

Vorlage an den Landrat

Bericht zum Postulat [2021/219](#) «Masterplan Angenstein» 2021/219

vom 16. Dezember 2025

1. Text des Postulats

Am 25. März 2021 reichte Jan Kirchmayr das Postulat [2021/219](#) «Masterplan Angenstein» ein, welches vom Landrat am 24. Februar 2022 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Der Raum Angenstein erstreckt sich vom Schloss und Verkehrsknoten Angenstein bis zum Bahnhof Aesch. An diesen Raum bestehen verschiedene Bedürfnisse und es existieren verschiedene Probleme, die angegangen werden (müssen). So wird in Zukunft voraussichtlich ein Bushof Aesch Bahnhof erstellt und die Brücke über den Bahnhof Richtung Dornach Apfelsee, welche aktuell eine Gewichtsbeschränkung hat, muss erneuert oder ausgebaut werden. Fährt man vom Bahnhof Aesch in Richtung Schloss Angenstein fällt der Querschnitt der Fahrbahnstrecke auf. Sie ist sowohl für den MIV als auch für den Veloverkehr (oftmals von Sek-Schülerinnen und Schülern aus Duggingen benützt) und zu Fussgehende nicht vorteilhaft, gleichzeitig soll voraussichtlich in diesem Querschnitt das Wendegleis Aesch realisiert werden. Bei den Abzweigern zur Brücke beim Schloss Angenstein bestehen Sichtprobleme und aufgrund der Fahrbahnbreite ist ein Kreuzungsverkehr schwierig zu realisieren. Der Verkehrsknoten Angenstein ist geprägt von Unfällen, einem fehlenden Bypass ((Teil-)Anschluss Aesch Süd) und Platzproblemen.

Aktuell werden vom Bund, Kanton und der Gemeinde Aesch verschiedene Einzelprojekte im Raum Angenstein betrachtet. Dies sind:

- *Behebung der MIV-Defizite beim Knoten Angenstein*
- *Behebung der Defizite bei der Radroute Aesch-Duggingen*
- *Bau eines Wendegleises in Aesch für 15'-Takt Basel – Aesch (Kompetenz Bund)*
- *11er-Tramverlängerung nach Aesch Bahnhof*
- *Bau des Muggenbergtunnels (und/oder eines Anschluss Aesch Süd) (Kompetenz Bund)*
- *Mobilitätskonzept Birsstadt mit den Überlegungen von Mobilitätshubs an Bahnhöfen*
- *evtl. Ausbau der SBB Brücke mit einer aktuellen Gewichtsbeschränkung*
- *evtl. Einfluss des geplanten Zubringer Dornach und der Entwicklung des Metalli-Areals*
- *evtl. zusätzliche öV Verbindung Aesch Bahnhof – Aesch Soleil*

- evtl. Ausbau P&R am Bahnhof Aesch im Hinblick Einführung 15' Takt S-Bahn

Es lässt sich feststellen, dass an den Verkehrsraum Angenstein verschiedene Bedürfnisse bestehen. Deshalb wäre es sinnvoll, würde der Kanton eine gesamtverkehrliche und gesamtheitliche Betrachtung der Situation im Bereich Angenstein – Aesch Bahnhof vornehmen. Ein Masterplan ermöglicht es – anstelle von unkoordinierten Einzelmassnahmen – Defizite in den verschiedenen Bereichen gemeinsam anzugehen und geplante Einzelmassnahmen untereinander abzustimmen. Logischerweise sollen dabei die aktuellen Arbeiten nicht verzögert werden.

Der Regierungsrat wird beauftragt einen Masterplan Angenstein zu erstellen. Ziel dabei ist, festzustellen, was verbessert werden kann, wenn die verschiedenen Infrastrukturprojekte untereinander koordiniert werden. Die Anstössergemeinden (bspw. Aesch und Duggingen), die SBB und der Bund sind in die Erarbeitung des Masterplans entsprechend einzubeziehen.

2. Stellungnahme des Regierungsrats

Die Fragestellung adressiert mit dem Angenstein einen verkehrlichen Brennpunkt im Kanton, der regional unter ständiger Beobachtung steht und durch Staumeldungen auch eine nationale 'Bekanntheit' erlangt hat. Zugleich stellt der Raum durch seine geografische Lage als Engstelle zwischen dem Laufental und dem Birstal eine raumplanerisch und verkehrsplanerisch anspruchsvolle Situation dar.

Entsprechend sind verschiedene Infrastrukturprojekte in der Planung. Die Federführung liegt bei unterschiedlichen Akteuren (Bund, Kanton, Gemeinde, SBB), die in ihrer hoheitlichen Zuständigkeit jeweils unterschiedliche Entwicklungsziele und Horizonte verfolgen. Eine Abstimmung der Aktivitäten ist für ein Funktionieren des Verkehrsraums Angenstein wichtig.

2.1. Ausgangslage

Der Raum Angenstein stellt in verschiedener Hinsicht einen Übergangspunkt dar. Bis vor rund 30 Jahren stellte er auch eine Kantonsgrenze dar. Seit dem Übertritt des Laufentals zum Kanton Basel-Landschaft per 1. Januar 1994 ist zumindest dieser Punkt entschärft. Trotzdem sind viele Begebenheiten, die die Situation heute prägen, noch auf diese Zeit zurückzuführen.

Raumstruktur

Im Raum Angenstein findet topografisch der Übergang des Laufentals – als klassische Jura-Landschaft mit Siedlungen in der Talachse und in seitlicher Terrassenlage – zum Birstal – als Becken nördlich des Jura mit nur schwach ausgeprägter Talstruktur – statt. Die unterschiedlichen Topografien spiegeln sich in unterschiedlichen Verkehrs- und Siedlungsstrukturen aber auch in unterschiedlichen raumplanerischen Ansätzen wider. So gilt das Laufental als äussere Agglomeration, während das Birstal als innere Agglomeration eingestuft wird. Durch die Talachsen-Struktur ist das Laufental bezüglich Siedlung und Verkehr linear organisiert, während im Birstal die flächige Siedlungsstruktur mit Grüngürtel als Siedlungsbegrenzungen und durch rasterförmige Verkehrsnetze (mit Übergang ins Leimental) organisiert ist. Aesch stellt den Kreuzungspunkt der radialen Verbindung in Richtung Kernstadt Basel zur tangentialen Verbindung nach Ettingen dar.

Strassenverkehr

Die Nationalstrasse N18 Basel – Delémont wickelt in erster Linie den Verkehr auf die beiden Zentren Delémont und Basel sowie auf die Zentren im Birstal und das Laufener Becken ab. Im überregionalen Transitverkehr hat die N18 insbesondere im Personenverkehr eine nachrangige Bedeutung.

Beim Knoten Angenstein erfährt die N18 (von Basel herkommend) mit dem Übergang von der Autostrasse auf eine Hauptverkehrsstrasse eine Zäsur. Zugleich stellt er dort einen Verzweigungspunkt nach Aesch (Süd) und in Richtung Duggingen/Bahnhof Aesch dar. Diese Mehrfachbelastung bringt den Knoten schnell an seine Leistungsgrenze mit Stockungen und Staus als Folge.

Durch seine eingeeengte Lage bestehen kaum Möglichkeiten den Knoten verkehrstechnisch zu verbessern. Zudem ist die Anbindung der Hauptstrasse H18 von Aesch aufrechtzuerhalten, da sie eine Durchgangsstrasse gemäss eidgenössischer Verordnung ist und für nichtautobahntaugliche Fahrzeuge die einzige Verbindung zwischen dem Birstal und dem Laufental darstellt. Des Weiteren ist diese Anbindung für diverse quantitative nicht sehr starke Verkehrsströme in Richtung Aesch Süd wesentlich.

Öffentlicher Verkehr

Am Bahnhof Aesch verkehren im Halbstundentakt eine S-Bahn in beide Richtungen sowie ein Bus (Linie 68) in Richtung Ettingen/Flüh. Mit dem Fahrplanwechsel am 14. Dezember 2025 wird neu die Buslinie 63 (von Münchenstein Bahnhof) an den Bahnhof Aesch geführt. Die Buslinie 68 verkehrt während der Haupt- und Nebenverkehrszeiten im Halbstundentakt. Die Linie 63 verkehrt – in ihrer Hauptfunktion als Pendlerangebot - im Halbstundentakt ausschliesslich zu den Hauptverkehrszeiten. Ab 2028 ist eine Ausdehnung in den Nebenverkehrszeiten vorgesehen (vgl. Landratsvorlage [2025/65](#)). Der Bahnhof hat zudem eine grosse P+R-Anlage und auch eine hohe Anzahl Veloabstellplätze (teilweise gedeckt). Regional betrachtet hat der Bahnhof Aesch im ÖV-Netz eine untergeordnete Rolle, durch das grosse Einzugsgebiet weist er jedoch hohe Personenfrequenzen auf.

Die Tramlinie 11 Basel – Aesch endet in Aesch Dorf. Der Bahnhof Aesch ist ab dort in einem rund zehnminütigen Fussmarsch oder mit der Buslinie 68 (Aesch – Ettingen) zu erreichen. Während der rund fünfmonatigen Streckensperrung der Bahn ins Laufental von Ende April bis Ende September 2025 verkehrte die S-Bahn viertelstündlich zwischen Basel und Aesch und wurde viertelstündlich durch drei Ersatzbusse aus/in Richtung Laufental bedient. Dieser Ersatzverkehr hatte sehr gut funktioniert.

Für die Zukunft ist ein Ausbau des S-Bahn-Angebots in Richtung Basel im Viertelstundentakt geplant (per 2035) sowie eine Verlängerung der Tramlinie 11 bis zum Bahnhof (vgl. Bericht des Regierungsrats zu Postulat [2019/425](#)). Sodann kann der Bahnhof Aesch zu einer vollwertigen multimodalen Mobilitätsdrehscheibe ausgebaut werden. Als Orientierungspunkt für die Anforderungen an einen entsprechenden Ausbau kann das [trinationale Gesamtkonzept zu multimodalen Drehscheiben](#) dienen (vgl. Bericht des Regierungsrats zu Postulat [2019/196](#)), welches Ende 2024 veröffentlicht wurde. Schliesslich ist auch ein möglicher, langfristiger Doppelspurausbau der Bahnlinie zwischen Aesch und Duggingen zu erwähnen. Diese Trasseefreihaltung ist im Richtplan enthalten, jedoch ist aktuell kein konkreter Realisierungshorizont absehbar. Gleichwohl sind allfällige Raumsicherungen (südlich vom Bahnhof Aesch) zu bedenken.

Veloverkehr / Fussverkehr

In Richtung Aesch Dorf sind der Velo- und der Fussverkehr über die Bahnhofstrasse direkt angebunden, jedoch ohne separate Velostreifen. Infolge des aktuell hohen Anteils an Schwerverkehr in Richtung Industriestrasse besteht deshalb Verbesserungsbedarf bezüglich Verkehrssicherheit. Insbesondere da diese Strecke auch ein Schulweg zur Rudolf Steiner Schule Birseck darstellt. Auf der Achse Laufental – Basel findet auch beim Veloverkehr im Raum Angenstein ein Übergang statt (vgl. auch Kapitel Raumstruktur): Im Laufental verläuft eine kantonale Radroute ab Grellingen auf niederrangigen Strassen und Wegen abseits der N18 mehrheitlich entlang der Birs und der Bahnlinie. Ab Aesch verzweigt sich das Radroutennetz. So führt östlich der Bahnlinie eine Route via Dornach und Arlesheim in Richtung Münchenstein. Westlich der Birs führen zwei Routen in Richtung Norden (via Reinach). Der Bahnhof Aesch ist ein Knotenpunkt für die kantonalen Radrouten. Die geplanten Velovorzugsrouten West und Ost der Birsstadt sollen ab Bahnhof Aesch nach Norden bis nach Basel führen.

Für den Abschnitt Duggingen – Angenstein liegt ein Bauprojekt mit einem abgetrennten Radweg entlang der Aeschstrasse vor, dessen Genehmigung noch aussteht. Die Realisierung ist ca. 2027/28 angedacht. Noch nicht abschliessend geklärt ist die Veloführung bei der Engstelle Angenstein und die damit verbundene Weiterführung bis zum Bahnhof Aesch. Die Lösung hier bedarf eine umsichtige Abwägung von verschiedenen öffentlichen Interessen.

2.2. Abgrenzungen

Für die planerische Handhabung des Raums Angenstein gilt es zwei sachliche Aspekte voneinander abzugrenzen. Einerseits stellt der Knoten Angenstein einen verkehrlichen Brennpunkt für den Strassenverkehr dar, andererseits hat der Bahnhof Aesch als ÖV-Knoten eine hohe Bedeutung und ein hohes Potenzial, welches aktiviert werden sollte. Geografisch betrachtet liegen die beiden Aspekte in unmittelbarer Nachbarschaft, sachlich gesehen besitzen sie aber wenige Abhängigkeiten. So besitzt der Bahnhof Aesch nur wenige Abhängigkeiten mit dem Strassenverkehr des Knotens Angenstein. Dem gegenüber ist der Knoten Angenstein nicht von Busverkehr oder der Zufahrt mit Velo oder zu Fuss zum Bahnhof Aesch betroffen. Einzig in seiner Funktion als P+R-Standort bestehen von Seite Bahnhof Aesch verkehrliche Abhängigkeiten zum Knoten Angenstein. Aus diesen Gründen werden in der Folge die beiden Aspekte getrennt voneinander behandelt, zumal sie auch in unterschiedlichen Zuständigkeiten liegen.

2.3. Masterplanung Bahnhof Aesch

Das Gebiet Bahnhof Aesch wird in den nächsten Jahren und Jahrzehnten durch die geplanten ÖV-Massnahmen sowie im Zuge der Arealentwicklungen im Bereich Birmatt grössere Transformationen erfahren.

Im Rahmen des Projekts «Zukunft Birsraum Dornach – Aesch» wurden das Gebiet Bahnhof und Birmatt mitbetrachtet und wichtige Erkenntnisse für die weitere Planung gewonnen. Als nächster Schritt soll eine Vertiefung in Form eines Masterplan erarbeitet werden, welcher als Grundlage für die weitere Planung dient. Die Federführung für die Masterplanung wird die Gemeinde Aesch in Zusammenarbeit mit dem Kanton übernehmen. Die Gemeinde Aesch und der Kanton Basel-Landschaft bereiten aktuell diesen Planungsprozess vor. In der ersten Hälfte 2026 wird das Vorgehen konkretisiert und abgestimmt, so dass voraussichtlich in der zweiten Jahreshälfte 2026 die konkrete Masterplanung gestartet werden kann.

2.4. Verkehr Knoten Angenstein

Der Knoten Angenstein wurde in den vergangenen Jahrzehnten seit Eröffnung der Hochleistungsstrasse vielfach untersucht. Das ursprüngliche Ausbauprojekt aus den 1970er Jahren sah eine Weiterführung durch den Muggenbergstunnel in Richtung Eggflue vor, die heutige Ausfahrt von der Hochleistungsstrasse zum Knoten Angenstein war nur als Provisorium gedacht. Durch die Verzögerung des Projekts bildet diese provisorische Ausfahrt seither die ordentliche Verkehrsachse. 2016 wurde vom Landrat eine Ausgabenbewilligung für den Ausbau des Knotens Angenstein gutgeheissen (vgl. Landratsvorlage [2016/57](#)) und entsprechende Untersuchungen durchgeführt. Mit der Annahme des Nationalstrassen- und Agglomerationsfonds (NAF) ging per 1. Januar 2020 die Achse Basel – Delémont vom Kanton an den Bund über – und damit auch die Verantwortung für Unterhalt und Ausbau dieser Strasse und des Knotens Angenstein. Entsprechend wurden auch die mit dem Projektierungskredit gesprochenen Arbeiten nicht weiter vertieft, sondern die erarbeiteten Unterlagen ans Bundesamt für Strassen (ASTRA) übergeben. Parallel zu den Ausbauuntersuchungen am Knoten Angenstein hat das Tiefbauamt Basel-Landschaft (TBA BL) 2019 – 2020 auch die Planungsstudie zum Muggenbergstunnel (aus den 1970er Jahren) überarbeitet und umfassend aktualisiert mit dem Ziel, dem Bund möglichst aktuelle und belastbare Grundlagen für die Weiterbearbeitung der Projekte zu übergeben.

Aus den bisherigen Studien und Abklärungen zum Knoten Angenstein resultieren verschiedene Verbesserungsmöglichkeiten mit unterschiedlichen Zeithorizonten. Im Rahmen der Korridorstudie N18 hat das ASTRA auch die verschiedenen Ausbauoptionen beim Knoten Angenstein geprüft und den Ausbau des Muggenbergstunnel als prioritär eingeordnet. Es soll die Erarbeitung eines generellen Projekts ausgelöst werden (vgl. Unterlagen zu [Korridorstudie N18](#), Synthesebericht Kap. 9.1). Die Kantone Basel-Landschaft, Jura und Solothurn sowie die Handelskammer beider Basel haben die Notwendigkeit mehrfach mündlich und auch in einem Schreiben an den ASTRA Direktor im Sommer 2025 nochmals bekräftigt. Ein erneuter Brief ist in Vorbereitung. Mit der Studie Verkehr 45 wird diese Einschätzung aktuell in Frage gestellt und eine Positionierung des Bundes zu dieser Frage ist mit der entsprechenden Bundesbotschaft im Sommer 2026 zu erwarten. Dennoch wird der Kanton Basel-Landschaft erneut beim ASTRA vorstellig.

2.5. Anliegen Postulat und Erwägung dazu

Das Begehren des Postulats entspricht der planerischen Stossrichtung des Regierungsrats und der betreffenden Gemeinden im Birstal: Die Abwicklung der Mobilität soll verträglich erfolgen und alle verkehrlichen und raumplanerischen Bedürfnisse in diesem Raum sollen berücksichtigt werden.

Es gilt jedoch die strassenverkehrlich orientierten Herausforderungen beim Knoten Angenstein von den gesamtverkehrlich orientierten Herausforderungen des Bahnhofs Aesch abzugrenzen und separat koordinierend weiterzuverfolgen, unter Einbezug der (kleinen) Abhängigkeit zwischen diesen beiden Aspekten bzw. Teilräumen. Hingegen beurteilt der Regierungsrat eine Koordination aller laufenden Aktivitäten in Gesamttraum Angenstein in einem gesamtheitlichen Masterplan als nicht zielführend und materiell nicht notwendig.

Die anstehenden Arbeiten im Raum Angenstein verfolgt der Regierungsrat deshalb in den zwei Teilräumen separat mit den entsprechenden Organisationen und Federführungen. Die im Postulat genannten Einzelprojekte bzw. -anliegen können diesen beiden Teilräumen zugeordnet werden.

Teilraum 'Verkehr Knoten Angenstein'

Der Teilraum beinhaltet die laufenden und anstehenden Planungen zur Verbesserung der Verkehrssituation beim Knoten Angenstein. Der Perimeter umfasst die Zulaufstrecken zum Knoten Angenstein sowie den Knoten selbst.

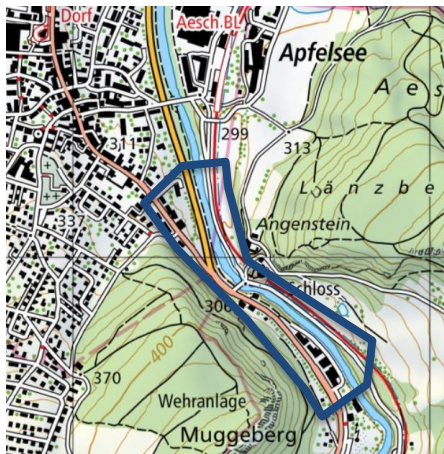


Abbildung 1 Perimeter 'Verkehr Knoten Angenstein'

Das Projektpaket umfasst folgende Einzelprojekte gemäss Postulat:

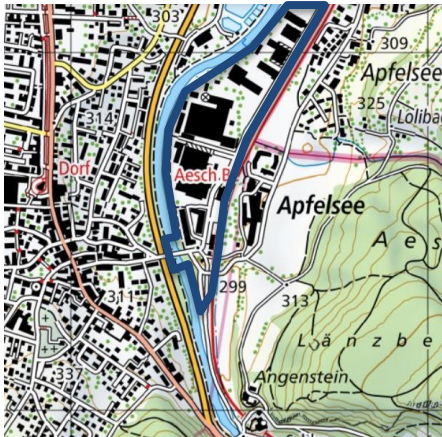
- a) Behebung der MIV-Defizite beim Knoten Angenstein
- b) Bau des Muggenbergtunnels (und/oder eines Anschlusses Aesch Süd)
- c) Behebung der Defizite bei der Radroute Aesch-Duggingen

Die Federführung liegt für a) und b) beim Bund (ASTRA) sowie für c) beim Kanton Basel-Landschaft (TBA) unter Mitwirkung der Gemeinden Duggingen und Aesch.

Die massgeblichen Abhängigkeiten bestehen zwischen a) und b). Die Planung der Radroute orientiert sich an der heutigen (für den Veloverkehr komplexeren) Situation. Mit dem Bau des Muggenbergtunnels könnten langfristig ggf. gewisse Erleichterungen für das Radroutenprojekt resultieren. Diese Abhängigkeiten sind überschaubar und können im Rahmen einer gewöhnlichen Projektkoordination sichergestellt werden. Aus diesem Grund muss hier keine separate koordinierende Organisation eingerichtet und auch kein Masterplan für diesen Teilraum erarbeitet werden.

Teilraum 'Masterplan Bahnhof Aesch'

Der Teilraum beinhaltet die laufenden und anstehenden Planungen zur Aufwertung des Bahnhofs Aesch zu einer multimodalen Mobilitäts-Drehscheibe mit regionaler Wirkung. Der Perimeter umfasst das Gebiet zwischen Kreuzreben im Süden, der Birs im Westen, Sportcenter im Norden sowie Bahnlinie im Osten.



Der Teilraum umfasst folgende Einzelprojekte gemäss Postulat:

- a) Bau eines Wendegleises Aesch für 15'-Takt Basel – Aesch
- b) Ausbau der Brücke über der Bahn mit einer aktuellen Gewichtsbegrenzung
- c) Ausbau P&R am Bahnhof Aesch im Hinblick Einführung 15' Takt S-Bahn
- d) 11er-Tramverlängerung nach Aesch Bahnhof
- e) zusätzliche ÖV Verbindung Aesch Bahnhof – Aesch Soleil
- f) Mobilitätskonzept Birsstadt mit den Überlegungen von Mobilitätshubs an Bahnhöfen
- g) Einfluss der Erschliessung und Entwicklung des Raums Wyden

Abbildung 2 Perimeter 'Masterplan' Bahnhof Aesch

Die Federführung der Einzelprojekte liegt für a) und c) bei der SBB, für d), e) und f) beim Kanton Basel-Landschaft unter Mitwirkung der Gemeinde Aesch und Duggingen und der Gemeinden im Birstal. Die Brücke über der Bahn (b) sowie deren baulicher Unterhalt bzw. allfälliger Ausbau ist in der Verantwortung der Gemeinden Aesch, Duggingen und Dornach. Für das Wendegleis Aesch (a) wird aktuell das Auflage-/Bauprojekt erarbeitet. Die Bauarbeiten sollen 2027 starten und die Inbetriebnahme ist Ende 2028 vorgesehen. Die Verlängerung der Tramlinie (d) hat einen langfristigen Zeithorizont (voraussichtlich nach 2040), gleichwohl ist sie im Rahmen der Masterplanung frühzeitig mitzudenken.

Das Einzelprojekt e) ist mit der Einführung der Buslinie 63 mit dem Fahrplan 2026 bereits in Umsetzung (vgl. Kap. 2.1). Die aktuell provisorischen Bushaltestellen sollen mittelfristig in eine definitive Bushof-Lösung überführt werden. Bezüglich Einzelprojekt f) sind insbesondere die trinationale koordinierten Anforderungen (vgl. Kap. 2.1) zu beachten, welche zwischenzeitlich vorliegen. Das Einzelprojekt g) ist eine gemeinschaftliche Aufgabe, welche im Rahmen der bereits bestehenden Koordinationsorganisation «Zukunft Birsraum» bearbeitet wird.

Die Federführung für die Masterplanung wird – in Zusammenarbeit mit dem Kanton – bei der Gemeinde Aesch sein. Neben den im Postulat genannten, vornehmlich verkehrlichen Themen geht es dabei primär darum, die Siedlungsentwicklung im Bahnhofsbereich zu antizipieren und vorausschauend zu planen. Von Seite Kanton besteht beim Bahnhof Aesch insbesondere die Aufgabe, die sich in Planung befindlichen Verkehrsinfrastrukturen in diesem Raum (Tramverlängerung, Radroutenplanung und Bushof Bahnhof Aesch) effizient und langfristig stabil aufeinander abzustimmen und optimal in die Raumentwicklung am Bahnhof und dessen Umfeld einzubetten. Damit soll für den Raum eine hohe Planungssicherheit erreicht werden.

Das Tiefbauamt Basel-Landschaft ist in beiden Teilräumen vertreten und übernimmt dabei eine koordinierende Funktion zwischen den beiden. Gleichzeitig ist es die Aufgabe der jeweiligen Gebietskörperschaften bzw. Projektorganisationen, die jeweiligen Schnittstellen ihrer Projekte im Auge zu behalten. In der jüngeren Vergangenheit hat auf der relevanten operativen Ebene die Zusammenarbeit zwischen Gemeinden, Kanton und dem Bundesamt für Strasse (ASTRA) offen und konstruktiv funktioniert.

Abschliessend ist zu zwei im Postulat angesprochenen Aspekten eine kurze Erläuterung erforderlich: (1) Die heutige Angensteinerstrasse zwischen dem Bahnhof Aesch und dem Angenstein ist von beiden Seiten massgeblich räumlich beschränkt. Auf der Westseite durch umwelt- und naturschutzrechtliche, öffentliche Interessen (Naturschutzzone, Gewässerraum, etc.) und auf der Ostseite durch die Stammstrecke der SBB. Aus diesem Grund ist hier für Ausbauten kaum Raum vorhanden und die Realisierung des Wendegleises wird nichts daran ändern. (2) Zur Verbesserung der Verkehrssicherheit beim Knoten Angenstein wurden in der Vergangenheit diverse Sofortmassnahmen umgesetzt und die Situation verbessert (für Details vgl. Postulat [2024/229](#), insbesondere Stellungnahme zu Frage 4). Die Ausweisung als Unfallschwerpunkt rührt(e) insbesondere daher,

dass sich dieser über drei Knoten (Anschluss Angenstein, Knoten Baselstrasse/Birsbrücke sowie Knoten Angensteinerstrasse/Birsbrücke) erstreckt. Diese werden aufgrund der geografischen Nähe (Abstand unter 75 m) zusammengerechnet.

3. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2021/219](#) «Masterplan Angenstein» abzuschreiben.

Liestal, 16. Dezember 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich