

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Kantonalen Richtplan, Anpassung 2017 (Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation)

2019/230

vom 5. Februar 2020

1. Ausgangslage

1.1. Richtplananpassung

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) 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. Konkret bedeutet dies, dass sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden sollen und zur A-Liste gehören, im Richtplan mit dem Koordinationsstand «Festsetzung» verankert und vom Bundesrat genehmigt sein müssen. Ansonsten können keine Bundesbeiträge ausgelöst werden.

Eine finanzielle Mitbeteiligung des Bundes an agglomerationsrelevante 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. und 2. Generation der Agglomerationsprogramme sind höhere Anforderungen zu erfüllen. Zudem ist von einer grossen Konkurrenz der eingereichten Agglomerationsprogramme auszugehen. Über die Massnahmen aus allen Agglomerationsprogramme hat der Bundesrat dem Parlament im Jahr 2019 eine Botschaft zur 3. Generation unterbreitet. Das Parlament hat am 25. September 2019 die finanziellen Mittel freigegeben. Auf der Grundlage des entsprechenden Beschlusses werden Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften der Agglomerationen abgeschlossen. Danach wird die Freigabe der Mittel beim Bundesparlament periodisch beantragt.

Zudem hat der Bundesrat zum Bereich Verkehr im Prüfbericht zur Anpassung 2012 des kantonalen Richtplans vom 7. März 2017 unter Ziffer 3 festgehalten, dass die Massnahme «Entflechtung Pratteln (1. Etappe)» lediglich 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.

Beim Objektblatt V 1.2 «Agglomerationsprogramm» werden Anpassungen, Entlastungen und Fortschreibungen im Sinne von neuen Fakten, Erkenntnissen und Rahmenbedingungen vorgenommen. Objektblatt V 2.1 «Übergeordnete Projekte» wird aufgrund von geänderten Verhältnissen und Rahmenbedingungen angepasst. Sämtliche Streichungen und Ergänzungen beschränken sich auf die Inhalte des Agglomerationsprogramms. Allenfalls werden neue geänderte Verhältnisse berücksichtigt. Ebenso erfolgt eine Anpassung der Richtplangesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur.

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

1.2. Petition «Nein zur Umfahrung Reinach Süd»

Am 15. August 2018 wurde die Petition «Nein zur Umfahrung Reinach Süd» von den Grünen Reinach/Aesch/Pfeffingen mit rund 700 Unterschriften bei der Landeskantlei eingereicht und anschliessend von der Geschäftsleitung des Landrats zur Beratung an die Bau- und Planungskommission überwiesen. Die Petition richtet sich gegen den Eintrag der Teilumfahrung Reinach Süd im kantonalen Richtplan (KRIP). Mit einer weiteren Strasse würde die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr steigen, was Mehrverkehr zur Folge hätte. Die Trasseesicherung wird als unnötig erachtet und soll nicht unterstützt werden. Im Rahmen der Diskussionen zum Richtplan hat die Bau- und Umweltschutzdirektion direkt Stellung genommen.

Für Details wird auf den beiliegenden Petitionstext verwiesen.

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Bau- und Planungskommission behandelte die Vorlage anlässlich ihrer Sitzungen vom 22. August, 5. und 19. September, 24. Oktober, 7. und 21. November und 5. Dezember 2019 sowie 23. Januar 2020. Begleitet wurde sie dabei von Regierungspräsident Isaac Reber, Generalsekretärin Katja Jutzi, dem stv. Kantonsplaner Martin Huber, Walter Keller, Mitarbeiter Amt für Raumplanung und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung (24.10.2019).

An ihren Sitzungen vom 24. Oktober und 7. November 2019 behandelte die Kommission zudem die Petition «Nein zur Umfahrung Reinach Süd». Dazu hörte sie am 7. November den Vertreter des Petitionskomitees Marco Agostini, Pascal Ryf, Vertreter der «IG Südumfahrung nein» sowie Marianne Hollinger und Melchior Buchs, Vertreter des Vereins Birsstadt an. Weiter anwesend waren seitens Verwaltung Drangu Sehu, Kantonsingenieur, und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

2.3.1 Einzelthemen

Die Verwaltung wies in der Diskussion mehrmals darauf hin, dass die vorliegenden Richtplananpassungen mit dem Agglomerationsprogramm 3. Generation zusammenhängen. Nicht damit zusammenhängende Anliegen aus der Vernehmlassung wie die Streichung der Umfahrungen Rickenbach und Waldenburg wurden nicht aufgenommen.

Einleitend wurde festgehalten, dass Projekte im A-Horizont des Agglomerationsprogramms im Richtplan als Festsetzung enthalten sein müssen, damit beim Bund Gelder beantragt werden können. Projekte im B- oder C-Horizont sollten idealerweise als Zwischenergebnis oder Vororientierung vermerkt sein; jedoch ist dies nicht zwingend. Seitens Kommission wurde nach der Bedeutung einer Vororientierung gefragt. Dazu erklärte die BUD, dass damit angezeigt werde, dass eine Absicht besteht, ein Projekt zu realisieren, dazu jedoch noch Abklärungen zu treffen sind. Die betroffenen Akteure wie Grundeigentümer, Nachbarn, Gemeinden etc. sollen wissen, dass möglicherweise einmal ein Vorhaben wie beispielsweise eine Strasse realisiert werden wird. Eine Vororientierung ist meist nur im Text in den Objektblättern enthalten, jedoch noch nicht in den Richtplankarten. Grundsätzlich werden Projekte erst dann, wenn sie als Festsetzung im Richtplan stehen, in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur aufgenommen. Die BUD führte aus, dass Projekte im A-Horizont zwar meist einen finanziellen Beitrag des Bundes erhalten würden, der diese aber dennoch auch streichen könne. Dies kann sogar dazu führen, dass der Kanton ein solches Projekt allenfalls selber finanzieren muss, wenn es mit anderen Vorhaben zusammenhängt und Bestandteil eines Ganzen ist.

Seitens Kommission stellte sich die Frage, ob Projekte des Langsamverkehrs im Richtplan enthalten sind. Mit der Ausnahme von kantonalen Radrouten ist dies nicht der Fall, erklärte die Verwaltung. Es handelt sich bei Fuss- und Velowegen meist um eine kommunale Angelegenheit.

Zur Frage aus der Kommission, wie sich die Bevölkerung zu Projekten äussern könne, die im Richtplan enthalten sind, hielt die BUD fest, dies sei im Rahmen des Plangenehmigungsverfahrens mittels Einsprachen etc. möglich. Zudem kann das Referendum gegen den Richtplan ergriffen werden. Der Richtplan, wurde betont, ist für die Behörden verbindlich und nicht für die Grundeigentümer.

2.3.2 *Objektblatt V 1.2 Agglomerationsprogramm*

Zu diesem Objektblatt gab es keine Änderungen oder Bemerkungen.

2.3.3 *Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Projekte*

Seitens Kommission stellte sich eine Frage zu den unterschiedlichen Bezeichnungen H22 beziehungsweise A22 sowie H18 beziehungsweise A18. Die Verwaltung führte aus, dass sich die Bezeichnungen je nach Ausbauf orm der Strasse richte. Autobahnen und Autostrassen werden somit mit einem «A» und Gemischtverkehrsstrassen (Haupt- oder Hauptverkehrsstrassen) mit einem «H» bezeichnet. Dies hat zur Folge, dass eine Umfahrung von Laufen und Zwingen mit A18 bezeichnet wird, da diese mindestens eine Autostrasse sein wird. Das Gleiche gilt für den Muggenbergtunnel. Die Kommission stimmte der von der Verwaltung vorgeschlagenen Anpassung der Bezeichnungen stillschweigend zu.

Eine weitere Anpassung erfolgte auf Nachfrage aus der Kommission bei den Kosten für den Zubringer Bachgraben. Sie wurden auf «CHF 300 – 400 Mio.» korrigiert. Zum Vorschlag den Baubeginn auf «kurzfristig» zu ändern, äusserte die Verwaltung, dass sie zwar willens ist, das Projekt so rasch als möglich voranzutreiben, jedoch Fragen mit Frankreich und Basel-Stadt zu klären sind. Ein kurzfristiger Baubeginn erscheint deshalb zu optimistisch.

– *Umfahrung Liestal*

Die Kommission diskutierte eingehend über den Antrag, die Streichung der Sanierung des Viadukts der A22 bei Liestal rückgängig zu machen und Ergänzungen vorzunehmen, mit der Begründung, es handle sich um ein wichtiges Projekt. Zudem sollen Fussgängerbrücken darüber gebaut werden, welche beim Agglomerationsprogramm für eine Mitfinanzierung angemeldet werden können. Gemäss Verwaltung werden Sanierungsprojekte von Autobahnen und Hochleistungsstrassen in der Regel nicht in den Richtplan aufgenommen, ausser bei einer Infrastrukturerweiterung wie beispielsweise einer dritten Röhre beim Belchentunnel. Fussgängerbrücken sind zudem nicht richt-

planrelevant. Grössere Anpassungen sind bei diesem Viadukt nicht möglich, sondern nur eine Sanierung in Form einer Optimierung zur Verbesserung der Sicherheit der Brücke und Lärmschutzmassnahmen. Erreicht die Anlage in etwa 30 Jahren das Ende ihrer Lebenszeit, stellt sich die Frage, ob diese in den Berg verlegt oder anderswo platziert werden muss. Die Tatsache, dass keine neue Anlage gebaut werden kann, führt zur Streichung des Vorhabens im KRIP. Es gibt weder eine Änderung der Funktionalität noch eine Erweiterung der Kapazität.

Ein Kommissionsmitglied hielt fest, die A22 solle einst nicht mehr über das Viadukt sondern durch einen Tunnel geführt werden. Deshalb müssten die Tunnelportale als Vororientierung aufgenommen werden, um den Platz dafür zu sichern, weil das Gebiet ansonsten zugebaut werde. Dazu führte die Verwaltung aus, die entsprechenden Grundlagen seien noch nicht vorhanden. Es liegt noch kein generelles Projekt vor, womit der nötige Konkretisierungsgrad fehle. Der Takt wird durch den Bund vorgegeben. Die erforderlichen Abklärungen sollen 2020 – 2021 getroffen werden. Erst dann können in der Folge die langfristigen Raumsicherungen vorgenommen werden. Inhaltlich wird die technische und verkehrliche Machbarkeit nachzuweisen sein. Der Richtplan legt Trasseesicherungen fest und soll keine Projektdetails enthalten, da diese nicht der Flughöhe des Planungsinstruments entsprechen. Instandsetzungen gehörten grundsätzlich nicht in den Richtplan. Ein Kommissionsmitglied verwies auf den in einem Landratsbeschluss festgehaltenen Prüfauftrag, wofür auch Geld gesprochen wurde. Diese Prüfung hätte abgeschlossen sein müssen. Schlussendlich wurde in der Kommission stillschweigend der Kompromissvorschlag der Verwaltung angenommen, eine Planungsanweisung mit dem folgenden Wortlaut aufzunehmen «*Der Kanton prüft die langfristige Führung der A22 im Raum Liestal mit dem Ziel den Siedlungs- und Ergolzraum zu entlasten. Als Resultat dieser Prüfung werden im kantonalen Richtplan die hierfür notwendigen Raumsicherungen festgelegt werden.*».

– Doppelspurausbau Laufental

In der Kommission wurde eine ausführliche Diskussion über den Doppelspurausbau in Laufen geführt. Der Doppelspurausbau sei nötig, so argumentierte die Kommission, weil das Laufental sich entwickle und prosperiere. Deshalb erscheint eine starke ÖV-Achse sinnvoll. Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, diesen weiterhin auf der ganzen Linie einzutragen und nicht, wie in der geänderten Richtplankarte, nur noch auf bestimmten Strecken. Die Verwaltung führte aus, dass vorgesehen sei, Inseln zu bauen und kein durchgehender Doppelspurausbau. Seitens Kommission stellte sich die Frage, ob Inseln ausreichen, damit ein Viertelstundentakt umgesetzt werden und ein zweiter Schnellzug fahren kann. Da das heutige Angebot noch nicht bekannt sei, sollte die Trasseesicherung weiterhin durchgehend erfolgen. Dazu hielt die BUD fest, dass zum jetzigen Zeitpunkt nur die Inseln möglich seien und es nur entweder einen Viertelstundentakt oder einen zweiten Schnellzug geben wird.

Die Kommission stimmte dem nachfolgenden Ergänzungsantrag mit 13:0 Stimmen zu.

Ergänzung Projektbeschreibung

Ausbau- Die Juralinie verbindet die Region Basel mit der Westschweiz und hat somit eine wichtige Funktion im schweizerischen Verkehrssystem. Sie hat aber mit ihren vielen Einspurstrecken Schwachstellen, die für die Gestaltung eines attraktiven Angebotes im öffentlichen Verkehr behindernd sind. ¶

(Kompetenz Bund) Das Bahnangebot im Laufental soll verdichtet werden. Mit dem Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen "Chessiloch" wird die Voraussetzung für den Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Basel und Biel geschaffen. Damit kann die Anschlussqualität in den Knoten Basel und Biel erhalten werden, die mit dem Konzept Lëman 2030 verloren gingen. ¶

Als erste Etappe ist ein 15-Takt der S-Bahn bis Aesch vorgesehen. Ein 15-Takt der S-Bahn bis Aesch ist vorgesehen. Dazu ist ein Wendegleis in Aesch erforderlich (vgl. Kap. V2.3). In der zweiten Etappe soll der Doppelspurausbau im ganzen Laufental erfolgen. Die Diskussion, ob ein 15-Takt der S-Bahn bis Laufen oder ein zusätzlicher Regionalexpress angestrebt werden soll, ist noch im Gang. Je nach Produktstrategie muss die heute eingleisige Strecke auf ausgewählten und noch nicht abschliessend definierten Abschnitten auf Doppelspur ausgebaut werden. Die ursprünglich im Projekt Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten konnten aus Kostengründen nicht in der ersten Etappe realisiert werden. Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots auf der Achse Basel-Biel genannt und mit Kostenangaben versehen. ¶

Ergänzung Planungsanweisungen

e) Der Kanton unterstützt einen durchgehenden Doppelspurausbau durch das Laufental und setzt sich bei Bund und SBB für deren Realisierung ein.

Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

Beschluss: Streichen der Aufhebung Trasseesicherung zwischen Aesch und Laufen.

– Einzelfragen

Die Kommission diskutierte kurz über das Projekt Wisenbergtunnel. Dessen Wichtigkeit war unbestritten. Kostengünstiger wäre, so die Verwaltung, ein Vierspurausbau durch das Ergolzthal, jedoch stiess dieser auf Widerstand bei den Anstössergemeinden. Zudem muss er beispielsweise auch das dritte Gleis zwischen Lausen und Itingen realisieren, zu welchem es Widerstand gibt. Im Ausbauschnitt 2035 hat das Bundesparlament nun Gelder für Studien zum 3. Juradurchstich beschlossen. Die Kommission stimmte der Korrektur der Jahreszahl von 2025 auf 2035 stillschweigend zu: «im Ausbauschnitt 2035 wurden jedoch Mittel für die Planungsarbeiten des Bundes zum 3. Juradurchstich bewilligt».

2.3.4 Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz

Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, das Vorhaben «Oberwil, Langmattstrasse» zu streichen, da der Richtplaneintrag in der Volksabstimmung abgelehnt worden war. Die Kommission stimmte der Streichung in den Objektblättern und den beiden Richtplankarten stillschweigend zu.

Ein weiteres Thema in der Kommission war die Streichung einer Klammer in der Planungsanweisung b), weil die Erwähnung von Binningen von einem Teil der Kommission nicht als sinnvoll erachtet wurde. Ein anderer Teil argumentierte, eine Umfahrung Allschwil könne in Allschwil nicht aufhören. Seitens Verwaltung wurde darauf hingewiesen, dass vorläufig nur Diskussionen stattfinden und noch nicht klar sei, was realisiert werde. Die Kommission stimmte schliesslich dem Antrag auf Streichung der Klammer und «Binningen» mit 10:1 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu.

2.3.5 Objektblatt V 2.3 Schienennetz

Seitens Kommission stellte sich die Frage, weshalb der Zeithorizont beim Wendegleis Aesch und dem Doppelspurausbau Laufental unterschiedlich sei und nicht Synergien genutzt würden. Die Verwaltung antwortete, das Wendegleis sei noch nicht terminiert. Es gibt keine zeitliche Abhängigkeit zwischen den beiden Projekten. Auch wenn beide Bestandteil des Ausbauschnitts 2035 (STEP AS 2035) sind, haben sie einen unterschiedlichen Projektstand. Das Projekt Doppelspurausbau ist schon weiter vorangeschritten, so dass eine Realisierung am Ende der Fünfjahresperiode («kurzfristig») realistisch ist. Der Kanton setzt sich beim Bund ebenfalls für eine rasche Realisierung des Wendegleises ein, jedoch kann dieses nicht innerhalb der Fünfjahresperiode realisiert werden.

Zu Salina Raurica wurde nachgefragt, weshalb die Unterteilung in zwei Etappen gestrichen wurde. Die Verwaltung antwortete, die Etappierung sei durch den Bund im Rahmen Prüfung des Agglomerationsprogramms 2. Generation hinterfragt worden. Seitens des Bundes stellte man sich auf den Standpunkt, dass eine durchgängige Realisierung sowohl bezüglich der Wirkung als auch der Realisierungsabläufe zweckmässiger sei. Somit kann das Tramprojekt auch bis etwa 2030 realisiert und auf die vorgesehene Siedlungsentwicklung reagiert werden. Die Kommission debattierte kurz darüber, was zuerst geschehen solle: die ÖV-Erschliessung oder die Entwicklung. Die Verwaltung entgegnete, sobald die Entwicklung begonnen habe, sollten keine Anpassungen am Richtplan mehr erfolgen. Eine Wiederholung der aktuellen Situation des Bachgrabengebiets ist nicht wünschenswert.

2.3.6 *Petition «Nein zur Umfahrung Reinach Süd»*

Die Kommission diskutierte eingehend über das Verfahren, wie das Vorhaben in den Richtplan (Objektblatt V 2.2) gelangt war. Die Verwaltung erklärte, das Vorhaben stamme aus dem Raumkonzept Birsstadt, das von den Exekutivorganen der Gemeinden verabschiedet worden war. Das Vorhaben ist als C-Projekt im Agglomerationsprogramm und im Richtplan als Vororientierung enthalten. Es sollen Abklärungen erfolgen. Das TBA hat auf der Eintragung der ungefähren Linienführung bestanden, weil es kaum Alternativen gibt. In Ausnahmefällen wie hier erfolgt ein Eintrag in der Richtplangesamtkarte, obwohl noch keine definitive Linienführung feststeht.

Ein Teil der Kommission monierte, dass das Vorhaben aus der Feder der Gemeinderäte kommt und sich die Bevölkerung beziehungsweise die Gemeindeversammlungen nicht dazu hätten äussern können. Zudem soll der Verein Birsstadt zuerst die Möglichkeit erhalten, das geplante Mobilitätskonzept zu erarbeiten, bevor im Richtplan etwas festgesetzt wird, was in dieser Form allenfalls nie realisiert wird. Ein Teil der Kommission hielt fest, dass es sich um eine Vororientierung handelt und noch keine Trasseesicherung erfolgt.

Der Vertreter des Petitionskomitees wies darauf hin, dass das Ziel die Entlastung der Bruggstrasse sei, was jedoch auch mit anderen Massnahmen als einer Umfahrung erreicht werden könne. Es ist heute bereits möglich, die Bruggstrasse zu umfahren; dafür sei kein kostspieliger Tunnel nötig, der erst in 20 Jahren umgesetzt werden könnte. Jetzt seien Lösungen gefragt. Zudem wehre sich auch die Landwirtschaft gegen den Verbau von Kulturland. Gegen einen Richtplaneintrag würde das Referendum ergriffen werden. Gegen einen Auftrag an den Regierungsrat, eine konkrete Streckenführung und allfällige Alternativen zu prüfen, sei jedoch nichts einzuwenden. Dies könnte mit einer zusätzlichen Ziffer im Landratsbeschluss zum KRIP erfolgen. Die Gegner des Richtplaneintrags in der Kommission hielten fest, die im Richtplan erwähnte Variante werde als Verlagerungspolitik erachtet, die zu noch mehr Verkehr führt. Weitere kurzfristige Lösungen wären z.B. die Förderung des Veloverkehrs oder Car-Pooling.

Die Vertreter des Vereins Birsstadt wiesen darauf hin, dass sich der Verkehr aus dem Leimental in Richtung Zentrum zu den Arbeitsplätzen bewegen müsse. Dabei sei die ÖV-Erschliessung, d.h. einer Tramverbindung zwischen Dornach und Therwil, zentral. Diese wird als vorrangig erachtet. Eine Möglichkeit bestünde darin, diese über die Bruggstrasse zu führen, was jedoch aufgrund der Belastung der Strasse durch den motorisierten Individualverkehr nicht möglich ist. Kann das Tram über die Bruggstrasse geführt werden, kann auf die Umfahrung Reinach Süd nicht verzichtet werden, so die Vertreter des Vereins Birsstadt.

Dagegen argumentierte ein Teil der Kommission, es sei schwierig, ein Tram über die Bruggstrasse führen zu wollen und noch schwieriger sei es, dieses auf der Hauptstrasse in Therwil fahren zu lassen, da diese stark überlastet sei. Erstaunlich sei, dass das Tram nicht im Agglomerationsprogramm enthalten ist, die Strasse hingegen schon.

Ein Teil der Kommission verwies auf die Funktion des Richtplans als raumplanerisches Instrument, das nicht «verpolitisiert» werden solle. Andere waren der Meinung, dies sei unvermeidlich.

Die Kommission war sich einig darin, dass die Mobilitätsfrage in der Birsstadt angegangen werden muss. Ein Teil der Kommission betonte die Wichtigkeit, im Denken offen zu sein und nicht bereits eine Lösungsvariante festzulegen. Weiter war sich die Kommission darin einig, dass es auch eine Aufnahme des ÖV-Korridors brauche, was zu einem entsprechenden Ergänzungsantrag führte, der mit 12:0 Stimmen ohne Enthaltung angenommen wurde.

<p>Tram Therwil - Dornach ÖV-Korridor Reinach - Dornach (Kompetenz-Bund)</p>	<p>Eine Stärkung der ÖV-Achse Reinach-Dornach hat sich in den letzten Jahren als immer bedeutsamer für die Verbesserung der Organisation des ÖV-Systems im südlichen Birsack erwiesen. In der Tramnetzstudie 2040 wurde gemeinsam mit dem Kanton Solothurn für das südliche Birsack ein Angebotskonzept ÖV erarbeitet und die Nachfrage genauer analysiert. Es hat sich gezeigt, dass eine starke ÖV-Verbindung (sogenannter Mittelverteiler) nicht nur von Dornach bis Reinach allein, sondern bis Therwil zu ziehen ist und eine ausreichende Nachfrage für eine Tramverbindung besteht. Eine Stärkung der ÖV-Achse Reinach-Dornach hat sich in den letzten Jahren als immer bedeutsamer für die Verbesserung der Organisation des ÖV-Systems im südlichen Birsack erwiesen. In der Tramnetzstudie 2040 wurde gemeinsam mit dem Kanton Solothurn für das südliche Birsack ein Angebotskonzept ÖV erarbeitet und die Nachfrage genauer analysiert. Es hat sich gezeigt, dass eine starke ÖV-Verbindung (sogenannter Mittelverteiler) nicht nur von Dornach bis Reinach allein, sondern bis Therwil zu ziehen ist und eine ausreichende Nachfrage für eine Tramverbindung besteht. Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südfahrt Basel" wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Tramlinien 11 und 10 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach geprüft und die Machbarkeit nachgewiesen. Die gemachten Abklärungen genügen jedoch nicht, um bereits definitive Entscheide zu treffen. Zur Realisierung des Vorhabens wären im Wesentlichen eine neue Brücke über die Schweizerische Hauptverkehrsstrasse 18 sowie eine neue Tramunterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsbrücke bzw. bei den Kreiseln Dornacherstrasse - Bruggstrasse nötig. Es ist davon auszugehen, dass die bestehende Brücke ersetzt werden muss. Eine eigene Verkehrsfläche für den öffentlichen Verkehr ist auf dieser stark staugefährdeten Achse äusserst wichtig. Kurzfristige Massnahmen im Langsamverkehr sind in den LV-Paketen des Agglomerationsprogramms enthalten. Die Konkretisierung der ÖV-seitigen Massnahmen erfolgt nach Abschluss der ELBA-Planung. Darin ist auch die weitere Verknüpfung mit dem Umfeld, insbesondere Richtung Leimental, zu prüfen.</p>
<p>Siedlung</p>	<p>Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes "Kägen" mit vielen Arbeitsplätzen wird mittels ÖV deutlich erhöht. Zwischen dem Leimental und dem südlichen Birsack wird eine attraktive und direkte ÖV-Verbindung geschaffen, eines neuen und attraktiven ÖV-Angebotes für eine grosse Anzahl von Personen/Pendler erhöht. Die zusätzliche Verkehrsnachfrage durch das prognostizierte Wachstum von Einwohnern und Arbeitsplätzen bis 2040 kann mit der neuen Tramverbindung abgewickelt werden.</p>
<p>Umwelt</p>	<p>Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, mit vielen Arbeitsplätzen ausgestatteten Arbeits- und Einkaufsgebiet. Im Korridor Therwil - Dornach ist eine substantielle Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖVs möglich.</p>
<p>Kosten</p>	<p>Kostenschätzung: noch offen 34.5 Mio. CHF</p>
<p>Termine</p>	<p>langfristig mittelfristig (5- > 15 Jahre)</p>

Zur Umfahrung Reinach Süd diskutierte die Kommission zwei unterschiedliche Anträge. Ein Teil der Kommission betonte, dass die Gemeinden zuerst denken können sollten. Es handle sich um Landwirtschafts- und nicht um Bauland, weshalb keine Trasseesicherung erfolgen muss. Dagegen hielten andere Kommissionsmitglieder, ein Eintrag im Richtplan besage nicht, dass etwas gebaut wird. Beispielsweise ist seit 20 Jahren die Umfahrung Rickenbach im Richtplan aufgeführt, obwohl sie wahrscheinlich nie gebaut werden wird. Der Antrag auf Streichung der Passage zur Umfahrung wurde mit 8:5 Stimmen abgelehnt. Die Kommission sprach sich zudem mit 10:0 Stimmen bei 3 Enthaltungen dafür aus, die Linie in der Richtplangesamtkarte beizubehalten, mit dem ergänzenden Hinweis im Textteil, dass die Linienführung noch nicht klar sei.

Die Kommission diskutierte über den 2. Satz der Planungsanweisung. Dieser wurde als richtplanfremd erwartet. Damit werde suggeriert, der Richtplan enthalte Vorhaben, für welche es bessere Lösungen gebe. Zudem sei es selbstverständlich, dass bei Vorhaben die jeweils beste Variante gewählt werde. Für Beibehaltung des 2. Satzes der Planungsanweisung spreche, so die Befürworter, dass für neue Herausforderungen auch neue Wege gewählt und eine bestehende Praxis geändert werden dürfe. Damit würde die Bereitschaft signalisiert, dass unnötige Strassen auch wieder

aus dem KRIP gestrichen werden können. Wichtiger als eine Vororientierung sei zudem die Erarbeitung der Mobilitätsstrategie.

Die Kommission sprach sich schliesslich mit 7:5 Stimmen ohne Enthaltung für die nachfolgend dargestellte Anpassung des Objektblatts aus. Zudem sprach sie sich mit 7:5 Stimmen ohne Enthaltung für die Streichung des 2. Satzes der Planungsanweisung aus. Aus der Diskussion hatte sich ergeben, dass der 1. Satz der Planungsanweisung unbestritten war.

Weiter beanstandet wurden die Kosten von CHF 20 Mio., welche nicht ausreichen würden, falls eine unterirdische Lösung realisiert werden würde. Nach Aussage des Vereins Birsstadt ist nur eine solche Lösung möglich, wenn es die Strasse brauchen sollte. Die Kommission einigte sich schliesslich darauf, bei beiden Einträgen – Tram und Strasse – bei den Kosten «noch offen» anzugeben. Die Kommission stimmte der Formulierung einstimmig, mit 12:0 Stimmen, zu.

Teilumfahrung Reinach Süd	<p>Die Verkehre aus dem Leimental in Richtung der A118 sollen von der Birsigtalstrasse auf eine neue Strasse im Bereich Reinach Süd verlegt und in Richtung HLS-Anschluss Aesch geführt werden. Letzterer wird somit besser ins Verkehrsnetz integriert. Dank dieser Massnahme kann zudem die Bruggstrasse stark entlastet werden. So können hier die notwendigen Kapazitäten für die Einführung einer Tramverbindung Therwil – Dornach geschaffen werden. Andere Lösungsansätze für die Schaffung dieser notwendigen Kapazitäten werden noch geprüft. Die Massnahme dient auch der Verbesserung der Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebietes Kägen und einer Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes. Die genaue Linienführung ist noch offen.</p>
Siedlung	Reduktion des Durchgangsverkehrs im Ortszentrum
Wirtschaft	verbesserte Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebietes Kägen
Umwelt	Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen im Reinacher Ortszentrum, neue Achse noch nicht untersucht
Kosten	ca. 20 Mio. CHF (+50%, Preisbasis 2013) noch offen
Termine	mittelfristig (5-15 Jahre)

Ergänzende Planungsanweisung:

Planungsanweisung	a) → Nach Vorliegen der technischen Machbarkeit der Tramplanung und Prüfung der notwendigen Kapazitäten im Rahmen der zu erarbeitenden Mobilitätsstrategie der Birsstadt wird die Frage der Südumfahrung Reinach Süd geklärt.
Örtliche Festlegungen	Festsetzung

2.3.7 Landratsbeschluss

Die Kommission ergänzte den Landratsbeschluss um eine Ziffer 5, die wie folgt lautet: «Die Petition «Nein zur Umfahrung Reinach Süd» wird als Postulat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben.».

Eine Minderheit der Kommission lehnte die Aufnahme der Teilumfahrung Reinach Süd in den Richtplan grundsätzlich ab, was sich in der Schlussabstimmung niederschlug.

3. Antrag an den Landrat

Die Bau- und Planungskommission empfiehlt dem Landrat mit 9:4 Stimmen, gemäss untenstehendem Landratsschluss zu entscheiden.

5.2.2020 / ps

Bau- und Planungskommission

Urs Kaufmann, Präsident

Beilage/n

- Landratsbeschluss (von der Kommission verändert)
- Richtplananpassung (geändert)
- Richtplangesamtkarte (geändert)
- Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur (geändert)
- Unterschriftenbogen der Petition «Nein zur Umfahrung Reinach Süd»

von der Kommission geändert

Landratsbeschluss

betreffend Kantonalen Richtplan, Anpassung 2017 (Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation)

vom

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.
5. Die Petition «Nein zur Umfahrung Reinach Süd» wird als Postulat überwiesen und gleichzeitig abgeschrieben.

Liestal,

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

V

Verkehr

V1

Gesamtverkehrsaspekte

V1.2

Agglomerationsprogramm

Anpassung 2017

Agglomerationsprogramm

V 1.2

Übergeordnete Projekte

V 2.1

Kantonsstrassennetz

V 2.2

Schienennetz

V 2.3

Formeller Hinweis:

neuer Text:

rot

gelöschter Text:

blaue Löschblase

Änderungen BPK

grau markiert

Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss

Nr.

vom

Landratsbeschluss

Nr.

vom

Bundesratsbeschluss

vom

Verkehr

Gesamtverkehrsaspekte

Agglomerationsprogramm

A. Ausgangslage

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

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme fordert der Bund von den Agglomerationen eine Gesamtplanung von Verkehr und Siedlung.

Die rechtliche Basis gründet auf dem "Neuen Finanzausgleich" (NFA) und dem befristeten und auslaufenden Infrastrukturfondsgesetz (IFG). Mit der Zustimmung des Souveräns zum Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) wird die bisherige, befristete Regelung gemäss IFG neu aufgegleist und werden u.a. die Beiträge an die Agglomerationsprogramme langfristig gesichert und ermöglicht. Der neue Fonds ist zeitlich unbefristet und auf Verfassungsstufe verankert, welches seit 1. Januar 2008 in Kraft ist. Dabei bilden Agglomerationsprogramme bilden die Voraussetzungen für allfällige Bundesbeiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Neben den prinzipiell mitfinanzierungswürdigen Verkehrsinfrastrukturen sind deren flankierende Massnahmen, betriebliche Verbesserungen, lokale Verkehrsmassnahmen sowie Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft aufzuzeigen. Ausserdem sind Projekte in die Überlegungen mit einzubeziehen, welche im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegen. Über das Agglomerationsprogramm bzw. den NAF dessen Finanzierungsfonds (Infrastrukturfondsgesetz; IFG) werden aber nur Infrastrukturbauten finanziert

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

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

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

Neu wurden die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme für die Ausarbeitung der 2. Generation sind dazu verpflichtet, jeweils ein agglomerationsrelevantes Zukunftsbild zu erarbeiten und fortzuschreiben. Beim Agglomerationsprogramm Basel handelt es sich dabei um das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+" für die Agglomeration Basel liegt vor. Daraus wurden werden die prioritären Handlungsstrategien bestimmt und aus diesen abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen abgeleitet. Agglomerationsprogramme sind im 4-Jahres-Rhythmus zu aktualisieren und Ende Juni 2012 mussten die Agglomerationsprogramme 2. Generation beim Bund einzureichengereicht werden. Ab 2015 startet die Umsetzungsphase. Nach der Prüfung durch den Bund und die Beschlussfassung durch das Parlament – i.d.R. 2 Jahren - folgt jeweils die Umsetzungsphase mit einem Zeitfenster von 4 Jahren.

Der Bund knüpft eine finanzielle Unterstützung an die Erfüllung der Grundanforderungen, anhand welcher die Förderungswürdigkeit eines Agglomerationsprogramms beurteilt wird. Basierend auf der Wirkung des Gesamtprogrammes wird der Mitfinanzierungssatz festgelegt (zw. 30 bis 50%) mit welchem die einzelnen Massnahmen mitfinanziert werden. Die einzelnen Massnahmen werden ebenfalls gemäss den Wirkungskriterien beurteilt und bei gewissen Massnahmentypen werden Benchmarks als Beurteilungshilfe herangezogen. Aufgrund der knappen Mittel im Infrastrukturfonds fiel die Prüfung der 2. Generation fallen die Prüfungen jeweils streng nach den Beurteilungskriterien aus.

Verkehr

Gesamtverkehrsaspekte

Agglomerationsprogramm

Im Infrastrukturfonds sind für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich des Agglomerationsverkehrs für eine Dauer von 20 Jahren insgesamt 6 Mrd. CHF vorgesehenen. **Diese Mittel sind bald aufgebraucht.** Davon wurden in einer ersten Phase für die Finanzierung von dringlichen und baureifen Vorhaben projektbezogene Beiträge von 2.56 Mrd. CHF gesprochen; für den Kanton Basel-Landschaft: H2 Pratteln Liestal (137.5 Mio. CHF) und Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain (11 Mio. CHF). Für die Agglomerationsprogramme bleiben demnach noch Mittel im Umfang von 3.44 Mrd. CHF. **Mit der Annahme des NAF steht u.a. für die Agglomerationsprogramme neu eine unbefristet geltende neue Finanzierung bereit.**

In einer ersten (Vor)-Phase zu den Agglomerationsprogrammen wurde für den Kanton Basel-Landschaft für sogenannte dringliche und baureife Projekte eine Mitfinanzierung durch den Bund von insgesamt CHF 148.5 Mio gesprochen.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation (Periode 2011 bis 2014) wurden **gesamtschweizerisch insgesamt 1.5 Mrd. CHF vom Bund freigegeben.** Dabei sind der Agglomeration Basel für die Massnahmen der A-Liste A-Listenprojekte Bundesmittel im Umfang von 85.7 Mio. CHF - im Rahmen eines beantragten Gesamtkostenrahmens von 214.25 Mio. CHF - **zugesprochen bei einem Beitragssatz von 40 %** worden (= 40 % Beitragssatz). Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Basel, 1. Generation hat inzwischen begonnen. **Demn Kanton Basel-Landschaft wurden dabei für diverse Projekte insgesamt Mittel im Umfang von 59.53 Mio CHF zugesprochen.** direkt betreffend wurden für die nachstehend aufgelisteten A-Listenprojekte anteilmässig folgende Bundesbeiträge bewilligt:

Ö47 ÖV-Direktverbindung Loimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich) 6.59 Mio. CHF

Ö102 Busbahnhof Laufen – 2.77 Mio. CHF

M67 Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst – 3.93 Mio. CHF

M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach 10.68 Mio. CHF

M100 Ausbau Baslerstrasse Allschwil – 20.32 Mio. CHF

Ö11b Konzept LV_A-Liste (anteilmässig auf diverse Projekte verteilt) – 15.24 Mio. CHF

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

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

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation (Periode 2015 – 2018) wurde der Agglomeration Basel für die Massnahmen der A-Liste Bundesmittel im Umfang von 84.94 Mio CHF - im Rahmen eines beantragten Gesamtkostenrahmens von 242.74 Mio. CHF – zugesprochen. Der Kanton Basel-Landschaft hatte dabei einen Anteil von 40.42 Mio CHF (Beitragssatz = 35 %) zugesprochen erhalten, wobei auch für 2 kommunale Projekte, welches Ende Juni 2012 fristgerecht beim Bund eingereicht wurde, wird sich der Bund im Kanton Basel-Landschaft an folgenden Projekten mit einem Beitragssatz von 35% beteiligen (vgl. Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014):

LV1 Massnahmenpaket Langsamverkehr (A-Horizont) – 4.01 Mio. CHF

LV – Weitere Einzelprojekte auf Boden des Kantons Basel-Landschaft – 5.78 Mio. CHF

Ö19 Doppelspurausbau Tram 10/17 Binningen / "Spioesshöfli" 7.84 Mio. CHF

* Ö29 – ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof) 2.04 Mio. CHF

M4 – H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica) – 16.34 Mio. CHF

M10 – H2 Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost – 1.89 Mio. CHF

**M13 – Strassenraumgestaltung Bachgraben, Allschwil – 2.52 Mio. CHF

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

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

Verkehr

Gesamtverkehrsaspekte

Agglomerationsprogramm

Für die 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel beantragt die trinationale Agglomeration Basel beim Bund eine Mitfinanzierung für die A-Listen-Projekte in der Höhe von insgesamt CHF 631 Mio. Der Kanton Basel-Landschaft beantragt dabei eine Mitfinanzierung für A-Listen-Projekte im Rahmen von CHF 133.2 Mio. Dabei partizipiert der Kanton Basel-Landschaft auch an einigen partnerschaftlichen Projekten mit Nachbarkantonen und/oder Gemeinden.

In Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der relevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6 (vgl. "Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der ~~dritten~~2. Generation" vom ~~16. Februar 2015~~14. Dezember 2010, Ziffer 3.4.6).

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramm vom Bund mitfinanziert werden und zur A-Liste gehören, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung, d.h. für die ~~zweite-dritte~~ Generation voraussichtlich Ende des Jahres ~~2014~~2018, im entsprechenden Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Dies gilt im Übrigen auch für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind. Dabei ist der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen rechtzeitig einzureichen. Der zeitliche und formale Ablauf erfolgt gemäss der heutigen Praxis.

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

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

B. Ziele

- Die wirtschaftliche Attraktivität der trinationalen Agglomeration Basel soll gesichert werden und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität gewährleisten.
- ~~Die Zentrumscommunen der trinationalen Agglomeration Basel sind zu erhalten. Dabei~~Es soll eine Plattform für die Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationen (Nachbarkantone und angrenzendes Ausland) in einem partizipativen und partnerschaftlichen Prozess gebildet werden.
- Die Siedlungsgebiete sind ganzheitlich zu betrachten, wobei Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich miteinander zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen sind. Dabei soll die Verkehrsinfrastruktur möglichst wirksam dem zukünftigen Verkehrsverhalten angepasst werden, um die Standortqualität der Region zu erhalten, wobei vor allem auf wirkungsverbessernde Kombinationen zu achten ist.
- Es soll eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. Die Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich sind so zu gestalten, dass neue Belastungen möglichst vermieden und bestehende reduziert werden können.
- Die räumliche Ausdehnung der ~~städtischen~~besiedelten Gebiete ist zu begrenzen, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird und die urbanen Räume noch besser gegliedert werden. Als Leitlinie gilt das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+" mit der Kernstadt, dem inneren Korridor und den Regionalzentren im äusseren Korridor als Hauptwachstumsräume. Der zukünftige Flächenbedarf soll soweit möglich durch eine gezielte, qualitätsvolle Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen werden. Als Indikator für die Wachstumsgebiete gilt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

vgl. Agglomerationsprogramm

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der Kanton beteiligt sich an der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms.
- b) Bestandteile des Agglomerationsprogramms sind:
 - die für die Entwicklung der Agglomeration Basel wichtigen Verkehrsprojekte und ihre Priorisierung,
 - die gewünschte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan oder spezielle, aus Sicht des Agglomerationsprogramms wichtige Anforderungen an die Siedlungsentwicklung und
 - die Trägerschaft.
- c) Kanton und Gemeinden bringen die Ergebnisse der Abstimmung in den regionalen Handlungsräumen (vgl. Raumkonzept) in die korridorweisen Betrachtungen des Agglomerationsprogramms ein.
- d) Der Regierungsrat beschliesst das Agglomerationsprogramm.

Planungsanweisungen

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

A. Ausgangslage

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

Die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung sind im Sachplan Verkehr in Form des Grund- und Ergänzungsnetzes Strasse festgelegt. Dieses Netz umfasst auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft die Nationalstrasse A2 Basel-Augst-Belchen und die kantonalen Hochleistungsstrassen A2H2 im Ergolzthal und AH18 im Birsital.

~~Neu ist dabei die Aufnahme der A2H2 Pratteln-Sissach sowie der A18/H18 Basel-Delémont in das Nationalstrassennetz ist zusammen mit dem Entscheid über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds beschlossen worden (Volksabstimmung vom Februar 2017). Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist jedoch der entsprechende Netzbeschluss vom 12. Dezember 2012 noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 Bis zur Umsetzung des Beschlusses bleiben sie vorläufig unter kantonomer Hoheit, die Bedeutung gemäss Sachplan Verkehr wird im vorliegenden Richtplan durch die Kategorisierung als "von nationaler Bedeutung" jedoch zum Ausdruck gebracht.~~

Die Kapazitätsgrenzen bei der Zollabfertigung des internationalen Güterverkehrs zwischen der Schweiz und den nördlichen Nachbarländern sowie die fehlenden Stau- und Warteräume führen in Spitzenzeiten zu Rückstau des Schwerverkehrs auf der A2/A3. Bis zur Inbetriebnahme eines elektronischen Abfertigungssystems sind durch den Bund geeignete Massnahmen und Warteräume vorzusehen.

Nach dem Willen des Kantons sollen die finanziellen Mittel weiterhin gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dies bedeutet einerseits, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und andererseits, dass der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen d.h. Hochleistungsstrassen konzentriert wird.

~~Die Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Verkehr in unserer trinationalen Region werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union bestimmt. Im April 2006 wurde im Rahmen einer Überarbeitung und Weiterentwicklung des Konzepts Bahn 2000 2. Etappe eine von einer Planungsgruppe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB AG erarbeitete Gesamtschau zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) veröffentlicht.~~

~~In der Zwischenzeit wurde erkannt, dass der Kostenrahmen von 5,4 Mrd. CHF nur dann eingehalten werden kann, wenn die im letzten Quartal 2010 vorgeschlagene Anpassung des ZEB-Gesetzes und die damit verbundene Verlagerung der inhaltlichen Schwerpunkte weg von der Beschleunigung hin zur Erhöhung der Kapazität erfolgt. Ansonsten muss der Umfang deutlich reduziert werden. Die entsprechende Anpassung des ZEB-Gesetzes wurde mit der Vorlage "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur" (FABI) im Februar 2014 vom Volk angenommen.~~

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

~~Mit dem weiteren Bahnausbau will der Bund bestehende Engpässe beseitigen und neue Kapazitäten bereitstellen, damit die sich abzeichnende Nachfragesteigerung bewältigt werden kann. Die zur Umsetzung notwendigen Projekte sollen jeweils in Ausbausritten von 5 Jahren (sogenannten STEP's) dem Parlament vorgelegt werden. Der erste Ausbausritt ist auf den Horizont 2025 ausgelegt und umfasst Vorhaben im Umfang von CHF 6.4 Mrd. (STEP 2025). Im Rahmen einer langfristigen Planung soll das Parlament alle vier bis acht Jahre weitere STEP's im Umfang von einigen Milliarden Franken beschliessen. Damit kann flexibel auf Veränderung der Rahmenbedingungen eingegangen werden. Mit dem Ausbausritt 2025 und ZEB sollen unter anderem folgende, die Region Nordwestschweiz betreffende Infrastrukturausbauten realisiert werden:~~

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

~~Die Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Verkehr in der trinationalen Region Basel sind zu einem wesentlichen Teil auch durch die Verkehrspolitik des Bundes sowie der Europäischen Union bestimmt. Nach dem Konzept Bahn 2000 sowie dem anschliessenden Projektes „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB), wurde die Vorlage über die „Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ (FABI) am 9. Februar 2014 von der Schweizer Bevölkerung gutgeheissen. Die Mittel für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau werden nunmehr~~

dem Bahninfrastrukturfonds BIF, dem Nachfolgefinanzierungsinstrument des Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) entnommen.

Dem Bund obliegt nun die Verantwortung über die Entwicklung der Bahninfrastruktur, deren Ausbauschritte im Rahmen eines periodisch nachgeführten strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) aller fünf Jahre festgelegt werden.

Mit dem Bundesgesetz über die FABI trat am 1. Januar 2016 gleichzeitig der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur (AS 2025) in Kraft, welcher Massnahmen im Gesamtvolumen von 6,4 Mrd. CHF beinhaltet.

Den Kanton Basel-Landschaft betreffen insbesondere folgende Projekte des AS 2025:

- Basel Ost-Muttenz Entflechtung, 1. Etappe
- Entflechtung Pratteln, 1. Etappe
- Liestal Wendegleis für S-Bahnzüge

Gemeinsam ermöglichen die oben genannten Massnahmen eine Entflechtung des S-Bahn-Verkehrs ins Ergolzthal und ins Fricktal, zusätzliche Trassen für den Güterverkehr sowie eine Verdichtung auf einen 15'-S-Bahn-Takt zwischen Basel und Liestal.

Die folgenden Ausbauschritte werden unter der Federführung des Bundes unter Einbezug der Kantone der Planungsregionen sowie der betroffenen Eisenbahnunternehmen geplant.

Des Weiteren ist der Bundesversammlung für den folgenden Ausbauschritt AS 2030 vom Bundesrat bis 2018 eine entsprechende Botschaft vorzulegen.

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

B. Ziele

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel ["Korridore+"](#))
- b) Bei grösseren Verkehrsinfrastrukturprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen.
- c) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren.
- d) Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- e) Um den Verkehr möglichst flüssig zu halten, sind geeignete Stauräume für den Schwerverkehr zu suchen und zu realisieren.
- f) Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.
- g) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

Kapazitätssteigerung A2 [Osttangente](#), Verzweigung Hagnau bis
Einer der akutesten Engpässe mit hohem Problemdruck im Schweizerischen Nationalstrassennetz ist die Basler Osttangente zwischen den Verzweigungen Wiese und Hagnau. Neben der Überlastung führen die zahlreichen und ungünstig angeordneten Ein- und Ausfahrtspuren zu gefährlichen und leistungssenkenden Spurwechseln. Auch sind die Anschlüsse stark ausgelastet. Die Verdrängung von Verkehr auf das städtische Strassennetz sowie auf das

Schwarzwaldtunnel sekundäre Strassennetz im Generellen bedroht dessen Funktionsfähigkeit. Zur Abhilfe soll die Kapazität der Autobahn zwischen **Wiesekreisel (Norden) der Verzweigung Wiese** und der Hagnau ausgebaut werden. **Hierzu ist ein Tunnel zwischen den beiden Verzweigungen vorgesehen. Im Norden wird der Tunnel an die Nordtangente Basel angebunden, die Anbindung an die deutsche A5 wird als Option mit untersucht. Das ursprüngliche Vorhaben eines Ausbaus ab dem Schwarzwaldtunnel bis zur Verzweigung Gellert auf durchgehend 2x3 Fahrstreifen und anschliessend bis zur Verzweigung Hagnau auf 2x4 Fahrstreifen wird derzeit aufgrund der erwachsenen grossen Opposition in der Bevölkerung überarbeitet. Dabei werden für die Entscheidungsfindung alternative Linienführungen ausgearbeitet, welche sowohl den Engpass beseitigen als auch deutlich stadtverträglicher sein sollen.**

(Kompetenz Bund)

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

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

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

Umwelt: Während der Bauphase ist mit einer begrenzten Belastung in den Umweltbereichen zu rechnen. In der Betriebsphase **sollte der Verkehr stadtverträglicher bewältigbar sein und zu einer Verbesserung in den meisten Umweltbereichen führen die Tunnellösung zu einer erheblichen Reduktion der Emissionen, insbesondere im Bereich Lärm.**

Kosten: >1.7 Mrd. CHF (inkl. Anbindung A5, ± 30%)

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Sanierungstunnel Belchen Der als Teilstück der A2 in Betrieb genommene Belchentunnel (Dezember 1970) soll um einen Sanierungstunnel erweitert werden.

(Kompetenz Bund)

2001/2003: Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 gehen die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100% an den Bund über. Die weitere Projektausarbeitung liegt ab diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Ein vom Bundesrat genehmigtes, Generelles Projekt des Bundes liegt vor.

18. Mai 2003: Annahme der "Belchentunnel-Initiative" (Gesetzesinitiative) für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen.

18. Mai 2003: Annahme der "Anti-Stau-Initiative" für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung.

2013-2015: Submissionsverfahren zum Bau.

Siedlung: Die Auswirkungen auf die Nutzung durch das Bauvorhaben sind gering. Von grosser Bedeutung ist die vorgesehene Überwachung der Einrichtungen, Nutzung und Rekultivierung der Installationsflächen durch eine Umweltbaubegleitung.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität der Region Nordwestschweiz wird durch den Bau des Sanierungstunnels Belchen verbessert.

Umwelt: Während der Bauphase zeichnet sich eine starke Belastung in den Umweltbereichen Luft, Wasser, Boden und Abfall/Materialbewirtschaftung ab. In der Betriebsphase verhält sich das Projekt in den meisten Umweltbereichen neutral. Bei den Bereichen Luft, Nutzungen, Energie und Katastrophenschutz sind sogar geringe Verbesserungen möglich, was i.d.R. durch die Vermeidung von Stausituationen begründet ist.

Kosten: ca. 500 Mio. CHF, zu 100% durch den Bund

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und Erste Standortabklärungen im Umfeld der A2 Basel-Augst sowie der **AH18** im Gebiet Schänzli haben noch zu keinen Resultaten geführt. Weitere Abklärungen durch den Bund für Stauräume vorzugsweise südlich des Juras sind deshalb erforderlich.

Siedlung: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

V

V2

V2.1

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum (Kompetenz Bund)	Wirtschaft:	geringere Staukosten
	Umwelt:	zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar
	Kosten:	eine erste Kostenschätzung liegt noch nicht vor
	Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)

ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB-Birsig (Gundeldinger-Tunnel)

Unter dem Vorhaben "Umfahrung Gundeldingen" wird das Projekt 'Basel A2/A7 Zubringer Birsig (Margarethen) - Gellertdreieck' verstanden. Dieser neue Nationalstrassenabschnitt schafft eine neue Verbindung von der bestehenden A2 (Gellertdreieck) in den Raum Birsig bzw. Margarethen und soll das Gundeldingerquartier von Durchgangsverkehr sowie die Nauenstrasse und den Centralbahnplatz entlasten. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen wurden geprüft. Es konnte aufgezeigt werden, dass das Vorhaben Tramlinie Margarethenstich neben dieser Umfahrung Gundeldingen realisiert werden kann.

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

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

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

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

Siedlung: Die stark belasteten Hauptachsen des Quartiers Gundeldingen werden massgeblich von Durchgangsverkehr entlastet. Des Weiteren wird auch die Nauenstrasse entlastet. Aufgrund der Entflechtung von Durchgangsverkehr vom Gemischtverkehrsnetz wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Der Verkehr wird im Gundeldingerquartier auf das Hochleistungsstrassennetz kanalisiert. Die Anbindung im Raum Binningen / Basel-West in das örtliche / städtische Strassennetz ist noch nicht gelöst.

Wirtschaft: Die Anbindung des Vorderen Leimentals sowie von Allschwil und Basel-West an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert und führt zu massgeblichen Reisezeitgewinnen.

Umwelt: Die positiven Auswirkungen bei der Reduktion der Lärmbelastung sind deutlich höher als die marginal negativen Auswirkungen im Bereich der Bodenversiegelung, der Luftbelastung sowie dem Klima. Im Raum Margarethenpark und Dorenbach werden städtebauliche bzw. landschaftliche Eingriffe notwendig.

Kosten: ca. 612 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

AH18, Umfahrung Laufen und Zwingen (Kompetenz Bund)

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

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

10. Februar 1983: Laufentalvertrag § 109

2. November 2000: Landratsbeschluss betreffend Verpflichtungskredit über 3 Mio Fr. für die Ausarbeitung des Generellen Projekts.

10. Juni 2001: Bestätigung des Landratsbeschlusses betreffend den Planungskredit für die Umfahrung Laufen und Zwingen.

8. Dezember 2006: Variantenentscheid durch die Bau- und Umweltschutzdirektion für die Erarbeitung des Vorprojekts (ehemals Generelles Projekt). Es ist eine südliche Umfahrung von Laufen und Zwingen vorgesehen, welche

mehrheitlich in Tunnels verläuft. ~~Die Frage eines Anschluss Zwingen Süd ist gegenwärtig noch offen. Eine Festsetzung ist erst nach Abschluss des Vorprojekts vorgesehen.~~ Die Trasseesicherung wird im vorliegenden Richtplan festgehalten.

Das Vorprojekt wurde erarbeitet und inhaltlich 2011 fertiggestellt.

Die A18/H18 geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über, wodurch das Projekt in die Federführung des ASTRA übergeht.

Siedlung: Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Brislach, Laufen und Zwingen werden entlastet und die Verkehrssicherheit wird wesentlich erhöht. Die Siedlung wird einzig im Bereich des Anschlusses Zwingen Süd (Lüsseltal) sowie südlich von Laufen - hier aber vor allem Gewerbegebiet - tangiert.

Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität des Laufentals wird erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.

Umwelt: Mit der offenen Linienführung südlich von Laufen entsteht ein Eingriff in den Landschaftsraum. Beim Anschluss an die bestehende H18 südwestlich von Laufen wird im Gebiet Birshollen ein Naturschutzgebiet tangiert. Durch die mehrheitlichen Tunnelführungen werden räumliche Konflikte aber erheblich reduziert. Längerfristig ist mit Mehrverkehr und entsprechenden Umweltauswirkungen zu rechnen.

Kosten: ca. 950-930 Mio. CHF ($\pm 30\%$, Preisbasis 2016) aus.

Termine: mittelfristig/langfristig (> 15 Jahre)

A18,
Muggen-
bergtunnel
(Kompe-
tenz Bund)

Die A18/H18 ist strassenseitig der verkehrliche Lebensnerv des Laufentals. Allerdings hat sie die Kapazitätsgrenze teilweise bereits erreicht. Der Muggenbergtunnel zwischen Angenstein und Grellingen soll dieses Teilstück entlasten, indem das sekundäre Strassennetz und das Hochleistungsstrassennetz entflochten werden. Die A18/H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen A2/H2 und A18/H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit, das weitere Vorgehen bezüglich dieses Projekts ist noch offen.

1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes.

1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes.

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

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

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

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

Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Hat emissionsmässig keine Veränderung zur Folge. Die Strasse inklusive die Tunnelportale beanspruchen zusätzlichen Boden.

Kosten: ca. 150 Mio. CHF

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

A18, Voll-
anschluss
Aesch

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

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

Der Ausbau des derzeitigen Halbanschlusses Aesch ermöglicht die effiziente Nutzung der [A18](#) im Raum Aesch / Dornach, indem das Gebiet besser an die Hochleistungsstrasse angeschlossen wird. Voraussetzung für die volle Wirkung ist indes der Zubringer Dornach.

Die [A18](#) ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen [A22/H2](#) und [HA18/H18](#) bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit. Es ist daher bis auf weiteres vorgesehen, die Massnahme im Agglomerationsprogramm zu realisieren, aus finanziellen Gründen dann aber erst im B-Horizont.

Siedlung:	Die Ortsdurchfahrt in Aesch kann leicht von Durchgangsverkehr entlastet werden.
Wirtschaft:	Der Knoten Angenstein wird entlastet und die Gewerbegebiete im Raum Aesch Nord und Ost werden besser ans Hochleistungsstrassennetz angeschlossen.
Umwelt:	Der Vollanschluss Aesch befindet sich in einem Grundwasserschutzgebiet. Mit entsprechenden baulichen Massnahmen kann dieses jedoch gut geschützt werden.
Kosten:	ca. 56 Mio. CHF
Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Zubringer Bachgraben Nordtangente Ein Autobahnzubringer E25 in Allschwil soll realisiert werden. Dieser funktioniert als eigenständige Massnahme, stellt aber gleichzeitig die erste Etappe der im Strassengesetz § 43c definierten Umfahrung von Allschwil dar.

Siedlung:	Entlastung von städtischen Strassenachsen
Wirtschaft:	Sichergestellte strassenseitige Erreichbarkeit und damit Standortqualität des Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung. Ermöglichen der weiteren Entwicklung.
Umwelt:	Reduktion von Lärm- und Luftemissionen in Wohnquartieren zwischen Gebiet Bachgraben und Nordtangente. Vertiefte Untersuchung weiterer Aspekte, wenn detaillierte Linienführung festgelegt.
Kosten:	ca. 180 300 - 400 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre)

Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse [A18](#) (Kompetenz Bund) Die A18 wird weiterhin die grössten Verkehrsmengen aus dem Birstal erfassen. Dazu sollen in erster Linie die Anschlüsse (Reinach Süd, Reinach Nord, Muttenz Süd) ausgebaut und begleitend dazu Verkehrsmanagementmassnahmen ergriffen werden (1./2.Stufe). Massnahmen zur Kapazitätserhöhung (Ausbauten, zusätzliche Spuren etc.) zwischen Reinach Süd und Muttenz sind erst längerfristig und auch nur bei einer sehr starken Siedlungsentwicklung erforderlich (3. Stufe).

Die [HA18](#) geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über, wodurch das Projekt in die Federführung des ASTRA übergeht.

Siedlung:	noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 90 Mio. CHF (± 50%, Preisbasis 2016)
Termine:	mittelfristig (5 – 15 Jahre) bis langfristig (> 15 Jahre)

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

V

V2

V2.1

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

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

(Kompe-
tenz Bund)

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

Autobahn- Bei der Überführung Salinenstrasse, welche Teil des Autobahnanschlusses Pratteln ist, besteht Instandsetzungs-
anschluss bedarf. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung des bestehenden Anschluss Pratteln ist im Rahmen der Erhal-
Pratteln, tungsmassnahmen auch die Optimierung der Kapazitäten anzustreben. Es gilt insbesondere einen Rückstau auf die
Ausbau A2 zu verhindern. Als Lösung ist eine Umgestaltung des Anschlusses zu einem Grosskreisel. angedacht worden.
(Kompe- Die Massnahme liegt in der Kompetenz des Bundes.
tenz Bund)

Siedlung: keine namhaften Einflüsse
Wirtschaft: Verbesserung der Verkehrsqualität im gesamten Raum und verbesserte Erreich-
barkeit des Raum Pratteln Mitte und Nord.
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt rund 9 Mio. CHF (Preisbasis 2003).
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

H2, Erne- ~~Die Umfahrung Liestal muss erneuert werden. Die Erneuerung sieht neben der Instandsetzung eine Verbreiterung
uerung und des Trassees vor, um eine Mittelrennung erstellen zu können (höhere Verkehrs- und Betriebssicherheit) sowie eine
Erweite- Höherlegung der Ergolzbrücke (Hochwasserschutz / Betriebssicherheit).~~

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

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

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

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

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

Siedlung: ~~Die Erneuerung und Erweiterung der H2-Umfahrung Liestal mit einem neuen Zentrumsanschluss und einem umgestalteten Anschluss Altmarkt kann deutliche Impulse für die Siedlungsentwicklung im Bereich Grienmatt geben. Das Zentrum von Liestal wird vom Durchgangsverkehr weiter entlastet, wodurch die Voraussetzungen für die Entwicklung im Zentrum des Kantonshauptorts verbessert werden. Das Zentrum von Liestal wird qualitativ aufgewertet.~~

Wirtschaft: ~~Der Anschluss von Liestal an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert.~~

Umwelt: ~~Die Auswirkungen der Erneuerung und Erweiterung der H2-Umfahrung Liestal sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.~~

Kosten: ~~ca. 150-160 Mio. CHF (inkl. Projektierung)~~

Termine: ~~mittelfristig (5 - 15 Jahre)~~

Rheinüberquerung im Raum Pratteln 2006: Die Bau- und Umweltschutzdirektion stellt dem Bundesland Baden-Württemberg den Antrag, eine gemeinsame, binationale Planungsstudie zu erarbeiten, in welcher Möglichkeiten und Auswirkungen eines Rheinübergangs Pratteln-Wyhlen untersucht werden.

15. März 2007: Das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg signalisiert, dass eine gemeinsame Planungsstudie erarbeitet werden soll.

Es liegen gegenwärtig noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Erste Abklärungen haben ergeben, dass eine Rheinquerung als Strassenlösung aufgrund von stark differierenden Interessen nicht im Vordergrund steht. Im Moment wird die Option einer neuen Fuss/Velo-Brücke geprüft. Als Option soll aber das Trassees gesichert werden.

Siedlung: Option zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenzuführung der Agglomeration sowie Sicherung des dafür nötigen Trasses. Das Vorhaben ist noch mit Deutschland (Grenzach-Wyhlen) abzustimmen.

Wirtschaft: Realisierung einer feingliederigen und besseren Erschliessung der grenzüberschreitenden Agglomeration.

Umwelt: Minimierung von negativen Umwelteinflüssen.

Kosten: Es liegen noch keine Angaben vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Neubaustrecke 3. Juradurchstich (Kompetenz Bund) Eine Neubaustrecke zwischen Liestal und Olten soll den bestehenden Engpass im Güter- und Personenverkehr zwischen Basel und dem Mittelland beheben. Zudem ist diese Strecke ein bedeutender Nordzulauf für die NEAT. Das Vorhaben ist nicht Bestandteil der Anfang April 2006 präsentierten ZEB-Vorlage. Die Bedeutung dieser Verbindung wird von der gesamten Nordwestschweiz hervorgehoben.

Im Rahmen der Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) ist der 3. Juradurchstich nicht in der Dringlichkeitsstufe 1 aufgeführt. Dies bedeutet aus heutiger Sicht einen Realisierungshorizont erst ab 2040. Im Ausbauschnitt 2035~~25~~ wurden jedoch Mittel für Planungsarbeiten des Bundes zum 3. Juradurchstich bewilligt.

Siedlung: Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolzthal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet. Zudem unterstützt der 3. Juradurchstich eine Siedlungsentwicklung in den Korridoren und Zentren gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+" (Kapazitätserweiterung für Fern- und Güterverkehr, S-Bahnangebot Laufen-, Ergolz- und Fricktal).

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

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: ca. 5'610 Mio. CHF

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

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

Parallel dazu erfolgt ein Ausbau des Bahnhofs Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen).

Das Variantenstudium wurde abgeschlossen, das Vorprojekte ist derzeit in Erarbeitung. Der Vierspurausbau ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten, das separate Wendegleis Liestal im STEP-Ausbauschnitt 2025.

Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Wirtschaft: Die durch das Vorhaben realisierte Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das Mehrangebot vor allem beim Bahngüterverkehr bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	ca. 320 Mio. CHF (Vierspurausbau), ca. 50 Mio. CHF (Kopfgleis).
Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)

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

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

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

Wirtschaft: Bewirken eine Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung des Angebots bei der Bahn bewirkt eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: 120 Mio. CHF (Abschnitt Basel- Waldshut)

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Ausbau Basel-SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) (Kompetenz Bund) Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Für eine weitere Leistungssteigerung, insbesondere für die Verdichtung der S-Bahn auf einen Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel, muss der S-Bahn-Verkehr vom Fern- und Güterverkehr entflochten werden.

Das Vorhaben trägt dazu mit einer niveaufreien Einführung der S-Bahn in den Bahnhof Muttenz bei. Es beinhaltet die Errichtung eines neuen Entflechtungsbauwerks (Überwerfung) zwischen St. Jakob und Muttenz sowie eine teilweise Anpassung der Publikumsanlagen im Bahnhof Muttenz. Um den Ausbau des S-Bahnangebots Richtung Laufen-, Ergolz- und Fricktal realisieren zu können, sind infrastrukturelle Anpassungen notwendig.

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

Das Projekt ist im STEP Ausbauschnitt 2025 enthalten.

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

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

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Knoten Basel und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: ca. ~~390-510~~ 304 Mio. CHF ($\pm 20\%$, Preisbasis 2015)

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau) (Kompetenz Bund) Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Um die Ein- und Ausfahrtskapazitäten des Bahnhofs Basel zu erhöhen, wird zusätzlich zum Ausbau des Weichenkopfs Ost in Basel SBB die Regio-S-Bahn zwischen Basel und Muttenz vom Fern- und Güterverkehr entflochten und via Güterbahnhof geführt. Zur Verbesserung der Situation wird in Ergänzung der 1. Etappe ein weiteres Vorhaben vorgesehen. Dazu ist ein Entflechtungsbauwerk Es umfasst weitere Gleisbauwerke im Bereich St. Jakob/Schänzli erforderlich, das in Etappen (Fahrtrichtung Basel-Muttenz als erste Etappe, Gegenrichtung als zweite Etappe) realisiert werden kann.

Dieser Ausbau ist insbesondere im Hinblick auf die Realisierung des Herzstücks Regio-S-Bahn eine wichtige Voraussetzung, um den zusätzlichen S-Bahnverkehr abwickeln zu können.

V

V2

V2.1

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

Die Finanzierung des Vollausbau wird über STEP angestrebt.

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

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

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: ~~1. Etappe ca. 220-290~~ 500 Mio. CHF, ~~2. Etappe ca. 180-280~~ Mio. CHF

Termine: mittellangfristig (> 5-15 Jahre)

Entflechtung Pratteln (1. Etappe) (Kompetenz Bund) Der Personenverkehr auf der Strecke Basel-Fricktal kreuzt sich mit dem Güterverkehr aus dem Ergolzthal vom/zum Rangierbahnhof niveaugleich. Für eine Verdichtung des S-Bahnangebots zum 15'-Takt wird in einer ersten Etappe eine niveaufreie Unterquerung für Reisezüge aus dem Fricktal nach Muttenz realisiert. Das Projekt ist im STEP Ausbauschrift 2025 enthalten.

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

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

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt

Kosten: ca. 430 - 560 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (10 - 15 Jahre)

Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden (Kompetenz Bund) Der Personenverkehr auf der Strecke Basel-Fricktal kreuzt sich mit dem Güterverkehr aus dem Ergolzthal vom/zum Rangierbahnhof niveaugleich. Für eine Verdichtung des Güterverkehrs und des S-Bahnangebots im Fricktal ist im Vollausbau der Entflechtung Pratteln der Bahnhof um zusätzliche Gleisachsen zu ergänzen sowie ein Kapazitätsausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden und ein Wendegleis in Rheinfelden erforderlich. Das Wendegleis Rheinfelden liegt ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

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

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

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt

Kosten: ca. 0.4 – 0.7 Mrd. CHF

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund) Die Juralinie verbindet die Region Basel mit der Westschweiz und hat somit eine wichtige Funktion im schweizerischen Verkehrssystem. Sie hat aber mit ihren vielen Einspurstrecken Schwachstellen, die für die Gestaltung eines attraktiven Angebotes im öffentlichen Verkehr behindernd sind.

Das Bahnangebot im Laufental soll verdichtet werden. **Mit dem Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen "Chessiloch" wird die Voraussetzung für den Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Basel und Biel geschaffen. Damit kann die Anschlussqualität in den Knoten Basel und Biel erhalten werden, die mit dem Konzept Léman 2030 verloren ginge.**

~~Als erste Etappe ist ein 15'-Takt der S-Bahn bis Aesch vorgesehen. Ein 15'-Takt der S-Bahn bis Aesch ist vorgesehen. Dazu ist ein Wendegleis in Aesch erforderlich (vgl. Kap. V2.3). In der zweiten Etappe soll der Doppelspurausbau im ganzen Laufental erfolgen. Die Diskussion, ob ein 15'-Takt der S-Bahn bis Laufen oder ein zusätzlicher Regionalexpress angestrebt werden soll, ist noch im Gang. Je nach Produktstrategie muss die heute eingleisige Strecke auf ausgewählten und noch nicht abschliessend definierten Abschnitten auf Doppelspur ausgebaut werden. Die ursprünglich im Projekt Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten konnten aus Kostengründen nicht in der ersten Etappe realisiert werden. Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots auf der Achse Basel-Biel genannt und mit Kostenangaben versehen~~

Angesichts der starken Auslastung des heutigen Angebots und der erwarteten Bevölkerungsdynamik besteht grosser Handlungsdruck. **Da es sich um einen Bestandteil des Fernverkehrsnetzes handelt auf welchem Fern- und Regionalverkehr verkehrt, ist der Bund für diese Infrastrukturmassnahme zuständig. Über deren Realisierung wird im Rahmen des STEP-Ausbauschrittes 2030/35 entschieden. Für die Region ist die Realisierung dieser Massnahme wichtig, damit das Angebotskonzept wie oben beschrieben umgesetzt werden kann. Um eine frühe Realisierung zu ermöglichen, beabsichtigen die Kantone, das Projekt vorzufinanzieren. Es wird eine Aufnahme in STEP 2030 sowie ein Vorfinanzierung durch den Kantons zwecks früherer Realisierung angestrebt.**

Siedlung: Das Vorhaben unterstützt eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramm Basel "Korridore+".

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

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt

Kosten: ca. 130 ~~240~~ Mio. CHF (**± 30%, Preisbasis 2016**)

Termine: ~~mittel~~kurzfristig (0 - 5 ~~15~~ Jahre)

Überholgleis Tecknau (Kompetenz Bund) Für die Führung einer zusätzlichen Güterverkehrstrasse pro Stunde im Ergolzthal von Basel nach Bern bzw. Lötschberg via Hauensteintunnel ist nebst der Entflechtung in Pratteln auch ein Überholgleis in Tecknau erforderlich.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch keine Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.

- b) Bei grösseren Verkehrsprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen.
- c) Das übergeordnete Strassennetz ist dort auszubauen, wo dies regionale, nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- d) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- e) Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- f) Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.
- g) Die Einbindung der Region Basel mit den Knoten Basel SBB ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen und die Anbindung des EuroAirports ans Schienennetz sind zu unterstützen.
- h) Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden. Die raumplanerischen Voraussetzungen zur Realisierung dieser Bahninfrastruktur sind rechtzeitig zu schaffen.
- a) Der Kanton evaluiert und prüft in Absprache mit dem Bund und den Nachbarkantonen mögliche Parkierungs- und Warteräume für den Schwerverkehr in der Agglomeration Basel sowie die Errichtung eines Kontroll-/Kompetenzzentrums für den Schwerverkehr.
- b) Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen, die namentlich Folgendes beinhaltet:
- Problemanalyse: Die Verkehrsprobleme mit räumlichem Fokus Birseck-Leimental - Allschwil - Grenzraum zu Frankreich und Basel-Stadt werden analysiert und eine gemeinsame Sichtweise Kanton-Gemeinden angestrebt ("Harmonisierung der Problemwahrnehmung")
 - Randbedingungen für Lösungsentwicklung (Masterplan Verkehr): Erarbeitung von Varianten im Konkurrenzverfahren. Die Variante Südumfahrung muss Bestandteil des Variantenfächers sein. Die Verkehrsarten MIV und ÖV stehen im Vordergrund und der LV ist sinnvoll miteinzubeziehen, wobei Alternativen mit allen Verkehrsträgern zu untersuchen und aufzuzeigen sind.
 - Ergebnisse: Es sind mindestens zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Varianten der Problemlösung darzulegen und zum Beschluss vorzulegen. Den Varianten liegen weiter eine Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie eine erste technische Machbarkeitsstudie zugrunde.
 - Richtplananpassung: Die Landratsvorlage zeigt auf, wie die Varianten in den Richtplan integriert werden können.
 - Partizipation: Im Rahmen der Mitwirkung sind die betroffenen Gemeinden, Basel-Stadt und Frankreich in den Planungsprozess miteinzubeziehen.
- Der Regierungsrat wird beauftragt, das Trasse der Südumfahrungsroute nötigenfalls mit einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern.
- c) Der Kanton setzt sich ein für die Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn) mit den vorgesehenen Ausbauten der Zulaufstrecken und den neuen S-Bahn-Haltestellen Solitude, Morgartenring und Dornach Apfelsee. Er übernimmt gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt vorbereitende Arbeiten und setzt sich beim Bund ein für die Aufnahme des Vorhabens in die entsprechenden Planungen.
- d) Der Kanton unterstützt das Vorhaben "Leistungssteigerung Ostkopf" beim Bahnhof Basel SBB als wichtiges Element der Weiterentwicklung des regionalen Schienennetzes.
- e) Der Kanton unterstützt einen durchgehenden Doppelspurausbau durch das Laufental und setzt sich bei Bund und SBB für deren Realisierung ein.
- f) Der Kanton prüft die langfristige Führung der A22 im Raum Liestal mit dem Ziel, den Siedlungs- und Ergolzraum zu entlasten. Als Resultat dieser Prüfung werden im kantonalen Richtplan die hierfür notwendigen Raumsicherungen festgelegt.

Örtliche
Festlegun-
gen

Festsetzung

- ~~H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)~~
- ~~H~~A18 Muggenbergstunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse, Kompetenz Bund)
- ~~A~~H18 Vollanschluss Aesch, Neubau
- Sanierungstunnel Belchen (Kompetenz Bund)
- ~~Ausbau Basel SBB Ostkopf~~, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe, Kompetenz Bund)
- Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis (Kompetenz Bund)
- **Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund)**

Zwischenergebnis

- **Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)**
- Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau, Kompetenz Bund)
- ~~A~~H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung, Kompetenz Bund)
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau (Kompetenz Bund)
- ~~Ausbau Doppelspur Laufental~~
- ~~Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel~~
- Entflechtung Pratteln (1. Etappe, Kompetenz Bund)
- S-Bahn-Haltestelle Morgartenring (orientierend)
- **Zubringer Bachgraben – Nordtangente, Trasseesicherung**

Vororientierung

- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)
- ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel, orientierend)
- Standort für Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr (Kompetenz Bund)
- **Neubaustrecke 3. Juradurchstich, Trasseesicherung (Kompetenz Bund)**
- **Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2: Anpassung / Ausbau Anschlüsse ~~A~~H18 (Kompetenz Bund)**
- Kapazitätserweiterung A2 Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst (Kompetenz Bund)
- Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfeldern (Kompetenz Bund)
- Überholgleis Tecknau (Kompetenz Bund)
- ~~Zubringer Bachgraben – Nordtangente, Trasseesicherung~~

A. Ausgangslage

Gemäss § 1 des kantonalen Strassengesetzes hat der Kanton - zusammen mit den Gemeinden - im Rahmen der übergeordneten Raumplanung ein öffentliches Strassennetz zu planen, erstellen und unterhalten. Dabei sind neben den bautechnischen Normen insbesondere auch die Aspekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes in die Planung mit einzubeziehen und bei der Realisierung anforderungsgerecht umzusetzen.

Das Kantonsstrassennetz umfasst heute 460 km. Davon sind einzelne Strecken Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein dichtes Kantonsstrassennetz, das alle 86 Gemeinden im Sinne von § 5 des kantonalen Strassengesetzes miteinander verbindet. Verschiedene Kantons- und Gemeindestrassen sind auch Bestandteil des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten. Das Kantonsstrassennetz ist laufend zu überprüfen und sofern nötig anzupassen, auszubauen und dauernd offen zu halten.

Die Verkehrszunahme auf weiten Teilen des Kantonsstrassennetzes führt auf verschiedenen Streckenabschnitten und Knoten zu Kapazitätsengpässen, was sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln in Spitzenstunden zu Problemen führt. Die Realisierung der unter der Rubrik "D. Beschlüsse" aufgeführten Vorhaben sind für die Behebung der Kapazitätsengpässe bedeutende Projekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aber auch zur Behebung der Engpässe und zur Erreichung der gesetzten Ziele im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Das Strassennetz von Kanton und Gemeinden ist die infrastrukturelle Basis für den öffentlichen Busverkehr. Die Geschwindigkeit und die Zuverlässigkeit (einzuhaltender Fahrplan und Anschlüsse) sind für den ÖV wichtige Attraktivitätsfaktoren. Sie müssen gewährleistet sein, wenn das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr unterstützt werden soll. Darum ist es wichtig, dass dem öffentlichen Verkehr auf staugefährdeten Strassenabschnitten wenn möglich eigene Fahrstreifen oder Fahrstreifen mit geregelter Vorrangfahrt eingerichtet werden. Dasselbe gilt für staugefährdete Knoten, bei denen eine wesensgerechte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wichtig ist.

Die Richtplankarte Infrastruktur enthält u.a. Kantonsstrassen, welche später aufgehoben oder an die Gemeinden abgetreten werden sollen. In der Regel handelt es sich dabei um eine "Übererschliessung" oder um Abtausch im Rahmen von Sanierungen und/oder Neubauten. Umgekehrt werden neu auch Gemeindestrassen vom Kanton übernommen. Umfang und Klassifikation des Kantonsstrassennetzes wird im Strassenregister des Tiefbauamtes nachgeführt.

B. Ziele

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- b) Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- c) Der motorisierte Durchgangsverkehr ist auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren.
- d) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.
- e) Der Langsamverkehr ist soweit möglich vom schnellen motorisierten Verkehr zu entflechten.
- f) Die Strassenräume sind für die Belange der Fussgänger, der Velo- und Mofafahrer, der öffentlichen Verkehrsmittel und der privaten Erschliessung nutzbar zu machen und ansprechend zu gestalten.
- f) Die aufgeführten Projekte sollen die Erreichbarkeit/Standortqualitäten sichern und verbessern sowie die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten.
- g) Die beschränkten finanziellen Mittel sollen gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dabei sollen die bestehenden Infrastrukturen erhalten und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf leistungsfähige Hauptachsen konzentriert werden.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

H3 Verlegung Rhein-
strasse (Salina_Raurica)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kosten: ca. 48.3 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Aesch, Zubringer Pfeffingerring

Der Verkehr aus dem Hinteren Leimental und dem Gewerbegebiet Aesch-Nord wird über die stark belasteten Knoten "Zubringer A18-Hauptstrasse" und "Hauptstrasse-Arlesheimerstrasse" auf die A18 geführt. In den Spitzenstunden wird die Kapazitätsgrenze erreicht. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbegebietes (dessen Wachstum sich in den letzten Jahren beschleunigte) sowie der Realisierung des Vollanschlusses Aesch (Zielsetzung: Entlastung Ortsdurchfahrt Aesch) wird die Belastung auf dem Zubringerbereich der A18 zunehmen.

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

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

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

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

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

Kosten: ca. 10 - 20 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Zubringer Dornach/Aesch

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

Der Zubringer Dornach/Aesch an die [A418](#) ermöglicht unter anderem einen direkten Anschluss der heutigen Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach/Aesch an die [H418](#). Zusätzlich wird der Verkehr von der Bruggstrasse auf diesen neuen Zubringer umgeleitet und dadurch kann das Ortszentrum Dornach Brugg vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Der Zubringer Dornach/Aesch an die [A418](#) ist abhängig vom Vollanschluss Aesch und kann nur gemeinsam mit diesem umgesetzt werden. Gleichzeitig trägt er zur Wirksamkeit des Vollanschlusses bei.

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

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

Wirtschaft: Aufwertung des Industriestandortes Dornach/Aesch durch direkte Anbindung an die [A418](#).

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

Kosten: ca. 30 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Knoten Angenstein /
Aesch

Im Knoten Angenstein geht die [A18/H18](#) von einer Autostrasse ([A18](#)) in eine Gemischtverkehrsstrasse ([H18](#)) über. Der Knoten ist regelmässig überlastet und stellt das massgebliche Nadelöhr auf der Strasse zwischen Birseck und dem Laufental dar. Des Weiteren ist der Knoten ein Unfallschwerpunkt. Im Rahmen der umfassenden Planungsstudie Netzstrategie Muggenberg wurden kurz-, mittel- und langfristige Lösungen für den Raum Angenstein ausgearbeitet. Der Anschluss Angenstein hat sich als die zweckmässigste, mittelfristige Lösung herausgestellt. Kurzfristige Lösungen sind nur sehr beschränkt wirksam und soweit möglich bereits umgesetzt.

Im angepassten Netzbeschluss ist die [A2H2](#) als Nationalstrasse vorgesehen, wodurch das ASTRA die Erneuerung realisieren und finanzieren würde. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen [A2H2](#) und [A18/H18](#) bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit. Das Projekt wird vom Kanton weiter verfolgt.

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

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

Umwelt: Reduktion der Luftschadstoffbelastung durch geringere Stausituation (auf [A418](#) und in Ortsdurchfahrt)

Im Siedlungsgebiet werden die Lärmimmissionen in der Summe etwas reduziert, Verstetigung und Verlangsamung von Verkehr im Knotenbereich inkl. Vorbereiche; heute sind hastige Beschleunigungsmanöver die Regel.

kleiner Mehrflächenbedarf, Chance für Aufwertung des angrenzenden Birsraums und dessen Vernetzung

Kosten: ca. 11.5 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost

Im Raum südöstlich des Zentrums von Liestal befinden sich zwei Hauptverkehrsstrassen (Kaserenstrasse und die Rosenstrasse). Entlang dieser Achsen bestehen Nutzungskonflikte mit den umgebenden Wohn- und Freizeitnutzungen. Aus diesem Grund soll eine Achse (Kaserenstrasse) zu einer Strasse mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr umgestaltet werden. Die andere Hauptverkehrsstrasse (Rosenstrasse) wird so ausgebildet, dass die zerschneidende Wirkung reduziert wird und verbesserte Querungsmöglichkeiten angeboten werden können. Gegenüber der Hochleistungsstrasse ~~A2~~H2 soll zudem ein Attraktivitätsgefälle im Sinne der Netzhierarchie ausgebildet werden. Die regionale Erschliessung der nordöstlichen Gebiete von Liestal (kantonale Verwaltung, Spital, Bahnhof, etc.) soll vom Anschluss Liestal Nord (Schild) erfolgen.

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

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

- Siedlung: Konzentration des MIV auf eine Achse ermöglicht stadträumliche Aufwertung der anderen Strassenachse
- Wirtschaft: Reduktion Verlustzeiten für Buszubringer zum Bahnhof Liestal
klarere Verkehrsführung, weniger Behinderungen durch Langsamverkehr
Optimierter Verkehrsfluss
- Umwelt: Reduktion der Lärmbelastungen entlang der aufgewerteten Strassenachse
- Kosten: ca. 20 Mio. CHF
- Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Sundgauerstrasse

30. April 1964, 21. Juni 1971, 28. April 1980 und 20. Januar 1994: Landratsbeschlüsse zum Regionalen Strassennetzplan Leimental-Birstal.

21. Juni 1971 und 28. April 1980: Landratsbeschlüsse zum Generellen Projekt "Strassen im Birstal"; die Sundgauerstrasse ist verbindlicher Bestandteil des Generellen Projekts "Strassen im Birstal" mit rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien.

8. Juni 2006: Eine Planungsstudie von Netzvarianten zeigt auf, dass eine Realisierung der Sundgauerstrasse in der heutigen Situation gegenwärtig nicht weiterverfolgt werden soll. Als Option soll aber das Trasse gesichert werden. Zur Schliessung des Kantonsstrassennetzes wird die Talstrasse ins Kantonsstrassennetz übernommen.

- Siedlung: Der Dorfkern von Münchenstein wird durch die Sundgauerstrasse spürbar entlastet. Trotz möglicher Lärmschutzmassnahmen sind im Bereich der neu zu bauenden Strasse Beeinträchtigungen (Zerschneidung, Immissionen) zu erwarten.
- Wirtschaft: Lücke des Kantonsstrassennetzes (Spange) ist geschlossen und die Erreichbarkeit der ~~A4~~H18 sowie des Gewerbegebietes im Tal von der Baslerstrasse aus wird deutlich verbessert.
- Umwelt: Die Auswirkungen der Sundgauerstrasse sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.
- Kosten: grobe Projektkostenschätzung ca. 17 Mio. CHF (Preisbasis 1970); mit den heutigen Umweltauflagen dürften die Investitionskosten aber höher ausfallen.
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Oberwil, Langmattstrasse

~~Die Langmattstrasse in Oberwil zwischen der Mühlematt und der Therwilerstrasse soll als Kantonsstrasse ausgebaut werden.~~

- Siedlung: ~~Leichte Entlastung der Ortskerne von Therwil und Oberwil und starke Entlastung der Ringstrasse in Therwil, Reduktion der Konflikte zwischen Tram und MIV~~
- Wirtschaft: ~~Verbesserte Erreichbarkeit des Gewerbegebietes Mühlematt, Entlastung der Ortsdurchfahrten in den Hauptverkehrszeiten.~~

Umwelt:	Verbindung kann teilweise auf schon bestehenden Gemeindestrassen (und damit ohnehin schon versiegelten Flächen) erstellt werden.
Kosten:	ca. 13.2 Mio. CHF (\pm 30%, Preisbasis 2017)
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre)

Teilumfahrung Reinach Süd

Die Verkehre aus dem Leimental in Richtung der AH18 sollen von der Birsigalstrasse auf eine neue Strasse im Bereich Reinach Süd verlegt und in Richtung HLS-Anschluss Aesch geführt werden. Letzterer wird somit besser ins Verkehrsnetz integriert. Dank dieser Massnahme kann zudem die Bruggstrasse stark entlastet werden. So können hier die notwendigen Kapazitäten für die Einführung einer Tramverbindung Therwil – Dornach geschaffen werden. Andere Lösungsansätze für die Schaffung dieser notwendigen Kapazitäten werden noch geprüft. Die Massnahme dient auch der Verbesserung der Die Hauptfunktion dieser Massnahme ist die Aufnahme des Verkehrs aus dem Leimental in Richtung H18 und somit eine Verbesserung der strassenseitigen Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebietes Kägen, und einer Attraktivitätssteigerung des öffentlichen Raumes. Die genaue Linienführung ist noch offen.

Siedlung:	Reduktion des Durchgangsverkehrs im Ortszentrum
Wirtschaft:	verbesserte Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebietes Kägen
Umwelt:	Reduktion der Lärm- und Luftschadstoffimmissionen im Reinacher Ortszentrum, neue Achse noch nicht untersucht
Kosten:	ca. 20 Mio. CHF (\pm 50%, Preisbasis 2013) <u>noch offen</u>
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Umfahrung Waldenburg

1960: Planungsstudie
27. Februar 1992: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Ergolzthal-West

Siedlung:	noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Wirtschaft:	noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Umwelt:	noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele", möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1012
Kosten:	noch keine Angaben
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Rickenbach

1984: Anordnung einer Felderregulierung in Rickenbach durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft.
1997: Abschluss der Felderregulierung mit Ausscheidung und Erwerb des erforderlichen Landes für eine Ortsumfahrung; es liegen zudem ein Entwurf einer Planungsstudie sowie rechtskräftige Bau- und Strassenlinien vor.

Siedlung:	Der Dorfkern ist vom Verkehr zu entlasten und die verkehrstechnischen Probleme (Engnisse) der Ortsdurchfahrt sind zu beheben. Im Detail liegen noch keine, den heutigen Erfordernissen entsprechende Untersuchungen vor.
Wirtschaft:	Für die Umfahrungsstrasse ist der Landerwerb zu Gunsten des Kantons vollumfänglich über die Neuzuteilung des Grundeigentums erfolgt.
Umwelt:	Durch eine optimale Einpassung des Bauprojekts in die Landschaft, sind der Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie deren Lebensräume als auch die Infrastruktur für Wege, Bachöffnungen und dergleichen zu gewährleisten. Dies wurde in einer ersten Stufe bei der Arealausscheidung für die Umfahrungsstrasse soweit heute bekannt berücksichtigt. Möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1104.
Kosten:	Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Laufen, neue Birsbrücke

2004/2005: Variantenstudium für Umfahrung von Laufen und Zwingen
2006: Zweckmässigkeitsbeurteilung und Variantenentscheid für Ausarbeitung von Vorprojekt Umfahrung von Laufen und Zwingen
2008 / 2009: Untersuchung der flankierenden Massnahmen in Laufen
2009: Grobvariantenvergleich und städtebauliche Machbarkeitsstudie neue Birsbrücke Laufen
26. März 2009: Beschluss von Trasseesicherung der Umfahrung von Laufen und Zwingen durch Landrat

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

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss

Umwelt: Zeitgleich mit der Erstellung der neuen Birsbrücke Laufen wird das Birsufer der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

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

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung

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

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

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

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

Kosten: noch offen

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Netzenunterführung Sissach

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

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht untersucht

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau

Mit der Kernumfahrung von Laufen werden die Altstadt, die Vorstadt sowie das Bahnhofsgebiet vom Durchgangs- und insbesondere vom Schwerverkehr entlastet. Das nachgelagerte Strassennetz (insbesondere die Vorstadt, der Vorstadtplatz und die Bahnhofstrasse) kann abklassiert und verkehrsberuhigt werden. Kernelement ist die Spange Nau (Unterführung unter der Eisenbahn), die die Naustrasse mit der Güterstrasse verbindet. Voraussetzung für die Kernumfahrung sind die Realisierungen der neuen Birsbrücke und der Verbindungsstrasse Stangimatt in Laufen.

Siedlung: Deutliche Verkehrsberuhigung der heutigen H18 im Bereich der Vorstadt, des Vorstadtplatzes und bis zur Röschenzstrasse, sowie auf der Baslerstrasse und vor

	dem Bahnhof, integral abgestimmt mit den geplanten Siedlungsentwicklungen in diesem Raum
Wirtschaft:	Erhaltung einer klaren Verkehrsführung und Netzhierarchie mit optimiertem Verkehrsfluss
Umwelt:	Örtliche Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in dicht besiedelten Bereichen sowie Beachtung der Aspekte Flora und Fauna
Kosten:	ca. 65 Mio. CHF (± 50%, Preisbasis 2016)
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge

~~1985: Ein erstes Projekt des Kantons Bern wurde ausgearbeitet; Kosten ca. 21 Mio. CHF.~~
~~1994: Übernahme des Projekts durch den Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des Kantonswechsels; danach wurde es zum Auflageprojekt ausgearbeitet und im Herbst im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens von der SBB AG öffentlich aufgelegt.~~
~~11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.~~
~~November 1995: Regierungsrätliche Rückweisung – vorwiegend aus Kostengründen – an die Bau- und Umweltschutzdirektion des Entwurfs einer Landratsvorlage für einen Baukredit sowie Abschreibung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens.~~
~~4. Dezember 1997: Landratsbeschluss betreffend die Ausarbeitung einer deutlich weniger kostenintensiven Variante; auch eine Nulllösung sei diskutabel.~~
Zu den Bahnübergängen in Grellingen sind bereits verschiedene Projekte diskutiert und teils auch planungsrechtlich vorangetrieben worden. Zuletzt ist eine neue Strassenbrücke über die Gleise inklusive einer neuen Strassenverbindung und die Aufhebung dreier Niveauübergänge projektiert worden. Zwischenzeitlich hat sich jedoch gezeigt, dass die Bahnübergänge vorläufig beibehalten werden können. So können für eine allfällige spätere Aufhebung optimierte Varianten untersucht werden. Der Korridor für eine Strassenverbindung zwischen Nunningerstrasse und Seewenstrasse südlich der Gleise ist zur sichern.

Siedlung:	Ursprünglich galt es, die beiden Niveauübergänge der Nunninger- und Seewenstrasse zu ersetzen. Dabei sind Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse zu entschärfen entfallen. Zudem werden empfindliche Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet. Auch werden die Fussgänger- und Veloverbindungen verbessert.
Wirtschaft:	Die Erschliessungsqualität wird verbessert, wobei insbesondere lange Wartezeiten an den Bahnübergängen vermieden werden.
Umwelt:	Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes wird angestrebt, dass Schutzgüter nicht beeinträchtigt werden und der Flächenverbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Diesem Anliegen vermag allerdings nur die Variante "Erweiterte Nulllösung" zu entsprechen. Emissionen durch wartende Fahrzeuge werden reduziert. Eingriffe in Naturräume sind unumgänglich; noch nicht abschliessend untersucht. Der Natur- und Landschaftsschutz ist ein Kriterium bei der Variantenwahl und -ausgestaltung.
Kosten:	Die Gesamtkosten für das ursprüngliche Projekt betragen 21 Mio. CHF. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrag von ca. 14 Mio. CHF zu erwarten. Eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung konnte bis Ende 2003 noch nicht gefunden werden. ca. 40 Mio. CHF (+/- 30 %, Preisbasis 2016)
Termine:	mittel kurzfristig (05 - 15 Jahre)

Abtretungen an die Gemeinden

In folgenden Gemeinden sind Strassen und Strassenabschnitte zur Abtretung - zum Teil in Zusammenhang mit Übernahmen von neuen Strassenabschnitten - an die Gemeinden vorgesehen:

- Aesch
- Allschwil
- Arisdorf
- Augst-Giebenach
- Biel-Benken
- Muttenz
- Maisprach
- Münchenstein
- Oltingen
- Pratteln

- Blauen
- Bottmingen
- Buckten-Häfelfingen
- Dittingen
- Duggingen
- Füllinsdorf -Liestal
- Grellingen
- Känerkinden-Buckten
- Langenbruck
- Liesberg
- Seltisberg
- Seltisberg-Bubendorf
- Rickenbach
- Thürnen-Böckten
- Wahlen
- Wenslingen-Kilchberg-Zeglingen
- Ziefen-Arboldswil
- Waldenburg
- Zwingen

Projektbezogene Abtretungen

Die Abtretungen in den Gemeinden Zwingen, Grellingen, Langenbruck, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf/Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In Zwingen ist dies die Erstellung der neuen Birsbrücke und in Grellingen die Erstellung eines neuen Bahnübergangs. In Langenbruck ist eine neue Querverbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der A2H2 Pratteln-Liestal erfolgen. Die Abtretung der Kantonsstrasse nach Egerkingen in Langenbruck erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn.

Abtretungen zur Netz-
bereinigung

Alle Abtretungen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von **einer oder mehreren** separaten Landratsvorlagen bereinigt. Die Abtretungen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Übernahmen durch den
Kanton

In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenabschnitten - zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten - durch den Kanton vorzusehen:

- Aesch
- Allschwil
- Arlesheim
- Füllinsdorf
- Liestal
- Langenbruck

Projektbezogene Übernahmen

Die Übernahmen in Langenbruck, **Füllinsdorf** und teilweise in Liestal (Gasstrasse ab Weierweg bis Erzenbergerstrasse) können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastrukturen in Kraft treten (vgl. Projektbezogene Abtretungen).

Übernahmen zur Netz-
bereinigung

Alle Übernahmen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt und festgesetzt. Die Übernahmen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

- Siedlung: I.d.R. keine Änderungen
- Wirtschaft: I.d.R. keine Änderungen
- Umwelt: I.d.R. keine Verschlechterung der Situation
- Kosten: Die Abtretungen umfassen rund 33 km, die Übernahmen etwa 5 km. Kurz- und mittelfristig entstehen für den Kanton keine Einsparungen. Langfristig liegen die geschätzten jährlichen Einsparungen des Kantons bei rund 200'000 Fr.
- Termine: Definitive Abtretungen und Übernahmen: kurzfristig (0 - 5 Jahre)
Geplante Abtretungen und Übernahmen: i.d.R. mittelfristig (5 - 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- b) Für die geplanten Vorhaben sind durch den Kanton die entsprechenden Trassen mittels geeigneter Massnahmen zu sichern sowie allenfalls notwendige flankierende Massnahmen festzulegen.
- c) Auf staugefährdeten Strassenabschnitten und Knoten sind nach Möglichkeit Entflechtungsmassnahmen vorzusehen.

Planungsanweisungen

- d) Die öffentlichen Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- e) Die Kantonsstrassen bilden zusammen ein funktionales Strassennetz mit der Aufgabe, regionalen und überregionalen Verkehr durchzuleiten, Verkehrsträger zu verbinden und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Die Dichte des Kantonsstrassennetzes ist im ganzen Kanton konsistent auszugestalten.
- a) Der Kanton überprüft im Raum Angenstein das Anschlusskonzept für die A18/H18 mit dem Ziel, die Verkehrsströme von und aus dem Laufental optimal mit dem lokalen Verkehr der Gemeinden Aesch, Duggingen, Grellingen und Dornach zu verknüpfen.
- b) Der Kanton plant in Abstimmung mit der Gemeinde, dem Kanton Basel-Stadt und dem ASTRA unter Berücksichtigung der raumplanerischen Anforderungen der Agglomeration einen Tunnel Allschwil (und Binningen), welcher den Zubringer Bachgraben – Nordtangente zu einer Umfahrung Allschwil ergänzt.
- b.c) Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richtplan separate Landratsbeschlüsse über die Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vor. Vorgängig führt er mit den Gemeinden eine Anhörung über Inhalt und Abtretungs- bzw. Übernahmemodalitäten durch.
- e.d) Der Kanton plant die neue Birsbrücke (in Laufen) in einem mehrstufigen wettbewerbsähnlichen Verfahren mit dem Ziel, die Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Breitenbachstrasse zu entlasten und den Durchgangsverkehr auf die künftige Umfahrung Laufen-Zwingen zu leiten.
- e.e) Diese Achse Vorstadtplatz – Bahnhofstrasse - Unterführung Bahnhofstrasse (in Laufen) wird so im Zuge des Vorhabens neue Birsbrücke umgestaltet, dass für den Bus- und Langsamverkehr optimale Platzverhältnisse entstehen.
- f) Der Kanton richtet das Vorhaben Kernumfahrung mit Spange Nau in Laufen darauf aus, die heute stark befahrenen Strassen um das Zentrum massgeblich zu entlasten.

Planungsanweisung

- a) **Nach Vorliegen der technischen Machbarkeit der Tramplanung und Prüfung der notwendigen Kapazitäten im Rahmen der zu erarbeitenden Mobilitätsstrategie der Birsstadt wird die Frage der Südumfahrung Reinach Süd geklärt.**

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

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

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis eingestuft:

- Geplante Abtretungen an die Gemeinden, gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Abtretungen an die Gemeinden gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse), Neubau
- **Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau**
- Verkehrsberuhigung

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

- **Teilumfahrung Reinach Süd, Trasseesicherung (Korridor)**
- Sundgauerstrasse, Trasseesicherung
- Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung
- **Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau, Trasseesicherung (Korridor)**
- ~~Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau~~
- Sissach, Netzenunterführung, Neubau

A. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch vier SBB-Linien erschlossen. Neben der Juralinie Basel - Laufen (-Delémont-Biel-Lausanne/Genf) sind vor allem die beiden internationalen Strecken durch den Hauenstein resp. den Bözberg von Bedeutung. Die beiden Linien durch den Hauenstein und den Bözberg sind ausserordentlich stark ausgelastet. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen deshalb eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur. Für den Kanton Basel-Landschaft ist auch der Ausbau des internationalen Bahnknotens Basel mit seiner Drehscheibenfunktion für die ganze Region wichtig.

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Knoten Basel haben die drei Bahnen SBB, DB und SNCF sowie die französische Bahninfrastrukturgesellschaft RFF Lösungsideen (Umfahrung des Knotens Basel mittels Bypass) entwickelt, welche aber noch weiterentwickelt und in der Region einer politischen Akzeptanz zugeführt werden müssen.

Auf dem Schienennetz der Schweizerischen Bundesbahnen der Nordwestschweiz und im Raum der Trinationalen Agglomeration Basel ~~wird soll~~ die ~~Regio-S-Bahn~~ in den nächsten Jahren mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien weiter ausgebaut ~~werden~~, denn die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Vorgesehen sind neue Bahnstationen und der Ausbau der Bahnhöfe für einen raschen, komfortablen Fahrgastwechsel und behindertengerechten Bahnzugang. ~~Bis 2008 wurden sukzessiv neue Fahrzeuge (Flirt) eingesetzt.~~ Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen (3. Juradurchstich, Entflechtung im Zufahrtsbereich des Bahnhofs Basel SBB) unumgänglich.

Als Mittel- und Feinverteilsystem besteht im Kanton Basel-Landschaft zudem ein gut ausgebautes Tramnetz, welches mit dem Netz des Kantons Basel-Stadt verbunden ist. Die Tramlinien der Basel-land Transport AG umfassen heute rund 65 km. Praktisch alle Strecken im Vorortsbereich wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf Doppelspur ausgebaut. Im Jahre 2001 wurden die Linien 10 und 11 direkt mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden. Die stetig steigende Nachfrageentwicklung auf den Vorortslinien führt zu Kapazitätsengpässen und entsprechend zu Attraktivitätseinbussen. Deshalb ist es wichtig, dass die Infrastruktur stetig ergänzt und verbessert wird. Zum einen findet auch im Norden Basels ein grenzüberschreitender Tramlinienausbau statt. Zum anderen sollen Industrie- und Gewerbegebiete in den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Reinach besser erschlossen werden.

Mit einer Länge von ca. 13 km gilt die Waldenburgerbahn als schienengebundener Mittelverteiler im Kanton.

Generell gilt, dass der öffentliche Verkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems mit dem Langsamverkehr einerseits und dem motorisierten Individualverkehr andererseits durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten optimal verknüpft und für die Kunden attraktiver wird.

B. Ziele

- a) Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem Langsamverkehr sowie dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung.
- b) Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Im übrigen Gebiet des Kantons ist ein ÖV-Grundangebot sicherzustellen. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- c) Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

S-Bahn-Haltestelle
Pratteln Buholz
(Kompetenz Bund)

Es liegen noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der Verlängerung des Trams Nr. 14 bis Buholz zu sehen. Mit der Trammerschliessung Salina Raurica hat die Priorität dieser Massnahme abgenommen.

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

S-Bahn-Haltestelle
Morgartenring
(Kompetenz Bund)

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

Die Finanzierung wird über STEP angestrebt.

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

Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: ca. 10 Mio. CHF
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Wendegleis Aesch
(Kompetenz Bund)

Im [Planungsauftrag der SBB](#) Rahmen von [STEP Ausbauschritt 2030/35](#) wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel-Aesch [aufgezeigt untersucht](#) und mit Kostangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches Wendegleis in Aesch ~~sowie neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB~~.

Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: ca. 20 Mio. CHF
Termine: ~~kurzfristig (0 - 5 Jahre)~~ mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Schienernanbindung Süd
Auhafen Muttenz- (Güter-
verkehr)

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

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

Eine Vorstudie ist in Erarbeitung, das Plangenehmigungsverfahren ist für ca. [2015-2020](#) vorgesehen. Die Federführung liegt bei der Hafensbahn Schweiz AG.

Siedlung:	Keine Auswirkungen, da die neue Schienenanbindung des Auhafens kein Wohngebiet tangiert und durch eine Industriezone an das übergeordnete Schienennetz erschlossen wird.
Wirtschaft:	Besserer und versorgungssicherer Anschluss - heute Zugang nur von einer Seite - sowie Schaffung einer grösseren Flexibilität im Bereich Rangierung. Das Projekt bringt eine grosse Engpassentlastung für den Auhafen und verbindet zusätzlich das Gebiet "Schweizerhalle" (Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung) mit dem Auhafen. Dies bedeute auch eine Standortaufwertung / -förderung des Industriegebietes "Schweizerhalle".
Umwelt:	Das Projekt hat keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge.
Kosten:	Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.
Termine:	kurzfristig (0-5 Jahre)

Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück-Regio-S-Bahn)

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

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

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

Die Finanzierung wird über STEP angestrebt.

Siedlung: Das Projekt fördert die Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte in der Region Basel in einzigartiger Weise.

Wirtschaft: Das gesamte S-Bahn-System wird massiv aufgewertet und dadurch ein dauerhaftes und nachhaltiges Wachstum der Gesamtregion ermöglicht. Durch die wendefreie Linienverknüpfung und das direkte Ansteuern verschiedener Teile des Agglomerationszentrums werden Wohn- und Arbeitsplatz-Schwerpunkte attraktiv verbunden und damit die Standortqualität stark verbessert. Verkehrstrennung und Kapazitätssteigerung im Kern der Agglomeration, davon profitiert auch der Güterverkehr.

Schnellere, direktere und komfortablere (umsteigefreie) Verbindungen, neue Angebote, neue Haltestellen, Entlastung der Innenstadt-Tramstrecken.

Umwelt: Die markanten Reisezeitverkürzungen von und zu allen Teilen des Agglomerationszentrums – insbesondere auch den grossen Arbeitsplatzgebieten – bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Angebots respektive des Modal-Splits und tragen damit auch zur Strassenentlastung und Stauvermeidung bei.

Kosten: ca. 1.5 Mrd. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Doppelspurausbau
Tramlinien 10/17,
"Spiesshöfli" Binningen

Die Tramlinie 10 Dornach – Basel – Ettingen (- Rodersdorf) verkehrt seit Dezember 2011 im 7,5'-Minutentakt. Die Taktverdichtung erfolgte, weil die Kapazitätsgrenze in den Spitzenstunden erreicht wurde und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung eine weitere Nachfragesteigerung voraussetzt. Im ca. 350 m langen eingleisigen Abschnitt „Spiesshöfli“ in Binningen sind Fahrplaninstabilitäten zu erwarten, weshalb ein Doppelspurausbau angestrebt wird. Mit dem 7.5-Minutentakt und der Ausnutzung aller bestehenden Kreuzungsmöglichkeiten besteht keinerlei Fahrplanflexibilität mehr. Daraus ergibt sich, dass die Anschlusssituationen im Hinteren Leimental (Ettingen und Flüh) sowie die zeitliche Einbindung ins Stadtnetz suboptimal sind.

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

Siedlung:	Aufwertung des Raums mittels Gestaltungsmaßnahmen Verbesserung durch das Entfernen der sehr hausnahen Übergänge (Hausabbruch).
Wirtschaft:	Die Taktdichte ist bereits sehr hoch. Der Ausbau dient der reibungslosen Abwicklung der hohen ÖV- Nachfrage Die Leistungsfähigkeit des Trams im vorderen Leimental wird erhöht und macht die stadtnahen Gebiete attraktiv.
Umwelt:	Beitrag zur Verkehrsverlagerung durch ÖV-Angebotsverdichtung. Die Verkehrsfläche vergrössert sich, ermöglicht aber eine hohe Verkehrsdichte im ÖV.
Kosten:	ca. 25 Mio. CHF
Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)

ÖV-Drehscheibe Laufen
(exkl. Neue Birsbrücke
Laufen)

~~Die Bahninfrastruktur in Laufen genügt den Bedürfnissen nicht mehr. Der Zugang zum Mittelperron liegt abseits des Bushofs, es fehlt an Flächen zur Abwicklung des Postauto-Betriebs und der Witterungsschutz ist mangelhaft. Des Weiteren ist der Raum vor dem Bahnhof durch viel Strassenverkehr (und Stau) geprägt und stellt keinen attraktiven öffentlichen Raum dar. In einer ersten Etappe wird ein neuer Bushof gebaut, wobei die P+R-Anlagen neu angeordnet werden (Umsetzung voraussichtlich im 2015, Teil von Agglomerationsprogramm 1. Generation).~~

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

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

Siedlung:	Stärkung von Laufen als regionales Zentrum im Laufental. Ausnutzung von Potentialen für Wohnen und Arbeiten im Bahnhofsgbiet Aufwertung von öffentlichem Raum vor und um den Bahnhof.
Wirtschaft:	Die Umsteigebeziehungen Bahn – Bus werden direkter und attraktiver B&R und P&R werden attraktiver und besser an Bus und Bahn angebunden. Das Bahnhofsgbiet Laufen wird seiner Funktion als zentrale intermodale (alle Verkehrsträger) Verkehrsdrehscheibe im Laufental verstärkt gerecht. Die heute durch Verspätungen der Busse (Stau) bestehende Unsicherheit bezüglich Garantie der Anschlüsse auf die Bahn wird eliminiert.
Umwelt:	Geringer Modal-Split Beitrag Punktuell kommt es zu Verbesserungen und optimierter Führung und Abwicklung des Verkehrs. Die Gesamtverkehrsbelastung im Raum Laufen bleibt aber konstant. Kein zusätzlicher Flächenverbrauch.. Die Massnahme stimmt mit den Strategien für Landschafts- und Grünräume überein.
Kosten:	ca. 40 Mio. CHF (± 50%, Preisbasis 2016)
Termine:	kurzlangfristig (> 15 0–5 Jahre)

Neue Tramverbindung
Dreispietz

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

Das Gebiet wird derzeit nur am Rande von den Tramlinien 10 und 11 erschlossen. Zur besseren Erschliessung mit öffentlichem Verkehr soll die bestehende Tramlinie 16 aufgebrochen, durch den

Leimgrubenweg zur S-Bahn- Haltestelle Dreispitz und weiter über die Wienstrasse – den künftigen „Broadway“ – durch das Entwicklungsgebiet und entlang der Reinachstrasse bis zum Kreisel bei der Motorfahrzeugprüfstation geführt werden.

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

Siedlung:	Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit Mischnutzung, abgestimmte Nutzungs- und Verkehrsplanung (GVK). Keine zu erwartenden Zersiedelungseffekte; Angebotsverdichtung und Neue Verbindungen innerhalb der inneren Agglomeration. Ausgestaltung der Tramachse als langsamverkehrsfreundlicher Strassenraum, optimierte Zugänglichkeit für Fussgänger.
Wirtschaft:	Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des südlichen Dreispitzareals und der Hauptentwicklungsachse Wienstrasse. Tram als zentrales Element zur städtebaulichen Öffnung und Aktivierung, Schaffung von neuen öffentlichen Räumen.
Umwelt:	Positiver Effekt durch Konzentration der Arbeitsplätze und MIV-Fahrtenbeschränkung. Flächenverbrauch beschränkt sich weitestgehend auf bereits bestehende Verkehrsflächen.
Kosten:	ca. 51 Mio. CHF (+/- 30%)
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB
(Tramverbindung "Margarethenstich")
(Kompetenz Bund)

Alternativ zur Tramverlängerung Binningen ist gemäss RRB Nr. 1753 vom 4. Dez. 2007 ist eine Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB mit einer neuen Verbindung über den Margarethenstich in Basel zu schaffen. Sie hat aber gegenüber der Tramverlängerung Binningen Nachteile bei der Liniennetzgestaltung. Gleichzeitig ist ein Ausbau des Einspurabschnitts beim Spiesshöfli auf Doppelspur zwingend und demzufolge als fester Bestandteil der Tramverbindung Margarethenstich zu behandeln.

Eine NIBA-Untersuchung (Bewertungsmethodik "Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte" des Bundesamts für Verkehr) ergab für dieses Projekt ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Siedlung:	Verbesserte und neue direkte ÖV-Erschliessung des Leimentales mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB.
Wirtschaft:	Direkte ÖV-Anbindung des Leimentales an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden mit entsprechenden Reisezeitverkürzungen.
Umwelt:	Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, dichtbesiedelten Arbeits- und Wohngebiet.
Kosten:	rund 17 Mio. Fr.
Termine:	kurzfristig (0 – 5 Jahre)

Wendeschleife Bottmingen
(Kompetenz Bund)

Mit der Massnahme "Expresstram Linie 10" soll eine der beiden Linien 10/17 mit selektiver Haltestellenbedienung beschleunigt werden.

Bis die Nachfrage für einen ganztägigen Betrieb bis Ettingen vorhanden ist, kann durch die neue Wendeschleife ausserhalb der HVZ ein ganztägiger Betrieb bis Bottmingen angeboten werden. Ausserdem bringt die Schleife Bottmingen für den Betrieb deutlich mehr Flexibilität. Die Distanz zwischen den bestehenden Wendemöglichkeiten (Hüslimatt und Heuwaage) ist heute sehr gross und führt bei Störungen und Bahnersatz mit Bussen zu grossen Behinderungen sowie Komforteinbussen.

Da die Linien 10/17 Regionalverkehrslinien sind, ist der Bund für diese Infrastrukturmassnahme zuständig. Über deren Realisierung wird im Rahmen des STEP-Ausbauschrittes 2030/35 entschieden. Für die Region ist die Realisierung dieser Massnahme wichtig, damit das Angebotskonzept 2030 für die Linien 10/17 wie geplant umgesetzt werden kann.

Siedlung: Verbesserte ÖV-Erschliessung des Leimentales

Wirtschaft:	Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte im Leimental und damit die Standortattraktivität
Umwelt:	Die Massnahme hat keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume. Geringer Flächenverbrauch. Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	rund 5 Mio. Fr. ($\pm 30\%$, Preisbasis 2016)
Termine:	kurzfristig (0 – 5 Jahre)

Direktverbindung Leimental – Bahnhof Basel SBB
(Tramtunnel Bruderholz)
(Kompetenz Bund)

Als langfristige Option der Verbesserung der Anbindung des Leimentals an die Stadt Basel wird ein Tramtunnel zwischen Bottmingen und dem Gundeldinger-Quartier in Betracht gezogen. Dabei würde das Kantonsspital Bruderholz durch eine unterirdische Haltestelle bedient. Durch diese beschleunigte Linienführung würde ein Fahrzeitgewinn von rund 10 Minuten erzielt. Das Projekt weist ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (NIBA-Untersuchung).

Die genaue Linienführung ist noch nicht evaluiert. Nach ersten Einschätzungen könnten das Südportal in Bottmingen bei der Margarethenstrasse, und das Nordportal im Gundeldinger Quartier ausgangs der Wolfschlucht zu liegen kommen.

Siedlung:	Die Verbesserung der Anbindung an die Stadt Basel könnte im mittleren und hinteren Leimental einen deutlichen Siedlungsdruck zur Folge haben.
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Anbindung des mittleren und hinteren Leimentals an die Stadt Basel bewirkt eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität und die Verkürzung der Fahrzeit bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	ca. 150 - 220 Mio. CHF
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung Binningen - Oberwil
(Tramtunnel Bruderholz)
(Kompetenz Bund)

Im Zuge der Arbeiten zur Optimierung der ÖV-Erschliessung des Leimentals entstand die Idee einer Verlängerung der Tramlinie 2 nach Oberwil und eventuell nach Biel-Benken. Dadurch könnte die Tramlinie 2 gestärkt und die westliche Seite des Leimentals besser an Basel angebunden werden.

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	noch nicht untersucht
Umwelt:	noch nicht untersucht
Kosten:	noch nicht untersucht
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung Pratteln - Buholz

Eine Verlängerung der Tramlinie 14 Richtung Buholz bringt einem grossen Teil der Gemeinde Pratteln ein stark verbessertes, vom motorisierten Individualverkehr unabhängiges ÖV-Angebot. Am 11. April 1991 hat der Landrat auf eine Verlängerung der Linie 14 um ca. 600 m bis zur Zweiengasse verzichtet.

Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein rechtskräftiges Generelles Projekt vor mit entsprechender Genehmigung des BAV. Das Trassee ist seit dem Bau der Tramlinie nach Pratteln im Besitz der BLT (bzw. Vorgängergesellschaft). Die Tramverlängerung ab Zweiengasse bis Buholz ist nur bei gleichzeitiger Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Pratteln, Buholz sinnvoll. Das Areal ab Zweiengasse ist auf einem ersten Abschnitt im Besitz der BLT.

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	noch nicht untersucht
Umwelt:	noch nicht untersucht
Kosten:	keine aktuellen Angaben

V

V2

V2.3

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Schienennetz

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)

Die Gesamtplanung Salina Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert.

Eine wesentliche Massnahme im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist die Verlängerung des bestehenden Tramtrassees ~~in zwei Etappen~~ vom heutigen Endpunkt Pratteln bis zur Gemeindegrenze Augst. Durch die Führung durch das Gebiet Grüssen sowie in zentraler Lage durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica in der Rheinebene wird eine optimale Attraktivität erzielt.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kosten: ca. ~~80~~170 Mio. CHF (1. Etappe) ($\pm 50\%$, Preisbasis 2014)

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)

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

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

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

~~Beitrag zur subjektiven Sicherheit durch neue Plätze mit Aufenthaltsqualität~~

Wirtschaft: Mit der Tramlinie wird die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets Salina Raurica sowie der publikumsintensiven Einrichtungen in Grüssen wesentlich verbessert.

~~Die Tramlinie ermöglicht eine „stadtartige“ Mobilität und so die Nähe von Wohn- und Arbeitsplätzen.~~

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

~~Tram ist ein wichtiger Baustein in der Verkehrsberuhigung (verkehrliche Wasser- scheid) von Salina Raurica.~~

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

~~Kosten: ca. 60 Mio. CHF~~

~~Termine: mittelfristig (5–15 Jahre)~~

Tramverlängerung All-
schwil-Letten

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

Siedlung: Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit Mischnutzung Arbeiten und Wohnen.

Qualitative Verbesserung der öffentlichen Räume (Neugestaltung des Strassen- raumes einschliesslich Plätzen).

Wirtschaft: Verbesserte Erreichbarkeit im Raum Allschwil.

Netzergänzung, neue Haltestellen, bessere ÖV-Erschliessung von Allschwil, Er- höhung des Fahrkomforts.

Umwelt: Geringe Reduktion der Belastung durch Wegfall von Dieselmussen.

Kein zusätzlicher Flächenverbrauch, Tramtrasse auf bereits bestehenden Ver- kehrsflächen.

Kosten: ca. 20 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

ÖV-Korridor Bachgraben
– St. Johann

Das dynamische Arbeitsplatzgebiet Bachgraben soll verstärkt mit dem ÖV erschlossen werden. Die geplante Massnahme soll die Anbindung an den Bahnhof St. Johann verbessern, der als Schnitt- stelle zum S-Bahn-Netz dient. Das Vorhaben wirkt komplementär zum Strassenprojekt "Zubringer Bachgraben – Nordtangente"

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebiets Bachgraben

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: ca. 7 Mio. CHF (± 50 %, Preisbasis 2012)

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Expresstram Linie 10
(Kompetenz Bund)

Das Leimen-/Birsigtal ist stadtnah und dicht besiedelt, verfügt aber weder über eine Hochleistungs- strasse noch über eine S-Bahn. Im Rahmen der aktuell laufenden Entwicklungsplanung Leimental- Birseck-Allschwil (ELBA) zeigen die Zwischenergebnisse, dass mittelfristig eine Beschleunigung der radialen Tramlinien im Leimental die massgebende Handlungsoption darstellt. Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung ist es naheliegend, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Tramlinien (Linien 10 und 17) mittels einer Funktionstrennung zu verbessern. Dies durch Beschleunigung einer der beiden Linien mit selektiver Haltestellenbedienung. Dazu sind an Haltestellen mit Durchfahrt umfangreiche Sicherungsmassnahmen vorzunehmen.

Siedlung: Das bereits dicht besiedelte Gebiet wird aufgewertet und durch einen schnellen ÖV vernetzt.

Die Massnahme kann einen Beitrag für die weitere Erhöhung der Siedlungsdichte leisten.

Wirtschaft:	Deutliche Fahrzeitreduktion zwischen Ettingen – Basel SBB (inkl. Margarethenstich) bringt deutlich positiven Effekt. Das dicht besiedelte Gebiet wird deutlich besser erreichbar und besser vernetzt. Die P&R Anlage in Oberwil wird besser angebunden. Weitere P&R Anlagen können sinnvoll eingebunden werden.
Umwelt:	Mittlerer Modal Split-Effekt. Der ÖV wird deutlich attraktiver und besser auf das überregionale Netz (Basel SBB) angebunden. Es werden keine zusätzlichen Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets beansprucht.
Kosten:	ca. 20 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tram Therwil - Dornach
ÖV-Korridor
Reinach - Dornach
(Kompetenz Bund)

Eine Stärkung der ÖV-Achse Reinach-Dornach hat sich in den letzten Jahren als immer bedeutsamer für die Verbesserung der Organisation des ÖV-Systems im südlichen Birseck erwiesen. In der Tramnetzstudie 2040 wurde gemeinsam mit dem Kanton Solothurn für das südliche Birseck ein Angebotskonzept ÖV erarbeitet und die Nachfrage genauer analysiert. Es hat sich gezeigt, dass eine starke ÖV-Verbindung (sogenannter Mittelverteiler) nicht nur von Dornach bis Reinach allein, sondern bis Therwil zu ziehen ist und eine ausreichende Nachfrage für eine Tramverbindung besteht. Eine Stärkung der ÖV-Achse Reinach-Dornach hat sich in den letzten Jahren als immer bedeutsamer für die Verbesserung der Organisation des ÖV-Systems im südlichen Birseck erwiesen. In der Tramnetzstudie 2040 wurde gemeinsam mit dem Kanton Solothurn für das südliche Birseck ein Angebotskonzept ÖV erarbeitet und die Nachfrage genauer analysiert. Es hat sich gezeigt, dass eine starke ÖV-Verbindung (sogenannter Mittelverteiler) nicht nur von Dornach bis Reinach allein, sondern bis Therwil zu ziehen ist und eine ausreichende Nachfrage für eine Tramverbindung besteht.

Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südumfahrung Basel" wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Tramlinien 11 und 10 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach geprüft und die Machbarkeit nachgewiesen. Die gemachten Abklärungen genügen jedoch nicht, um bereits definitive Entscheide zu treffen.

Zur Realisierung des Vorhabens wären im Wesentlichen eine neue Brücke über die Schweizerische Hauptverkehrsstrasse 18 sowie eine neue Tramunterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsbrücke bzw. bei den Kreiseln Dornacherstrasse – Bruggstrasse nötig. Es ist davon auszugehen, dass die bestehende Brücke ersetzt werden muss. Eine eigene Verkehrsfläche für den öffentlichen Verkehr ist auf dieser stark staugefährdeten Achse äusserst wichtig. Kurzfristige Massnahmen im Langsamverkehr sind in den LV-Paketen des Agglomerationsprogramms enthalten. Die Konkretisierung der ÖV-seitigen Massnahmen erfolgt nach Abschluss der ELBA-Planung. Darin ist auch die weitere Verknüpfung mit dem Umfeld, insbesondere Richtung Leimental, zu prüfen.

Siedlung: Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes "Kägen" mit vielen Arbeitsplätzen wird mittels ÖV deutlich erhöht. Zwischen dem Leimental und dem südlichen Birseck wird eine attraktive und direkte ÖV-Verbindung geschaffen eines neuen und attraktiven ÖV-Angebotes für eine grosse Anzahl von Personen/Pendler erhöht. Die zusätzliche Verkehrsnachfrage durch das prognostizierte Wachstum von Einwohnern und Arbeitsplätzen bis 2040 kann mit der neuen Tramverbindung abgewickelt werden.

Wirtschaft: Verbesserte wie auch neue, attraktive ÖV-Erschliessung mit direktem Zugang zu den SBB-Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Basel SBB. Zusätzliche Steigerung der Standortattraktivität des wichtigen Gewerbegebietes "Kägen".

Umwelt: Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, mit vielen Arbeitsplätzen ausgestatteten Arbeits- und Einkaufsgebiet. Im Korridor Therwil – Dornach ist eine substantielle Veränderung des Modal-Splits zu Gunsten des ÖVs möglich.

Kosten: Kostenschätzung: noch offen 34.5 Mio. CHF

Termine: langfristig mittelfristig (5- > 15 Jahre)

Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)

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

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung resultierte aus der Tramnetzplanung 2020. Als nächster Schritt gilt es eine Parlamentsvorlage für die Erarbeitung einer Vorstudie aufzugleisen.

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

Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein
(Kompetenz Bund)

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

Da die Waldenburgerbahn eine Regionalverkehrslinie ist, ist der Bund für diese Infrastrukturmassnahme zuständig. Über deren Realisierung wird im Rahmen des STEP-Ausbaus 2030/35 entschieden. Für die Region ist die Realisierung dieser Massnahme wichtig, damit das Angebotskonzept 2030 für die Waldenburgerbahn wie geplant umgesetzt werden kann.

Siedlung:	Erhöhung der Attraktivität des ÖV-Angebots, damit Beitrag dazu, dass das Wachstum im äusseren Korridor Waldenburgerthal in Form von Verdichtung in den heute schon besiedelten, haltestellennahen Bereichen stattfinden kann. Aufwertung des gesamten Korridors (Waldenburgerthal)
Wirtschaft:	Höhere Erreichbarkeit des Waldenburgerthals durch Ausrichtung der Waldenburgerbahn an den Fernverkehr Richtung Basel und Verkürzung der Fahrzeit (Waldenburg-Basel um 10%). Grössere Flexibilität für Fahrplangestaltung und höhere Fahrplanstabilität.
Umwelt:	Geringer Modal Split Effekt mit entsprechender Reduktion der strassenbedingten Luftbelastung
Kosten:	ca. 4041 14 Mio. CHF (± 20%, Preisbasis 2015)
Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- Für die Regio S-Bahn Linien S1 und S3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- Der Ausbau der Vorortlinien ist weiterzuführen.
- Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.

- f) Wo die Netzwirkung verbessert wird und/oder es die Nachfrage rechtfertigt, soll die Schieneninfrastruktur erweitert werden. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden.
- g) Die Verknüpfungspunkte zwischen den zubringenden Bussen und den Bahnen sind zu optimieren. Ebenso diejenigen zwischen den individuellen, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Langsamverkehr. Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden.
- h) Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.
- i) Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.

Planungsanweisungen

- a) Die zuständigen, kantonalen Stellen werden angewiesen, eine Strategie zur ÖV-Priorisierung, welche auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs aufnimmt, auszuarbeiten.
- b) Der Kanton untersucht vertieft eine Tram-Linienführung vom bestehenden Trassee in Richtung Hafen Birsfelden ("Tram Sternenfeld").

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen:

- Tramerschliessung Salina-Raurica (1. Etappe)
- Tramerschliessung Salina-Raurica (2. Etappe)
- Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen
- ÖV-Drehscheibe Laufen
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz (Güterverkehr)
- Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein (Kompetenz Bund)

Zwischenergebnis

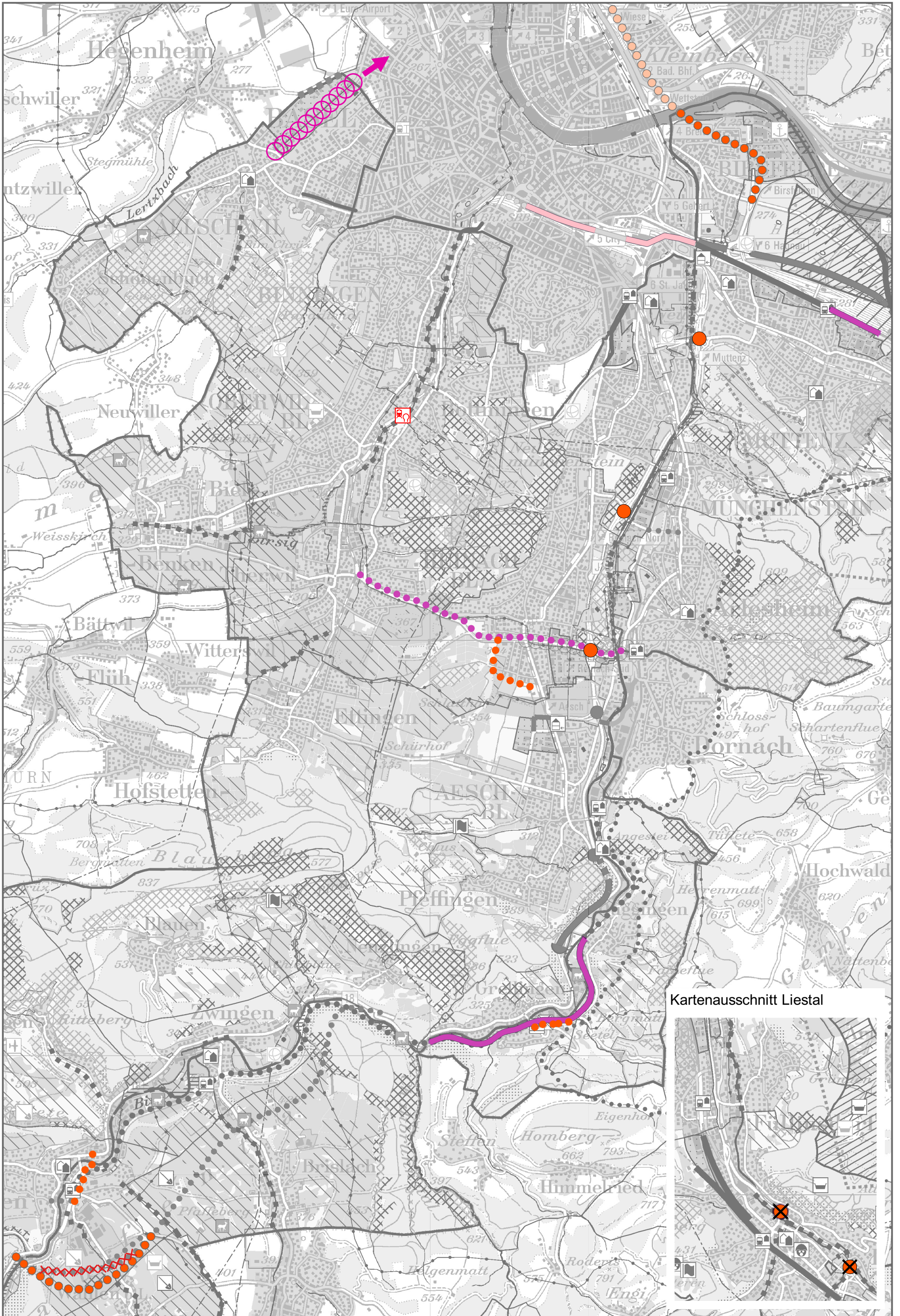
Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

- Neue Tramverbindung Dreispitz
- Wendeschleife Bottmingen (Kompetenz Bund)
- Tramverlängerung Allschwil-Letten
- Expresstram Linie 10
- ÖV-Korridor Reinach-Dornach
- Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein

Vororientierung

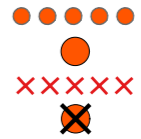

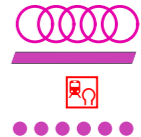
Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- Neues Wendegleis Aesch
- Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)
- Tramtunnel Bruderholz
- Tramverbindung Binningen-Oberwil
- ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann
- Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)
- Tram Therwil – Dornach (Kompetenz Bund)






Richtplan-Gesamtkarte, Anpassung 2017, Entwurf Agglomerationsprogramm 3. Generation

Massstab 1:50'000

Beschlussinhalt		Ausgangslage	Richtplanaussage (neu)
V2.1	Übergeordnete Projekte Trasseefreihaltung Vollanschluss Aufhebung Trasseefreihaltung Aufhebung geplanter Vollanschluss		
V2.2	Kantonsstrassennetz Trasseefreihaltung		
V2.3	Schienennetz ÖV-Korridor Normalspur: Bauvorhaben offene Strecke Tram-Wendeschlaufe Tram-Trasseefreihaltung		

Orientierender Inhalt

Ausbau Normalspur	
Trasseefreihaltung	
Anschluss ausserkantonale	

Der kantonale Richtplan ist ein Planungsinstrument gemäss § 10 des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998. Er zeigt die wesentlichen Bestandteile der künftigen räumlichen Ordnung des Kantonsgebietes sowie den Stand der Koordination aller wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden, soweit sie das Kantonsgebiet betreffen.

Der kantonale Richtplan dient als Grundlage und Rahmen für die kommunale Richtplanung sowie für die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden.

Der kantonale Richtplan ist für die Behörden verbindlich.

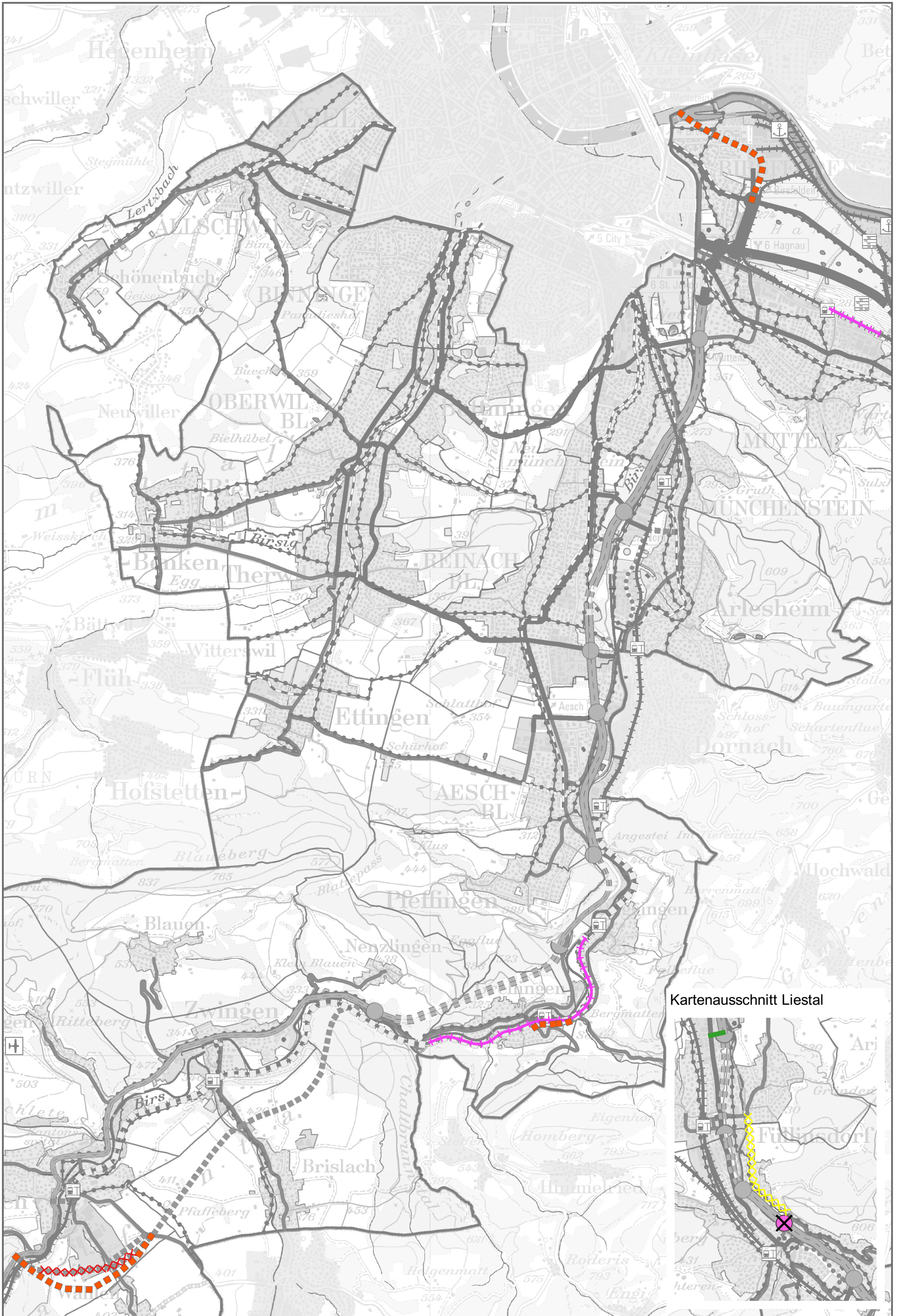
Die Richtplan-Gesamtkarte zeigt die raumbedeutsamen Vorgaben und Vorhaben im Kanton.

Beschlüsse:

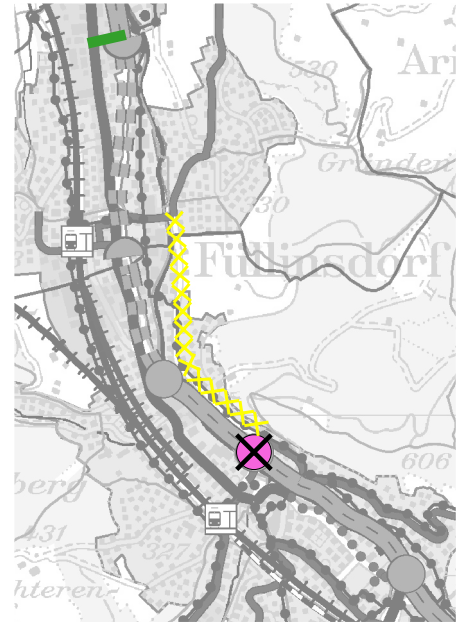
Regierungsratsbeschluss

Landratsbeschluss

Bundesratsbeschluss



Kartenausschnitt Liestal



Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, Anpassung 2017, Entwurf Agglomerationsprogramm 3. Generation

Massstab 1:50'000

Beschlussinhalt

Richtplanaussage (neu)

V2.1	Übergeordnete Projekte	
	Trasseesicherung Strasse	■■■■■
	Aufhebung Trasseesicherung	XXXXX
	Aufhebung geplanter Vollanschluss	⊗
V2.2	Kantonsstrassennetz	
	Trasseesicherung Strasse	■■■■■
	übrige Kantonsstrasse	—————
V2.3	Schiennetz	
	Normalspur	+++++

Orientierender Inhalt

Festgesetzte Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde	XXXXX
---	-------

Der kantonale Richtplan ist ein Planungsinstrument gemäss § 10 des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998. Er zeigt die wesentlichen Bestandteile der künftigen räumlichen Ordnung des Kantonsgebietes sowie den Stand der Koordination aller wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden, soweit sie das Kantonsgebiet betreffen.

Der kantonale Richtplan dient als Grundlage und Rahmen für die kommunale Richtplanung sowie für die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden.

Der kantonale Richtplan ist für die Behörden verbindlich.

Hinweis:

Die Richtplankarte "Verkehrsinfrastruktur" stellt für die verschiedenen Verkehrsträger jeweils das Gesamtnetz dar, ungeachtet ob realisiert oder erst geplant.

Die geplanten Infrastruktur-Bauvorhaben sind aus der Richtplan-Gesamtkarte ersichtlich.

Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss

Landratsbeschluss

Bundesratsbeschluss



Petition: Nein zur Umfahrungsstrasse Reinach Süd

Der Kanton will eine Umfahrungsstrasse Reinach Süd. Die Unterzeichnenden wehren sich gegen dieses Vorhaben, das aus dem abgelehnten ELBA-Paket stammt. Es kann sozusagen das andere Ende einer neuen Südumfahrung darstellen, wobei völlig ausser Acht gelassen wird, dass damit die Attraktivität für den motorisierten Individualverkehr steigt, was zu Mehrverkehr führt. Dies wird wiederum die Gemeinden Therwil und Oberwil zusätzlich belasten. Eine Trasseesicherung ist unnötig, da auch hier Landwirtschaftsgebiet beansprucht wird. Die Unterzeichnenden bitten den Landrat, die vorgesehene Trasseesicherung zur Umfahrungsstrasse Reinach Süd im Richtplan nicht zu unterstützen.

Name, Vorname	Adresse Strasse / Hausnummer	PLZ/Ort	Mail	Unterschrift	Ja ich möchte weitere Infos der Grünen
					<input type="checkbox"/>
					<input type="checkbox"/>
					<input type="checkbox"/>
					<input type="checkbox"/>
					<input type="checkbox"/>
					<input type="checkbox"/>
					<input type="checkbox"/>

Einreichen bis 21. Juli 2018: Grüne Reinach/Aesch/Pfeffingen, Marco Agostini, Burgweg 2b, 4148 Pfeffingen

Definition der Petition gemäss dem politischen Glossar des Kantons Basel-Landschaft

Die Petition ist ein Gesuch, eine Anregung, eine Bitte oder eine Kritik, die sich an eine staatliche Behörde richtet. Petitionen sind kein Rechtsmittel (Beschwerde, Wiedererwägungsgesuche) oder Klagen im Rechtssinne. Daher sind sie auch nicht an eine bestimmte Rechtsform gebunden, Formvorschriften fehlen. Die Behörden sind verpflichtet, die Petitionen zur Kenntnis zu nehmen und zu beantworten.