/Birseck ist in der Tat nicht aktuell. Die erforderliche Anpassung ist daher in einer zukünftigen Anpassung des KRIP vorzusehen.

Örtliche Festlegungen

Die Gemeinde Allschwil vermisst das Vorhaben "Zubringer Bachgraben – Nordtangente" (Verkehrskorridor Allschwil Nord - St. Johann); wie es in der KRIP-Anpassung 2016 bzw. im Landratsbeschluss vom 31. August 2017 enthalten ist. Das Projekt sei aufgrund des fortgeschrittenen Planungsstands des Zubringers und der Abstimmung mit dem Räumlichen Entwicklungskonzept Allschwil 2035 (REK) sowie der Planungsstudie "Konzept Erschliessung und Stadtraum Bachgraben" neu als "Zwischenergebnis" in den KRIP aufzunehmen (FDP, IG Umfahrungsstrasse Allschwil - stadtnahe Tangente). Zudem ist die Streckenführung der Trasseesicherung in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur aufzunehmen (Allschwil).

In der Planungsanweisung b) wird die Planung des Tunnels Allschwil festgelegt. Diese Planungsanweisung ist ein wichtiger Schritt zur Umsetzung des Auftrags aus dem Strassengesetz § 43c. Die Gemeinde Allschwil wünscht, das Projekt "Tunnel Allschwil" als Weiterführung des "Zubringers Bachgraben-Nordtangente" dementsprechend in die Richtplanstufe Vororientierung aufzunehmen und eine Trasseesicherung zeitnah sicherzustellen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die KRIP-Anpassung 2016 "Trasseesicherung Zubringer Bachgraben-Nordtangente" (vgl. Landratsvorlage 2016/381 vom 31. August 2017 / Ablauf Referendumsfrist 2. November 2017) wurde mit Schreiben vom 30. Januar 2018 dem Bundesamt für Raumplanung zwecks Genehmigung durch den Bundesrat eingereicht. Mit dem Landratsbeschluss für die KRIP-Anpassung 2016 wurde die Planungsanweisung b) mit Bezug auf den Zubringer Bachgraben-Nordtangente ergänzt. Diese (neue) Planungsanweisung b) ist – aufgrund der zeitlichen Überschneidung – in der vorliegenden KRIP-Anpassung 2017 noch nicht ersichtlich. Nach der Genehmigung des Vorhabens (mit Koordinationsstand Vororientierung) durch den Bundesrat vom 20. Dezember 2018 wird dieses in dieser Vorlage als Zwischenergebnis eingestuft. Dies entspricht dem Stand der Planung (Vorprojekt fast

fertig erstellt) und der Dringlichkeit, welche dem Vorhaben auch im Agglomerationsprogramm zugemessen wird.

Im Zusammenhang mit den vorangehenden Ausführungen ist die Linienführung für eine allfällige Weiterführung des Zubringers Bachgraben-Nordtangente noch nicht klar. Somit sind die Voraussetzungen für einen Eintrag als "Vororientierung" und eine Trasseesicherung (Linienführung) auch noch nicht gegeben. Die Planungsanweisung b) im Objektblatt V2.2 gilt als erster Schritt zur Umsetzung des Auftrags aus dem Strassengesetz § 43 c. Entsprechen kann dem Antrag noch nicht stattgegeben werden.

6.2.3. Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz

Allgemeine Bemerkungen und Anpassungsbegehren

Von der Stadt Liestal sowie den Gemeinden Bubendorf, Hölstein und Niederdorf (Mitglieder der Region Liestal Frenkentaler Plus) wird die Umfahrung Liestal bzw. die Leistungsfähigkeit der beiden Anschlüsse Liestal Nord und Liestal Süd nach wie vor als wichtig eingestuft. Entsprechend bleibe die H2 aufgrund der regionalen Bedeutung auch weiterhin richtplanrelevant, wobei die Abschnitte zur Erneuerung der H2 im Objektblatt V2.1 und die Einträge auf den Richtplankarten auf keinen Fall gestrichen werden dürften. Der Text und die Karten müssten den neuen Gegebenheiten angepasst und ergänzt werden. Aufgrund der erfolgten Beschlüsse zum Bauverfahren der Instandsetzung des Ergolzviadukts sei es folgerichtig, dass der Zentrumsanschluss Liestal aus den Richtplankarten gestrichen werde. Der Ausbau des Vollanschlusses Liestal Süd (Altmarkt) bleibe für die Stadt Liestal aber nach wie vor wichtig und dürfe nicht aus dem KRIP gestrichen werden. In der gültigen Version der Richtplan-Gesamtkarte sei dieser Anschluss als "Bauvorhaben Vollanschluss" aufgeführt und solle auch weiterhin so aufgeführt werden.

Nachdem der Landrat beschlossen hat, die Planung für eine Tunnelvariante in Angriff zu nehmen, müsse diese nun ebenfalls als neues Kapitel im Text (Objektblatt V2.1) beschrieben und in den Plänen (Gesamtkarte und Verkehrsinfrastruktur) dargestellt werden.

Die Gemeinde Biel-Benken ist mit der vorgesehenen Strassenabtretung an die Gemeinde nicht einverstanden, weil dies nicht im Interesse der Gemeinde liege. Deshalb beantragt der Gemeinderat Biel-Benken die Streichung der Strassenabtretung.

Die Gemeinde Füllinsdorf bittet den Regierungsrat, die Übernahme der Wölferstrasse bis zur neu geplanten provisorischen Auffahrt auf die A22 Richtung Pratteln (Parzelle 3937) zu prüfen. Die Abtretung Fraumattstrasse Parzelle 255 könne nachvollzogen werden. Der Gemeinderat bittet den Kanton jedoch, den Neubau des Kreisels im Einlenker Mühlerainstrasse / Fraumattstrasse / Hauptstrasse in Füllinsdorf parallel ebenfalls voranzutreiben, damit der Verkehrsfluss respektive die unübersichtliche Verkehrsführung an diesem Verkehrsknoten zum Nutzen aller Verkehrsteilnehmer verbessert werden kann. Die Gemeinde geht davon aus, dass sie bei einer allfälligen Übernahme frühzeitig in den Umsetzungsprozess eingebunden wird.

Die Gemeinde Giebenach bezieht sich auf ihre bisherigen Stellungnahmen und erwähnt, dass man strikt dagegen sei, das Teilstück der Verbindungsstrasse nach Augst als Gemeindestrasse zu übernehmen.

Die Gemeinde Grellingen nimmt die Sicherung eines Korridors für eine Strassenverbindung zwischen Nunningerstrasse und Seewenstrasse südlich der Gleise sowie die Planung für einen Ausbau des Bushofs beim Bahnhof Grellingen mit Kostenbeteiligung durch den Kanton zur Kenntnis. Zudem wird die Trasseefreihaltung SBB für einen späteren Doppelspurausbau Angenstein-Duggingen und Chessiloch-Laufen begrüsst. Dabei solle eine Strassenüberführung über die Bahngleise gemäss der Variante "Seebach" – wie bereits früher schon gefordert – im Richtplan aufgenommen werden; eine Variante "Bahnhof" komme für die Gemeinde Grellingen nicht in Frage.

Unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft wird in enger Kooperation mit der Gemeinde Birsfelden ein Betriebs- und Gestaltungskonzept für die Neugestaltung der Ortsdurchfahrt Birsfelden erarbeitet. Dieses Vorhaben werde in der KRIP-Anpassung 2017 nicht erwähnt. Die Regionalplanungsgruppe Birsstadt schlägt vor, dieses Projekt im Kapitel V2.2 Kantonsstrassen aufzunehmen.

Die Gemeinde Zwingen stellt fest, dass das Projekt "Betriebs- und Gestaltungsprojekt Hinterfeldstrasse in Zwingen" im KRIP fehle. Das Projekt sei 2013 durch den Kanton im Zusammenhang mit dem Radroutenkonzept initiiert und im 2014 sei anlässlich einer Orientierungsversammlung in der Folge ein öffentliches Vernehmlassungsverfahren eingeleitet worden. Ein Mitwirkungsbericht zu den eingereichten Stellungnahmen und Anregungen des Projektes fehle bis heute. Dieses Projekt sei aufgrund der regionalen und sicherheitsmässigen Interessen gemäss den Zielvorgaben (siehe Ziele) in die KRIP-Anpassung 2017 aufzunehmen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Erneuerung der Umfahrung Liestal ist nicht richtplanrelevant (Instandsetzungsvorhaben), daher hält der Regierungsrat an der Streichung fest. Die Aufnahme der Raumsicherung für zukünftige Lösungen ist im Interesse des Regierungsrates und wird für eine zukünftige Anpassung des KRIP vorgesehen; mit der vorliegenden Anpassung soll sie jedoch nicht erfolgen, da es sich nicht um eine Massnahme des Agglomerationsprogramms, 3. Generation, handelt.

Die geforderte Überprüfung des Anschlusses Liestal Süd (Altmarkt) erscheint auch dem Regierungsrat wichtig und ist bereits veranlasst. Ob ein daraus resultierender Handlungsbedarf Richtplanrelevanz aufweist, ist noch offen (üblicherweise wäre das nur bei massgeblichen Kapazitätsänderungen der Fall). Daher hält der Regierungsrat an der (vorläufigen) Herausnahme des Vorhabens aus dem KRIP fest.

Die im Richtplan eingetragenen Strassenabtretungen stehen nicht im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm. Sie werden aufgrund der Planungsanweisung b) im Objektblatt V2.2 gesamthaft überprüft. Der Regierungsrat wird zu gegebener Zeit eine entsprechende Vorlage unterbreiten und beabsichtigt mit der aktuellen Vorlage diesbezüglich keine Veränderungen.

Die Übernahme der Wölferstrasse bis zur neu geplanten provisorischen Auffahrt auf die A22 wird gemäss Antrag geprüft, wenn die Arbeiten am entsprechenden Projekt etwas weiter vorangeschritten sind. Gegebenenfalls erfolgt eine Aufnahme in den Nationalstrassenperimeter infolge des Übergangs der A22 an den Bund.

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung, dass eine Umgestaltung des Knotens Mühlerainstrasse / Fraumattstrasse / Hauptstrasse in Füllinsdorf erforderlich ist. Die planerischen Vorbereitungsarbeiten laufen.

Aufgrund der momentanen Nachfrage sind auf der S-Bahn zwischen Aesch und Laufen in den nächsten 20 Jahren keine weiteren Fahrplanverdichtungen geplant. Im Rahmen des Projekts Doppelpurausbau Grellingen-Duggingen wurden nach dem Entscheid über die Beibehaltung der Niveauübergänge in Grellingen keine Variantenprüfungen einer niveaufreien Bahnquerung getätigt. Daher ist im Rahmen der Überarbeitung des kantonalen Richtplans zwar eine Trasseefreihaltung zwischen Nunninger- und Seewenstrasse vorgesehen, ohne aber den Ort der Bahnquerung zu definieren.

Bei den Betriebs- und Gestaltungskonzepten in Birsfelden und Zwingen handelt es sich grundsätzlich nicht um eine neue Verkehrsinfrastruktur, sondern um eine Sanierung und Neugestaltung einer bestehenden Verkehrsinfrastruktur (analog den Vorhaben in Reinach und Allschwil). Derartige Strassenraumgestaltungen sind in der Regel nicht im KRIP aufzunehmen (siehe auch KRIP; Kap. E1, Abschnitt "Inhalte"), weshalb kein Eintrag zu den beiden Projekten vorzusehen ist.

Anpassungsbegehren zu C. Voraussichtliche Auswirkungen

Sundgauerstrasse

Die Regionalplanungsgruppe Birsstadt weist darauf hin, dass das Kantonsstrassennetz nach wie vor die Trasseesicherung der Sundgauerstrasse vorsehe. Mit der Entwicklungsstudie ELBA sei aufgezeigt worden, dass dieser Verbindung keine regionale Bedeutung zukommt. Seit 2005 fordern die beiden Gemeinden Arlesheim und Münchenstein, dass diese Verbindung resp. die Trasseesicherung im Richtplan gestrichen werde und dafür die Talstrasse Arlesheim und die neue Strassenverbindung zum Bruckgut Münchenstein als Kantonsstrasse auszubauen und ins Kantonsstrassennetz aufzunehmen seien.

Der heutige Verlauf der Kantonsstrasse sei in die Talsohle zu verlegen, und die Hauptstrasse in Münchenstein sowie die Basel- und Birseckstrasse in Arlesheim seien als Gemeindestrasse zurück zu klassieren. Damit würde beiden Gemeinden ermöglicht, den Strassenraum in ihren Ortsdurchfahrten zu einem attraktiveren Lebensraum aufzuwerten und die dichten Wohngebiete von Immissionen des Umfahrungsverkehrs zu entlasten.

Die Gebiete Arlesheim Schoren (Im Tal) und Münchenstein (Unter Gstad) seien im kantonalen Richtplan als Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung festgesetzt. Demzufolge seien die Entwicklungsziele dieser Areale auch Bestandteil des "Raumkonzept Birsstadt 2035" und als entsprechender Schwerpunktraum mit überkommunalem Abstimmungsbedarf festgelegt.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die beantragten Änderungen des Strassenverlaufs und die Umklassierungen / Abtretungen der Strassen stehen nur indirekt mit dem Agglomerationsprogramm in Zusammenhang und sind daher nicht Gegenstand dieser KRIP-Anpassung. Der Regierungsrat hat die entsprechenden Planungsarbeiten veranlasst und strebt die entsprechenden Anpassungen für eine zukünftige Anpassung des KRIP an.

H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)

Die BDP erachtet diese Strassenverlegung nach wie vor als verkehrstechnischen „Schildbürgerstreich“, hebe sie doch im rückzubauenden Bereich nicht nur die Möglichkeit auf, dass das Hauptstrassennetz den Verkehr in genügendem Masse aufnehmen kann, wenn auf der parallel liegenden Autobahn A2/N2 kein zügiges Durchkommen mehr möglich sei (was öfter mal vorkomme), sondern werde auch ein flüssiges Vorankommen (durch die mehreren Kreisel mit Abbrems- und Beschleunigungsbewegungen) generell kaum möglich sein. Folge davon sei der Zwang zu einer energetisch äusserst fragwürdigen Fahrweise.

Zudem wird darauf hingewiesen, dass auch mit bestehendem Verlauf der Strasse der Rheinuferbereich für freizeitliche Nutzung zugänglich gemacht werden könne, indem z.B. der bestehende Verlauf abgesenkt würde (im Tagbau), eventuell halbtief – gedeckt als begrünter "Freizeithügel" mit Übergang in die Uferzone.

In Anbetracht, dass bereits mit der LR-Vorlage 2017/300, Anpassung KRIP 2016, eine Anpassung des Modal-Splits verlangt und die bisherige Vorgabe als "völlig unrealistisches Planungs-Korsett" bezeichnet wird, sollte diese geplante Anpassung hier berücksichtigt werden (ACS).

Stellungnahme des Regierungsrates

Der Landrat hat das Generelle Projekt der Strassenverlegung mit LRV [2014/439](#) beschlossen und mit LRV [2016/353](#) den Realisierungskredit gesprochen.

Der Hinweis, dass der Projektbeschrieb betreffend Modal-Split-Ziel aufgrund LRV 2017/300 nicht mehr aktuell ist, ist korrekt. Der Regierungsrat beabsichtigt eine Anpassung in einer folgenden

KRIP-Anpassung, zumal kein direkter Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm, 3. Generation besteht.

Teilumfahrung Reinach Süd

Das "Raumkonzept Birsstadt 2035", welches von den sieben beteiligten Birsstadt-Gemeinden verabschiedet wurde, weist die Achse Bruggstrasse zwischen Dornachbrugg und Hauptstrasse Reinach als Verdichtungsschwerpunkt aus. Ziel ist die Ausbildung einer stadträumlichen Verbindung zwischen den bestehenden Zentren, eine Stärkung der Ost-West-Bezüge und eine Aufwertung des Strassenraums. Erreicht werden soll dies durch eine Kombination von Massnahmen zur Entlastung der Bruggstrasse durch Verkehrsverlagerung und zur Stärkung des ÖV auf der Bruggstrasse. Die Teilumfahrung Reinach Süd ist gemäss Raumkonzept Birsstadt nicht Selbstzweck, sondern soll die Bruggstrasse vom Tangentialverkehr entlasten, um die Voraussetzung für die Verbindung der Tramlinien 10 und 11 zu schaffen und damit auch eine städtebauliche Aufwertung und Entwicklung der Achse entlang der Bruggstrasse zu ermöglichen. Diese Verknüpfung der Teilumfahrung Reinach Süd mit der Massnahme ÖV-Korridor Reinach - Dornach gehe aus dem Vernehmlassungsvorschlag nicht hervor. Die Regionalplanungsgruppe Birsstadt bittet um eine entsprechende Textanpassung.

Dabei kommt aus Sicht der Regionalplanungsgruppe Birsstadt und der FDP aus Gründen von Landschaft und Naherholungsraum sowie der unmittelbar angrenzenden Wohnquartiere nur eine unterirdische Trassevariante in Frage. Zudem seien die Auswirkungen auf den Strassenabschnitt der Hauptstrasse zwischen Reinach und Aesch aufzuzeigen.

Parallel zur "Abnahme des Leimentaler Verkehrs im Birstal" sei die Fortsetzung in Therwil anzugehen, sonst verlagere sich der Flaschenhals unweigerlich in die Reinacherstrasse nach Therwil (BDP).

Das Vorhaben wird von GLP; SP, SP Sektion Aesch-Pfeffingen, Grüne BL, Verein Natur und Vogelschutz Reinach und Aesch-Pfeffingen, Pro Natura, BNV und VCS dezidiert abgelehnt. Im Jahr 2015 habe sich die Baselbieter Bevölkerung beim ELBA-Referendum deutlich gegen die Version "Ausbau" ausgesprochen. Die Teilumfahrung Reinach Süd war ein Teil dieser Variante. Der Volksentscheid und die ökologischen Begründungen seien höher zu gewichten als die vermeintliche Verkehrsentslastung Reinachs. Die vorgesehene Umfahrung Richtung Anschluss Aesch belaste bisher unberührte Gebiete mit Lärm- und Schadstoffimmissionen und führt zu Umwegfahrten. Der Grüngürtel mit hohem Erholungswert im Südwesten von Reinach werde stark beeinträchtigt. Der motorisierte Individualverkehr samt seinen unerwünschten Auswirkungen werde auf diese Weise in der Fläche verteilt statt reduziert und auf einzelne Verkehrsachsen konzentriert. Dieses Vorhaben werde dezidiert abgelehnt.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Trasseesicherung für die "Teilumfahrung Reinach Süd" soll neu als Vororientierung in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Der Status Vororientierung bedeutet, dass zu solchen Vorhaben noch keine abstimmungsreifen oder konkrete Vorstellungen bestehen. Es wird damit auch nicht gesagt, dass ein solches Vorhaben zweckmässig ist. Die Aufnahme dieses Vorhabens in den Kantonalen Richtplan als Vororientierung bedeutet aber, dass darüber nachgedacht wird, ob und inwieweit diese Option zur Lösung bestehender oder zukünftiger Verkehrsprobleme beitragen kann. Dabei sind die Beschlussinhalte des Richtplanes für die Behörden verbindlich. Sie verpflichten die Behörden des Bundes, des Kantons und der Gemeinden sowie öffentliche Anstalten, diese Vorhaben bei ihren Planungen, Projekten und anderen raumwirksamen Vorhaben zu beachten und als Option offen zu halten.

Aktuell besteht lediglich diese Projektidee, welche im Raumkonzept Birsstadt und als Vororientierung im kantonalen Richtplan neu aufgeführt ist. Eine Zweckmässigkeitsprüfung, eine Machbarkeitsstudie oder gar ein Vorprojekt liegen noch nicht vor. Im Rahmen der weiteren Abklärungen

und Projektierungen müssen aber alle raumwirksamen Anliegen, insbesondere die Schutz- und Nutzungsinteressen sowie die gesetzlichen Vorschriften, abgewogen und mitberücksichtigt werden.

Laufen Kernumfahrung mit Spange Nau

Das Projekt sowie das Vorhaben neue Birsbrücke seien aus Sicht der GLP unterstützungswürdig unter der Voraussetzung, dass auch die geplanten Massnahmen im Bereich Langsamverkehr und ÖV-Drehscheibe Laufen realisiert werden.

Die Auswirkungen des Vorhabens auf die Umwelt würden auf die technischen Parameter Luft und Lärm beschränkt. Die Spange Nau tangiere jedoch auch das ökologisch sensible Birsufer. Zudem plane der Kanton selber Revitalisierungen in diesem Bereich, die dem Hochwasserschutz dienen und auf eine ökologische Aufwertung zielen. Weder im Objektblatt zum KRIP noch in der Landratsvorlage fänden sich Hinweise oder Lösungsvorschläge zu diesem Konflikt. Die Festsetzung bzw. die Ausscheidung als Zwischenergebnis und Vororientierung der Verkehrs-Massnahme "Laufen Kernumfahrung mit Spange Nau" des motorisierten Individualverkehrs wird von VCS, BNV und Pro Natura abgelehnt

Stellungnahme des Regierungsrates

Zum Projekt- und Abstimmungsstand siehe vorangehende Ausführungen zur Teilumfahrung Reinach Süd. Der Hinweis auf die Aspekte von Flora und Fauna unter dem Punkt "Umwelt" wird aufgenommen.

Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge

Eine Sanierung der SBB-Niveauübergänge sei zwar als dringlich einzustufen, sollte aber in Koordination mit dem SBB-Doppelspurausbau und dem Projektfortschritt einer gegebenenfalls vorzusehenden Birsbrücke (bei "Büttenen") erfolgen (sofern der Bedarf diese rechtfertigt). Dazu schlägt die BDP eine geänderte Linienführung der Nunningerstrasse hin zur Seewenstrasse vor, mit der zwei von drei Bahnübergängen entfallen können. In Kombination mit einer Brücke über Birs und Bahn könnte der komplette Transitverkehr nicht nur nach Seewen, sondern auch nach Nunningen vom Grellinger Dorfkern beidseits der Birs ferngehalten werden (vgl. auch das Anpassungsbauwerk beim Muggenbergstunnel). Damit könnte zugleich der verkehrliche Nutzen einer Birsbrücke an der genannten Stelle gerechtfertigt werden.

Stellungnahme des Regierungsrates

Aufgrund der momentanen Nachfrage sind auf der S-Bahn zwischen Aesch und Laufen in den nächsten 20 Jahren keine weiteren Fahrplanverdichtungen geplant. Im Rahmen des Projekts Doppelspurausbau Grellingen-Duggingen wurden nach dem Entscheid über die Beibehaltung der Niveauübergänge in Grellingen keine Variantenprüfungen einer niveaufreien Bahnquerung getätigt. Sobald sich eine Verdichtung der S-Bahn bis Laufen abzeichnet, wird die Situation bezüglich der Bahnquerung und des umliegenden Strassennetzes im Rahmen des ordentlichen Planungsprozesses mit dem Bund geprüft.

Anpassungsbegehren zu D. Beschlüsse

Planungsanweisungen

Am 8. März 2015 hat sich mit rund 62 % Ja-Stimmen eine grosse Mehrheit der Baselbieter Stimmbewölkerung für die Umfahrung Allschwil ausgesprochen, so dass nun das Projekt im Objektblatt V2.2 bei der Planungsanweisung aufgenommen wurde. Eine zusätzliche Aussage hierzu in Kapitel C. voraussichtliche Auswirkungen wird ebenso begrüsst. Entsprechend wird seitens der Handelskammer beider Basel sowie von CVP, FDP und ACS unter Buchstabe b) ein Zusatz dahin ge-

fordert, dass der Kanton in Abstimmung mit der Gemeinde und dem Kanton Basel-Stadt unter Berücksichtigung der raumplanerischen Anforderungen der Agglomeration einen Tunnel Allschwil plant, welcher den Zubringer Bachgraben – Nordtangente zu einer Umfahrung Allschwil ergänzt. Idealerweise wird die Umfahrung Allschwil nach Fertigstellung einen Teil eines Ringes um die Stadt Basel bilden.

Die GLP ist sich bewusst, dass das Vorhaben auf einem Volksentscheid basiert. Nach wie vor fehle jedoch eine Aussage, welchen Verkehrsbeziehungen eine durch einen "Tunnel Allschwil" ergänzte "Umfahrung Allschwil" dienen soll. Es handle sich eher um ein Schlagwort als um eine Richtplanaussage. Vor einer Aufnahme in den Richtplan sei das Vorhaben zu konkretisieren.

2015 hat das Baselbieter Stimmvolk das ELBA-Referendum gegen die Variante "Ausbau" deutlich unterstützt. Im Gegensatz zum Zubringer Allschwil (Bachgraben-Nordtangente) stand die Stadtnahe Tangente mit dem Tunnel Allschwil besonders in der Kritik. Gemäss links-grüner Seite ist der Volksentscheid zu respektieren und Absatz b) sei zu streichen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Ergänzung um den Kanton Basel-Stadt ist aus Sicht des Regierungsrats zweckmässig und wird aufgenommen.

Ein Ring um die Stadt Basel ist weder Gegenstand des Agglomerationsprogramms noch ausreichend konkretisiert für eine Aufnahme in den KRIP. Der Regierungsrat beabsichtigt daher, diese Ergänzung zum jetzigen Zeitpunkt nicht aufzunehmen.

Der Tunnel Allschwil entspricht dem Auftrag gemäss § 43c Strassengesetz. Aufgrund seiner Raumwirksamkeit soll die Planungsanweisung als Grundlage für die weiteren Konkretisierungen jetzt aufgenommen werden.

Örtliche Festlegungen

Die Grünen sowie die Naturschutzverbände verlangen, das Vorhaben "Kernumfahrung mit Spange Nau" zu streichen. Diese Stadtentwicklung ist in Laufen von der Einwohnerversammlung zurückgewiesen worden und somit auch nicht mehr A-Massnahme (2019-2022). Weitere Planungen erübrigten sich zum heutigen Zeitpunkt. Zudem wird sich die Situation mit einer Umfahrung Zwingen-Laufen völlig verändern. Auch aus diesem Grund seien diese Entwicklungen vorerst abzuwarten und andere Massnahmen zurück zu stellen.

Die immer noch aufgeführten Umfahrungen Waldenburg und Rickenbach sind zu streichen, sie sind nach Auffassung von FDP, SP und Pro Natura überholt und deshalb obsolet.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Kernumfahrung in Laufen ist von der Gebietsentwicklung Nau grundsätzlich unabhängig. Einzig die Lage der Spange kann aufgrund des Entscheides der Stadt Laufen variieren. Dementsprechend steht hier nicht die Massnahme M5 (Laufen, Verlegung Naustrasse), sondern die Massnahme M15 (Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau) des Agglomerationsprogramms im Vordergrund. Der Regierungsrat hält daher am Vorhaben fest.

Die Streichungen der Umfahrungen Rickenbach und Waldenburg stehen nicht im Kontext des Agglomerationsprogramms. Sie sind aus Sicht des Regierungsrats zu prüfen und gegebenenfalls in einer zukünftigen Anpassung des KRIP vorzusehen.

6.2.4. Objektblatt V2.3 Schienennetz

Allgemeine Bemerkungen und Anpassungsbegehren

Die Stadt Liestal wie auch die Gemeinden Bubendorf, Hölstein und Niederdorf weisen auf die regionale Bedeutung der "Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Liestal" hin. Die Investitionen im Bahnhofsumfeld im Rahmen des Agglomerationsprogramms sind für die Stadt Liestal und die Region Liestal Frenkentaler Plus von grosser Bedeutung. Neben den Baumassnahmen im Rahmen des Vier-spurausbaus und der Neubauten am Bahnhof Liestal handelt es sich um den Bau der Veloverbindungen auf der Südseite der Bahnlinie, die neue Velostation im Bahnhof und das P&R Angebot am Bahnhof Liestal. Während die ÖV-Drehscheibe Laufen im Objektblatt V2.3 explizit erläutert sei, fehle ein entsprechendes Kapitel für Liestal. Aufgrund der Bedeutung der "Mobilitätsdrehscheibe Bahnhof Liestal" und die Investitionsvorhaben im Agglomerationsprogramm wird ein eigenes Kapitel (Projektfiche) im Objektblatt V2.3 beantragt.

Weiter wird auf die regionale Bedeutung der Fernverkehrshalte in Liestal nach Bern, Luzern und Zürich hingewiesen. Die direkten Verbindungen zu den Arbeitszentren südlich des Jura seien für viele Bewohner und Betriebe der Region ein wesentlicher Standortfaktor. Es wird eine Aufnahme dieser Ziele im Text beantragt. So werde beispielsweise im Objektblatt V2.3 zur Waldenburgerbahn bisher nur die Ausrichtung auf den Fernverkehr Richtung Basel erwähnt.

In Bezug auf das P&R fehle nach wie vor ein kantonales Konzept. Es wird deshalb dringend gefordert, die Arbeiten hierzu an die Hand zu nehmen und neben dem Bahnhof Liestal auch weitere Standorte, welche den Raum am Bahnhof Liestal entlasten können – z.B. an Haltestellen der Waldenburgerbahn – in das Konzept einzubeziehen.

Die Gemeinde Hölstein möchte im Rahmen des Ausbaus der Waldenburgerbahn Grundsätze für Schnellzugstops in Lausen und ein Park & Ride-Angebot im Richtplan verankert sehen.

Die BDP fordert weniger/keine Wendeschlaufen und dafür Zweirichtungsfahrzeuge analog wie im Kanton Genf (Linie 14).

Aus Sicht des Bundes enthält Kapitel V 2.3 Aussagen zur Entwicklung des Schienennetzes. Diese müssten konsequenterweise im Kapitel V 2.1 dargestellt werden, sollte es sich um Ausbauten in der Kompetenz des Bundes handeln

Stellungnahme des Regierungsrates

Bei den Massnahmen am Bahnhof Liestal handelt es sich – im Gegensatz zu Laufen, wo es um die Lage und Ausgestaltung von Kantonsstrassen geht – nicht um kantonale Massnahmen.

Die Kompetenz und Zuständigkeit für die Fahrplangestaltung und insbesondere des Fernverkehrs mit entsprechenden Schnellzugshalten liegt beim Bund bzw. fachlich beim Bundesamt für Verkehr (BAV). Es wird auf die Ausführungen unter der Rubrik "V2.1 Übergeordnete Projekte, D Beschlüsse" verwiesen.

Betreffend die Anpassung der Ziele wird auf die Mutation des KRIP betreffend die Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft verwiesen (vgl. Ausführungen unter der Rubrik "Schwerpunktmässige Themen und Forderungen aus der Mitwirkung").

Der Auftrag betreffend Park+Ride ist bereits im KRIP verankert (Objektblatt S1.4, Planungsgrundsatz c)). Die Arbeiten laufen; ob und ggf. in wieweit Resultate im KRIP zu verankern sein werden, ist nach deren Vorliegen zu prüfen.

Wendeschlaufen sind betrieblich notwendig und die Rollmaterialbeschaffung hat keine Richtplanrelevanz. Zweirichtungsfahrzeuge sind bezüglich der Sitzplatzanordnung in Fahrt- und Gegenrichtung sowie der beidseitig notwendigen Türen für den städtischen Verkehr wenig attraktiv. Zudem

sind zwei Führerstände nötig, zwischen denen der Wagenführer an den Endstellen wechseln muss.

Inhaltlich sind die Hinweise des Bundes stimmig. Die geforderte Kennzeichnung der Projekte als in der Kompetenz des Bundes liegend wird vorgenommen. Die aktuelle Mutation des KRIP ist jedoch im Übrigen auf die Anpassung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation fokussiert. Die Bereinigung der Kapitelzuordnung erfolgt im Rahmen der anstehenden Gesamtüberarbeitung des KRIP.

Bemerkungen zu C. Voraussichtliche Auswirkungen

Neue Tramverbindung Dreispitz

Die weitere Erschliessung eines dicht belegten Gebiets wird von der BDP begrüsst, stellt aber die Frage auf, wie effizient "Tramlinien im Zick-Zack-Kurs" sein werden, würde doch eine Direktverbindung zwischen Leimgrubenweg und MFK wohl nur eine Zwischenstation auf gerader Linie enthalten – und wäre schneller (würde aber natürlich weniger erschliessen). Hier wäre eine "Kreuzkombination" anzudenken: die Fortsetzung der Gleise der Linie 16 aus der Gundeldingerstrasse durch den Leimgrubenweg in den Schienenstrang der Linien 10/11 beim Dreispitz in Richtung Birstal, aber auch ein Abzweiger der Gleise der Linien 10/11 von der Münchensteinerbrücke her in die neu zu erschliessende jetzige Wien-Strasse zur MFK. Ein Gleisbogen durch den Leimgrubenweg in die Wien-Strasse wäre natürlich auch Teil davon. Eine Koordination mit dem Projekt "Tram Dreispitz – St. Jakob (– Polyfeld Muttentz)" wäre zu prüfen, um eine Linien Leimgrubenweg – Dreispitz – St. Jakob zu ermöglichen (zur Gundeldinger Seite Bahnhof SBB). ()

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Kantone Basel-Stadt sowie Basel-Landschaft sind daran, die strategische Tramnetzplanung zu aktualisieren. Die Planung zeigt auf, wie das Liniennetz etappiert entwickelt und in welcher Linienführung neue Traminfrastrukturen geplant sowie realisiert werden sollen. Die Resultate der Tramnetzentwicklung fliessen in eine spätere Überarbeitung des Richtplans ein.

Tramverbindung "Margarethenstich"

Das Referendumskomitee moniert die Missachtung des Volkwillens im Kanton Basel-Landschaft zur Tramverbindung Margarethenstich: Es hätten von 86 Gemeinden nur 6 Gemeinden JA zur Vorlage gesagt. Kantonal sei die Vorlage Margarethenstich am 24. September 2017 klar mit 56.9 % der Stimmenden abgelehnt worden. In Anbetracht dieses eindeutigen Abstimmungsergebnisses wird beantragt, in der Vorlage an den Landrat den Passus "*Es konnte aufgezeigt werden, dass das Vorhaben Tramlinie Margarethenstich.... realisiert werden kann*" zu streichen. Im Kantonalen Richtplan sei der Margarethenstich wieder aufgeführt. Dies entspreche nicht dem Volkswillen. Wenn aber die Betreiber und Planer an der Variante Margarethenstich festhalten, so zeige dies, dass offenbar keine möglichen Visionen zur Verbesserung und noch besseren Nutzung des Öffentlichen Verkehrs vorhanden sind.

Die Beibehaltung des Margarethenstichs im Richtplan wird – trotz negativem Abstimmungsergebnis – durch die IGöV Nordwestschweiz begrüsst. Mit dem Neubau der Margarethenbrücke und der Verlegung des Bahnhofs SBB Richtung Westen entstehe eine neue Situation. Mit direkten Treppezugängen ab der Margarethenbrücke zu allen Perrons dürfte auch das Leimental zur Einsicht kommen, dass das im Jahr 2017 abgelehnte Projekt grosse Vorteile aufweise und einen deutlichen Zeitgewinn zu den SBB-Zügen ermögliche.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Kantone Basel-Stadt sowie Basel-Landschaft sind daran, die strategische Tramnetzplanung zu aktualisieren. Diese zeigt einerseits auf, wie die Tramnetzinfrastruktur in der Region Basel weiter-

entwickelt werden soll. Andererseits resultiert daraus auch ein Liniennetz inkl. Etappierung. Die Resultate der Tramnetzentwicklung fliessen in eine spätere Überarbeitung des Richtplans ein. Ein wichtiges Ziel der Studie ist die Entlastung des Centralbahnplatzes. Um diesen zu entlasten, kommt einem möglichen neuen Bahnhofzugang West mit der Tramhaltestelle Margarethenbrücke/Markthalle eine zentrale Rolle zu. Sie soll durch verschiedene, zum Teil nicht über den Centralbahnplatz verlaufende Tramlinien bedient werden und vom Leimental direkt erreichbar sein. Deswegen soll eine Direktanbindung Leimental-Bahnhof SBB West weiterhin strategisch verankert sein.

Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB

Da auch nach der Ablehnung des Tramprojekts durch den Margarethenstich diese Verbindung nach wie vor ein Thema sein dürfte, wäre es aus Sicht der BDP angebracht, eine Linienführung via Heuwaage und Innere Margarethenstrasse zusammen mit dem Kanton BS nochmal eingehend zu prüfen und vor allem eine Trasseefreihaltung für einen grösseren Gleisbogen in Doppelspur auf der Heuwaage zu sichern. Der Tramtunnel Bruderholz müsse als illusorische bezeichnet werden. Es ist infrage zu stellen, ob diese Idee weiterhin als konkretes Projekt im Richtplan enthalten sein solle.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Zuständigkeit über eine derartige Variante liegt beim Kanton Basel-Stadt und steht zudem nicht im Kontext des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation bzw. der vorliegenden KRIP-Anpassung.

Wendeschleufe Bottmingen (Kompetenz Bund)

Die Realisierung der Tramschleufe ist im Kontext der Massnahmen für einen ganztägigen Betrieb bis Ettingen, der Einrichtung eines Expresstrams Linie 10 sowie dem Margarethenstich (Umsetzung wurde vom Souverän im 2017 abgelehnt) zu betrachten. Gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur kommt die Anlage direkt an der Gemeindegrenze auf Boden der Gemeinde Oberwil zu liegen. Die Massnahme "Busbahnhof Bottmingen" ist ein wichtiges ÖV-Projekt von überkommunaler Bedeutung und muss nach der Freigabe der Bundesgelder im Rahmen des Agglomerationsprogramms unverzüglich realisiert werden. Die Gemeinde Bottmingen fordert den Regierungsrat auf, die Realisierung der Wendeschleufe Bottmingen ("Busbahnhof Bottmingen") mit höchster Priorität voranzutreiben.

Die BDP fordert auf eine Wendeschleufe zu verzichten. Anstatt an immer mehr Orten Wendeschleufen zu bauen, täte die BLT gut daran, sich zu überlegen, ob als Alternative bei der nächsten Rollmaterialbeschaffung an Zweirichtungsfahrzeuge gedacht werden sollte. Gerade bei derzeit mehreren angedachten Projekten wird diese Problematik immer wieder zum Tragen kommen. Die Genfer TPG machen es auf deren Linie 14 vor, wie das sehr flexibel funktioniert – und zwar bezeichnenderweise mit denjenigen beiden Rollmaterialtypen (von Bombardier und Stadler), die auch auf dem Basler Schienennetz unterwegs sind.

Das Vorhaben wird von der GLP begrüsst. Seine Aufnahme in den Richtplan ist jedoch mit den obsoleten Planungen für einen "Tramtunnel Bruderholz" schwer vereinbar. Die GLP beantragt deshalb, im Zuge dieser Richtplananpassung die "Direktverbindung Leimental-Bahnhof Basel SBB (Tramtunnel Bruderholz)" und die "Tramverlängerung Binningen-Oberwil (Tramtunnel Bruderholz)" zu streichen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Zweirichtungsfahrzeuge sind bezüglich der Sitzplatzanordnung in Fahrt- und Gegenrichtung sowie der beidseitig notwendigen Türen für den städtischen Verkehr wenig attraktiv. Zudem sind zwei Führerstände nötig, zwischen denen der Wagenführer an den Endstellen wechseln muss. Die

Wendeschleufe Bottmingen ist im Kontext der Betriebsstabilität zweiter zukünftig ganztags betriebener Tramlinien im Leimental zu sehen und bringt die nötige Flexibilität zur Aufrechterhaltung der Fahrplanstabilität im Ereignisfall. Auf diese kann nicht verzichtet werden. Das Anliegen einer zügigen Realisierung teilt der Regierungsrat.

Die aktuelle Mutation ist – gemäss den vorangehenden Ausführungen – auf die Anpassung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation fokussiert (vgl. "Schwerpunktmässige Themen und Forderungen aus der Mitwirkung zur KRIP-Anpassung 2017, 1. Spiegel"). Eine Überprüfung weiterer Vorhaben wie "Tramverlängerung Binningen-Oberwil (Tramtunnel Bruderholz)" erfolgt in nachfolgenden Anpassungen bzw. der Gesamtüberarbeitung des Richtplans.

Tramerschliessung Salina-Raurica

Die BDP sieht eine "Tramverlängerung im Zick-Zack-Kurs" als keine geeignete Lösung an. Als Alternative sei schon eine direkte Verlängerung in Richtung Augst sowie die "Rückanbindung" über die Verlängerung der Linie 3 von Birsfelden über Schweizerhalle (als Expresslinie) mit einem Zusammenschluss beider Linien in Augst vorgeschlagen worden. Insgesamt bestehe bei der Verlängerung der Linie 14 in Pratteln jedoch auf jeden Fall ein Entwicklungspotenzial, das genutzt werden sollte.

Die Möglichkeit der Etappierung sei im Richtplan zu belassen (FDP, GLP).

Andererseits wird die Aufhebung der Etappierung auch begrüsst und eine Festsetzung als vollwertige Netzergänzung als sinnvoll erachtet (Pro Natura, VCS).

Der VCS fordert, dass die gestrichenen Passagen betreffend die parallele Ergänzung des Fuss- und Velowegnetzes sowie die direkte Anbindung der Tramlinie an den Bahnhof Pratteln in der Beschreibung zu belassen bzw. wieder aufzunehmen sind.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Linienführung wurde im Rahmen einer Zweckmässigkeitsprüfung mit mehreren Varianten geprüft und mittels LRB Nr. [2011/234](#) vom 23. August 2011 festgelegt. Sie ist in dieser Form noch immer zweckmässig. Damit sich das Entwicklungspotenzial von Salina Raurica frühzeitig entfalten kann, soll auf eine planerische Etappierung der Tramverlängerung verzichtet werden. Im Rahmen der Realisierung wird aber ein etappiertes Vorgehen aufgrund der verfügbaren finanziellen und personellen Ressourcen unumgänglich sein.

Dem Fuss- und Velowegnetz wird im Raum Pratteln besondere Beachtung geschenkt. Die Darstellung in Verbindung mit dem Tramprojekt ist jedoch für den KRIP ungewöhnlich und soll daher gestrichen werden. Das vom Landrat beschlossene Generelle Projekt (LRV 2016/378) und Planungsanweisung f) im Objektblatt G1.4 des KRIP stellen die erforderlichen Qualitäten sicher. Ebenso ist die Anbindung an den Bahnhof Pratteln mit dem Generellen Projekt gesichert.

ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann

Der Gemeinderat Allschwil begrüsst die Aufnahme dieses wichtigen Projekts in den kantonalen Richtplan. Das Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung am Bachgraben habe Potenzial für 7'000 zusätzliche Arbeitsplätze, und die aktuellen Entwicklungen deuten auf eine Ausschöpfung dieses Potenzials hin. Dementsprechend wäre es folgerichtig, im KRIP bereits die leistungsstarke und attraktive Lösung einer Tramverbindung Bachgraben – Basel-Nord bzw. Bahnhof St. Johann als Ziel zu nennen. Diese Massnahme bedinge, dass der Bahnhof St. Johann als Schnittstelle zum S-Bahn-Netz dienen kann, was im anvisierten mittelfristigen Zeithorizont unwahrscheinlich erscheint. Eine Verbesserung der ÖV-Erschliessung Bachgraben sei jedoch dringlich. Es seien stattdessen Massnahmen zu prüfen, die eine Verknüpfung mit dem bestehenden ÖV-Netz erlauben.

Eine verbesserte Anbindung des Wirtschaftsareals Bachgraben mit dem ÖV wird von der Handelskammer begrüsst. Den angegebenen mittelfristigen Realisierungshorizont von 5–15 Jahren erachtet die Kammer hingegen als zu wenig ambitioniert und fordert, auch aufgrund der starken Dynamik des Arbeitsplatzgebiets, eine höhere zeitliche Priorisierung.

Die GLP fordert, Massnahmen zu prüfen, die eine Verknüpfung mit dem bestehenden ÖV-Netz erlauben.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Kantone Basel-Stadt sowie Basel-Landschaft sind daran, die strategische Tramnetzplanung zu aktualisieren. Die Planung zeigt auf, wie das Liniennetz etappiert entwickelt werden soll und welche neuen Traminfrastrukturen dazu in der Agglomeration Basel gebaut werden sollen. Aufgrund der Resultate wird entschieden, wann und in welchem Korridor eine eventuelle Tram- oder Buslinie – u.a. im Gebiet Bachgraben – verkehren und wie ein Busvorläufer aussehen könnte. Das aktuelle Fahrplanangebot deckt die Nachfrage bei Weitem und könnte bei entsprechender Nachfrage noch verdichtet und/oder ausgedehnt werden. Eine kurzfristige Umsetzung einer eventuellen Tramlösung ist aufgrund des Projektverlaufs zeitlich nicht möglich.

ÖV-Korridor Reinach - Dornach

Um die beiden Kreisel Dornacherstrasse – Bruggstrasse nicht noch mehr zu belasten, beantragt die BDP die Prüfung einer Linienführung der (ohnehin neu zu erstellenden) Trambrücke über die Birs einige 100 m südlich.

In der Gesamtkarte ist der ÖV-Korridor "Neu-Aesch/Reinach-Süd" ("Reinach – Dornach") auf der Bruggstrasse eingezeichnet. Von einigen, unmittelbar an das "Stöcklin-Areal" anwohnenden Personen wird dies – auch gemäss der Einsprache vom 13. September 2017 in dieser Angelegenheit gegen den Quartierplan "Stöcklin-Areal" – ausdrücklich begrüsst. Entsprechend wird beantragt, dass der ÖV-Korridor "Reinach – Dornach" im Richtplan auch auf der Bruggstrasse vorgesehen und so auch umgesetzt wird; auf keinen Fall durch bestehende Wohnquartiere bzw. über den Sonnenweg.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind daran, die strategische Tramnetzplanung zu aktualisieren. Die Planung zeigt auf, wie das Liniennetz etappiert entwickelt werden soll und welche neuen Traminfrastrukturen dazu in der Agglomeration Basel gebaut werden sollen. Aufgrund der Ergebnisse wird entschieden werden, wann und in welchem Korridor eine eventuelle Tramlinie verkehren und wie ein Busvorläufer aussehen könnte.

Anpassungsbegehren zu D. Beschlüsse

Planungsanweisungen

Der Osten der Gemeinde Birsfelden wird über die Sternenfeld-, Friedhof- und Kirchstrasse mit zwei jeweils im 30-Minuten-Takt verkehrenden Busverbindungen Basel-Birsfelden-Liestal an Birsfelden Zentrum und an die regionalen Zentren angebunden. Das aus Basel-Stadt kommende Tram 3 wendet in Birsfelden-Hard. Der Kanton Basel-Landschaft will die Weiterführung der bestehenden Tram-Linie in Richtung Hafen Birsfelden prüfen. Die Gemeinde Birsfelden begrüsst den Ausbau des öffentlichen Nahverkehrs und die Erschliessung bisher weniger gut erschlossener Quartiere. Um die Abstimmung mit den räumlichen Planungen der Gemeinde frühzeitig gewährleisten zu können, wird um einen engen Einbezug der Gemeinde in die Planungen gebeten. Aufgrund der nicht zutreffenden Verortung der Klammerbemerkung "Tram Sternenfeld" sei diese Klammerbemerkung in der Planungsanweisung zu streichen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Flurbezeichnung Sternenfeld ist korrekt.

Örtliche Festlegungen

Vororientierung:

Das Wendegleis Aesch soll neu unter "Festsetzung" statt unter "Vororientierung" aufgeführt werden. Da auf den Fahrplanwechsel 2023 der Doppelspurausbau zwischen Grellingen und Duggingen bereits realisiert sein und in Betrieb gehen soll, wäre es sinnvoll, dass auch das Wendegleis in Aesch realisiert wird. Damit könnte der 15'-Takt innert nützlicher Frist realisiert werden. Dies würde den Birsstadtgemeinden äusserst nützlich sein und den bestehenden ÖV wie auch die A18 merklich entlasten.

FDP, SP, SP Sektion Aesch-Pfeffingen und VCS beantragen eine Aufstufung von "Vororientierung" zu "Zwischenergebnis". Im Birstal mit seiner wachsenden Bevölkerung fahre die S3 noch immer im 30-Minuten-Takt nach Basel. Der Bund finanziere das Wendegleis Aesch in seinem Ausbauschnitt 2030/35 jedoch komplett. Der Bau des Wendegleises liege somit in der Kompetenz des Bundes. Der Kanton soll den Bau des Wendegleis Aesch priorisieren und vorfinanzieren. Das Wendegleis Aesch soll deshalb im Richtplan als Zwischenergebnis eingetragen werden.

Festsetzung:

ÖV-Korridor Reinach-Dornach: Gemäss SP Sektion Aesch-Pfeffingen ist es unbestritten, dass das Industrie- und Gewerbegebiet Kägen besser an den Bahnhof Dornach-Arlesheim angeschlossen werden müsse. Im Rahmen der Quartierplanung Stöcklin wurde von den Anwohnenden die Sorge eingebracht, dass allenfalls ein Tram durch den Sonnenweg und das Quartier führen könnte. Um die verbesserte Erschliessung des Kägenquartiers zu klären, wird gebeten, die Streckenführung des Tramkorridors zu definieren. Es soll geklärt werden, ob ein Bus oder ein Tram neu mit dem Kägenquartier verbunden wird.

Stellungnahme des Regierungsrates

Das Projekt "Wendegleis Aesch" hat noch keinen Projektierungsstand (i.d.R. Vorprojekt) erreicht, welcher eine Festsetzung rechtfertigen liesse.

Da eine zügige Bearbeitung des Projekts seitens Bund ohnehin vorgesehen ist, ist keine zusätzliche Beschleunigung durch den Kanton möglich.

Die Kantone Basel-Stadt sowie Basel-Landschaft sind daran, die strategische Tramnetzplanung zu aktualisieren. Die Planung zeigt auf, wie das Liniennetz etappiert entwickelt werden soll und welche neuen Traminfrastrukturen dazu in der Agglomeration Basel gebaut werden sollen. Aufgrund der Resultate wird entschieden werden, wann und wo in welchem Korridor eine eventuelle Tramlinie verkehren und wie ein Busvorläufer aussehen könnte. Dies gilt auch für den ÖV-Korridor Reinach-Dornach

6.3. Anpassungsbegehren zu den Richtplankarten

Es wurden folgende konkrete Hinweise und Anträge zu den Richtplankarten eingebracht:

Die Teilumfahrung Reinach Süd (Trasseefreihaltung) sei nur im Vernehmlassungsentwurf der Richtplan-Gesamtkarte enthalten, fehle aber in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur.

In Aesch Nord seien MIV-Massnahmen im grossen Stil geplant, womit eine zukünftige Verkehrsüberlastung vorprogrammiert ist. Es brauche attraktive Projekte für den platz- und energiesparende Fuss- / Veloverkehr, um einen Teil des Verkehrs über diese Verkehrsträger abzuwickeln. Ins-

besondere hier geplante publikumsintensive Einrichtungen müssten sicher, direkt und komfortabel auch zu Fuss und mit dem Velo erschlossen werden.

Seitens des VCS wird bemängelt, dass die Lesbarkeit der unterschiedlichen Karten schwierig sei (ähnliche Signaturen für gleiche Inhalte, unklare Kriterien für die Aufnahme von Vorhaben in die Karten, spezielle Bezeichnung agglorrelevanter Sachverhalte).

Die Grünen fordern die Streichung der Trasseesicherungen aus der Richtplankarte.

Gemäss Bund stimmt die eingezeichnete Linienführung (Doppelspur Laufental) nicht mit der aktuellen Planung STEP (AS2030/2035) überein.

Das Projekt "LV48 Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental" ist in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur aufzunehmen und in einem Objektblatt als Festsetzung (A-Projekt) sicherzustellen (SP Sektion Aesch-Pfeffingen).

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Aufnahme von Strassenvorhaben in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur erfolgt erst, wenn die Lage hinreichend genau bekannt ist (in der Regel mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis). Daher wird die Teilumfahrung Reinach Süd noch nicht in die Karte Verkehrsinfrastruktur aufgenommen. Die Aufnahme in die Richtplan-Gesamtkarte zwecks Trasseesicherung und räumlicher Abstimmung erfolgt hingegen bereits, wenn die Lage ungefähr bekannt ist (in der Regel mit dem Koordinationsstand Vororientierung).

Es handelt sich bei der Massnahme LV48 (Aesch: Vernetzung Radroute vom Bahnhof Aesch ins Laufental) um eine kommunale Massnahme. Die kommunalen Radroutennetze sind nicht im KRIP dargestellt.

Zu den Trasseesicherungen: Siehe Ausführungen zu den einzelnen Vorhaben oben.

Im Rahmen von Teilrevisionen sind grundsätzliche Entscheide mit Auswirkung auf das Ganze nicht sinnvoll zu treffen. Im 2020 wird deshalb die Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans initiiert. In diesem Kontext wird der Revisionsbedarf für Text und Karten erhoben und darauf gestützt die Anpassungen vorgenommen.

Bezüglich der abgeänderten Linienführung (Doppelspur Laufental) können keine Differenzen zwischen den Richtplankarten des Kantons gemäss dieser Richtplananpassung und der Karte im Sachplan Verkehr Teilinfrastruktur Schiene festgestellt werden.

7. Antrag

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 26. März 2019

Im Namen des Regierungsrats

Die Präsidentin:

Monica Gschwind

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

8. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2017, Objektblätter V 1.2, V 2.1, V 2.2 und V 2.3
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2017, Richtplan-Gesamtkarte und Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

Landratsbeschluss

über Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2017, Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Anpassung 2017 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter V 1.2, V 2.1, V 2.2 und V 2.3 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird erlassen.
2. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
3. Ziffer 1 dieses Beschlusses unterliegt gemäss § 31 Abs. 1 lit. a Kantonsverfassung dem fakultativen Planungsreferendum.
4. Die Anpassung 2017 des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: