

Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat

betreffend Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse und Ausbau Talstrasse, Genehmigung des Generellen Projektes und Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Bauprojektes

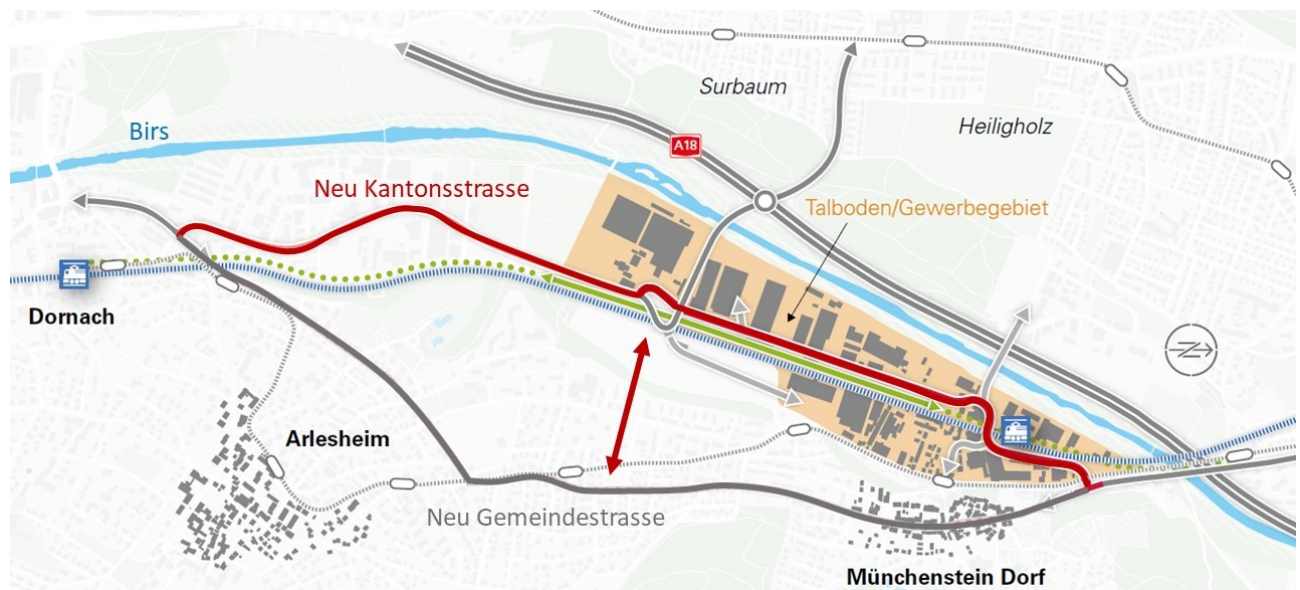
2026/5087

vom 12. August 2026

Das Wichtigste in Kürze	
Inhalt der Vorlage	Die Gemeinden Münchenstein und Arlesheim streben seit Längerem eine Verlegung der Kantonsstrasse in den Talboden an. Damit sollen das historische Dorfzentrum von Münchenstein und das angrenzende Siedlungsgebiet beider Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Gleichzeitig sollen die bedeutenden Gewerbe- und Entwicklungsgebiete im Talboden besser erschlossen werden. Die ausgebaute Talstrasse soll die Kantonsstrasse auf der Achse 273 zwischen der Bahnhofstrasse in Münchenstein Dorf und dem Kreisel Birseck- / Talstrasse in Arlesheim ersetzen. Ein Vorprojekt für den Ausbau der Talstrasse wurde ausgearbeitet, das mit dieser Vorlage dem Landrat zur Genehmigung des Generellen Projekts vorgelegt wird. Mit dieser Vorlage wird eine Ausgabenbewilligung von CHF 4,5 Mio. für die Erarbeitung des Bauprojekts zum Ausbau der Talstrasse sowie für die Planungen der Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal und der Parkierung beantragt.
Beratung Kommission	Die Vorlage war in der Kommission teilweise bestritten. Gegen die Vorlage wurde vorgebracht, dass das Projekt KMU in unzulässiger Weise tangiere, weil deren Land enteignet und ein Gebäude abgebrochen werden müssten. Die Kommission änderte den Landratsbeschluss dahingehend ab, dass evaluiert wird, ob für die entlang der Talstrasse vorgesehene Velovorzugsroute eine alternative Streckenführung möglich wäre, die Strassenbreite reduziert und auf eine zusätzliche Gleisführung verzichtet werden könnte, damit keine Eingriffe bei den beiden Unternehmen nötig wären. Dabei soll der Verkehrssicherheit Rechnung getragen werden. Gesprochen werden sollen lediglich die für diese Planungsarbeiten sowie die Weiterführung des bisherigen Projekts erforderlichen Kosten. Für Details wird auf das Kapitel Kommissionsberatung verwiesen.
Antrag an den Landrat	Die Kommission beantragt dem Landrat mit 11:0 Stimmen bei 1 Enthaltung Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss. Zum Landratsbeschluss gemäss Kommission.

1. Ausgangslage

Die Gemeinden Münchenstein und Arlesheim streben seit Längerem eine Verlegung der Kantonsstrasse in den Talboden an. Damit sollen das historische Dorfzentrum von Münchenstein und das angrenzende Siedlungsgebiet beider Gemeinden vom Durchgangsverkehr entlastet werden. Die Hauptstrasse in Münchenstein zwischen Bahnhofstrasse und Baselstrasse, die Baselstrasse zwischen Hauptstrasse und Birseckstrasse sowie die Birseckstrasse zwischen Baselstrasse und Kreisell Birseck- / Talstrasse werden an die Gemeinden Münchenstein und Arlesheim abgegeben und sollen neu Gemeindestrassen werden. Die im kantonalen Richtplan (Stand Juli 2025, Seite 117) enthaltene Verlegung eröffnet den Gemeinden die Möglichkeit, Verkehrsberuhigungsmassnahmen in diesen Bereichen umzusetzen. Gleichzeitig sollen die bedeutenden Gewerbe- und Entwicklungsgebiete im Talboden besser erschlossen werden. Die ausgebaute Talstrasse soll die Kantonsstrasse auf der Achse 273 zwischen der Bahnhofstrasse in Münchenstein Dorf und dem Kreisell Birseck- / Talstrasse in Arlesheim ersetzen.



Das Tiefbauamt erarbeitete im Auftrag des Regierungsrats eine Planungsstudie, welche die verkehrsplanerischen, funktionalen und zeitlichen Schnittstellen des Projekts aufzeigt. Auf der Grundlage der Planungsstudie wurde ein Vorprojekt für den Ausbau der Talstrasse ausgearbeitet, das dem Landrat mit dieser Vorlage zur Genehmigung des Generellen Projekts sowie für die Erteilung der Ausgabenbewilligung zur Erarbeitung des Bauprojekts bis zur Bewilligung vorgelegt wird.

Mit dem Vorprojekt wurde vom 2. bis zum 31. Mai 2024 ein öffentliches Mitwirkungsverfahren durchgeführt. Die Bevölkerung, die ansässigen Gewerbebetriebe und weitere interessierte Kreise konnten im Rahmen dieses Verfahrens zum Entwurf des Vorprojekts Stellung nehmen, Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen.

Die geplante Kantonsstrasse soll via Schorenweg unter dem Viadukt hindurch entlang der SBB-Gleise bis zur Aliothstrasse geführt werden. Das mittelfristige Ziel ist, die Talstrasse von der Sundgauerstrasse in Arlesheim bis zur Hauptstrasse in Münchenstein durchgehend als vollwertige Kantonsstrasse zu realisieren. Das Arbeitsplatz- und Wohngebiet soll mit allen Verkehrsmitteln attraktiv erschlossen werden. Dies beinhaltet auch Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr.

In Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumplanung und den beiden Gemeinden Münchenstein und Arlesheim wurde eine Studie zum gesamtheitlichen Zielbild, dem «Gesamtbild Raum Talstrasse» erarbeitet. Dieses soll für Siedlung, Landschaft (Grün- und Freiraumplanung) und Mobilität als Rahmen und roter Faden für künftige Entwicklungen dienen. Das Projekt «Gesamtbild Raum Talstrasse» wird als eigenständiges Projekt zeitlich unabhängig vom Projekt «Ausbau Talstrasse»

behandelt. Aufgrund der räumlichen und funktionalen Zusammenhänge werden jedoch beide Projekte aufeinander abgestimmt.

Auf der Basis des Vorprojekts werden für den Ausbau der Talstrasse Gesamtkosten von rund CHF 38,5 Mio. inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit: +/-20 %) geschätzt. Mit dieser Vorlage wird eine Ausgabenbewilligung von CHF 4,5 Mio. für die Erarbeitung des Bauprojekts zum Ausbau der Talstrasse sowie für die Planungen der Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal und der Parkierung beantragt.

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

2. Kommissionsberatung

2.1. Organisatorisches

Die Kommission beriet die Vorlage an den Sitzungen vom 30. April, 21. Mai, 4. Juni und 18. Juni 2026 in Anwesenheit von Baudirektor Isaac Reber und Katja Jutzi, Generalsekretärin BUD. Als Fachvertretung waren Stephanie von Samson, Leiterin Tiefbauamt, Axel Mühlemann, Leiter Geschäftsbereich Verkehrsinfrastruktur (30.4. und 21.5.2026), Ralf Wassmer, Projektleiter Verkehrsinfrastruktur (30.4., 21.5. und 18.6.2026), und Alain Aschwanden, Leiter Gesamtverkehrsplanung (21.5 und 4.6.2026), anwesend. Am 30. April 2026 fand eine Anhörung von Unternehmen statt, die Oscar Elias (CEO Stamm Bau AG), Urs Ullrich (CEO Ullrich AG) und Hans-Jörg Fankhauser (CEO Fankhauser Arealentwicklungen AG) und Bardo Magel (CEO uptown AG) umfasste. Weiter wurden seitens der Gemeinde Arlesheim Brigitte Treyer, Gemeinderätin, und Daniel Niederhauser, Leiter Tiefbau Umwelt und Planung, seitens der Gemeinde Münchenstein Jeanne Locher Polier, Gemeindepräsidentin, und Sandra Thomann, Bauverwaltung, sowie seitens Verein Birsstadt Gelgia Herzog, Geschäftsleiterin, Stefan Haller, Arbeitsgruppe RPLG, und Daniel Fischer, Arbeitsgruppe RPLG, angehört. Schliesslich konnte Dr. Thomas Staehelin, Gesamtinvestor von uptown und Mehrheitsaktionär der Stamm Bau AG, an der Sitzung vom 4. Juni 2026 seine Sichtweise darlegen.

2.2. Eintreten

Eintreten war in der Kommission unbestritten.

2.3. Detailberatung

Die Kommission stellte zahlreiche **Fragen**. So liess sie sich die Anschlüsse und Übergänge der **Velovorzugsroute** (VVR) Birsstadt an das Velovorzugsroutennetz erläutern. Die Direktion führte aus, in Richtung Muttenz sei der Anschluss von der langfristigen Planung der SBB abhängig und müsse in der nächsten Projekthase der VVR geklärt werden, In Richtung Süden solle die VVR Ost entlang der Gleisanlage weitergeführt werden. Ein Kommissionsmitglied verwies auf die mögliche Verlegung des Bahnhofs Münchenstein, wozu die Direktion erklärte, die Talstrasse sei aufwärtskompatibel zu einer allfälligen Verlegung. 2020 seien zudem im Rahmen einer Machbarkeitsstudie die verkehrlichen Wirkungen abgeschätzt worden. Blieben die Anschlussgleise bestehen, bräuchte die Anlage viel mehr Platz und wäre um einiges teurer. Ein Zeitplan liege noch nicht vor. In Bezug auf die Talstrasse sei ein attraktiver durchgehender Fussweg in Richtung Bahnhof wichtig, da mit der Einführung des 15-Minuten-Takts der S-Bahn (nach Aesch) mit mehr ÖV-Nutzern und somit mehr Fussgängerinnen zum und vom Arbeitsgebiet weg zu rechnen sei.

Ein Kommissionsmitglied verwies auf das Ziel, dass mit der Verlegung der Kantonsstrasse eine 40 %-ige **Verkehrsreduktion durch die Ortskerne** erreicht werden solle, und bezweifelte, dass ein Umweg über die Talstrasse genommen würde, weshalb die Verkehrsmenge durch die Ortskerne gleich bleiben dürfte. Eine Strasse zu bauen, die anschliessend nicht genutzt werde, erscheine nicht zielführend. Die Direktion zeigte die den Berechnungen zugrunde gelegten Verkehrsdaten auf und wies auf verschiedene Einflussfaktoren hin, die zu verschiedenen kleineren Effekten führten: So sei beispielsweise im Szenario der Viertelstundentakt der S-Bahn, d. h. der Umstieg auf den ÖV, ebenfalls berücksichtigt worden, sowie Tempo 30 auf den Ortsdurchfahrten. Gewisse Fahrten würden entfallen, weil die Achse durch die Ortskerne weniger attraktiv sei. Die Entwick-

lung der Arbeitsplatzgebiete Sorge für eine Zunahme des Verkehrs auf der Talstrasse. Das Ganze müsse in einer kommenden Projektphase jedoch noch vertieft werden.

Eine Frage seitens Kommission betraf die infolge des Strassenbaus bei zwei Unternehmen wegfallenden Parkplätze und den entsprechenden Ersatzstandort. Die Verwaltung zeigte die im Rahmen einer Machbarkeitsstudie erarbeiteten verschiedenen Standorte für ein Parkhaus auf. Ein Kommissionsmitglied erachtete die entsprechenden Lösungen jedoch als nicht praktikabel. Die Direktion erklärte, die Betroffenen seien einbezogen worden, um sicherzustellen, dass die Lösungen mit den betrieblichen Anforderungen übereinstimmen. Im Rahmen der weiteren Projektierung werde eine Vertiefung erfolgen.

Ein weiteres Thema in der Kommission waren die diversen **Gleise**. Diese beanspruchten Platz, mit der Folge, dass wegen der Verlegung der Talstrasse Eingriffe in das Eigentum von Unternehmen nötig würden. Die Direktion führte aus, das nur noch abschnittsweise vorhandene und teilweise rückgebaute Industriegleis sei weiterhin im kantonalen Richtplan enthalten und ende bei der Genossenschaft «Alti Papieri». Das Gleis befinde sich im Besitz von Privaten. Falls es je wieder ein Industriegleis brauchen sollte, sei dafür der notwendige Raum gesichert. Das – nach wie vor benötigte – Rangiergleis der SBB beginne bei der Stamm Bau AG. Die Trennung zwischen Industrie- und Rangiergleis erfolge künftig mit einem Prellbock. Die Interessenlinie der SBB für eine mögliche Verlängerung des Rangiergleises – damit längere Zugkompositionen darauf abgestellt werden könnten – sei im Projekt berücksichtigt worden. In einer nächsten Projektphase müsse mit den SBB der Standort des Prellbocks geklärt werden; davon hänge ab, inwiefern das Areal der Stamm Bau AG betroffen sei. Die SBB müssten dem Projekt Talstrasse zustimmen beziehungsweise es sei eine Genehmigung gemäss Eisenbahngesetz erforderlich. Ein drittes Gleis werde einmal pro Jahr während zwei Wochen für den Verlad von Zuckerrüben benötigt. Dieses beeinflusse das Projekt jedoch nicht; der Verlad führe lediglich zu betrieblichen Einschränkungen auf der Kantonstrasse, indem der Verkehr nur einspurig geführt werden könne. Als viertes gebe es das Gleis, das zum Holcim-Areal führe, worauf einzelne Güterwagen be- oder entladen würden, damit sie auf dem Rangiergleis aufkolonniert werden könnten. Ein Teil der Kommission regte an, die Zuckerrüben anderswo umzuladen. Die Direktion führte aus, es brauche eine Zufahrtsstrasse für die Anlieferung der Rüben und genügend Platz für den Verlad. Zudem erschien der Kommission nicht nachvollziehbar, weshalb Platz für Gleise gesichert werden müsse. Das Industriegleis werde nicht mehr benötigt. Insbesondere für Velofahrende sei das Queren von Gleisen gefährlich.

Die **Anhörungen** zeigten die unterschiedlichen Haltungen gegenüber dem Projekt auf. Diejenigen Unternehmen, bei denen Flächen (u. a. Parkplätze) und ein Gebäudeteil (in dem sich die Technik befindet) wegfallen würden, begrüßten zwar die Erschliessung, wünschten jedoch eine alternative Führung der Velovorzugsroute über bereits bestehende Wege und entlang der Birs, da eine solche günstiger, weniger gefährlich und attraktiver sei, und erachteten das Industriegleis als nicht mehr notwendig. Die aktuelle Ausgestaltung des Projekts gefährde ihre Unternehmen. Es gebe viele ungelöste Probleme wie beispielsweise die Fortführung der Talstrasse auf einer Privatstrasse. Um einem späteren Ausführungsprojekt zustimmen zu können, müssten wesentliche Punkte geklärt und Lösungen aufgezeigt werden zum Bestand des Kopfbaus, den Zu- und Wegfahrten, dem Wegfall von Parkplätzen etc. Die betroffenen Firmen benötigten gute Lösungen und entsprechende Entschädigungen, um überleben zu können. Werde keine zufriedenstellende Lösung gefunden, würden sich die Unternehmungen bis vor Bundesgericht wehren.

Andere Unternehmen hingegen betonten die Wichtigkeit einer guten, adäquaten Erschliessung für alle Verkehrsträger und plädierten dafür, das vorliegende Projekt so zu realisieren, wie es seit zehn Jahren geplant wird. Für die Mitarbeitenden – insbesondere für diejenigen eines grossen Unternehmens, das zuziehen werde – müsse eine ausreichende Anzahl Veloabstellplätze realisiert werden, denn viele würden dieses Verkehrsmittel wählen.

Ebenso begrüßten die beiden betroffenen Gemeinden und der Verein Birsstadt die Verlegung der Kantonstrasse, damit die Wohnquartiere und Ortskerne von Lärm, Umweltbelastungen und Verkehr entlastet und umgestaltet werden könnten. Erwähnt wurde die aktuell fehlende Verkehrssicherheit für Fussgängerinnen und Fussgänger und Schulkinder. Die Verbesserung der Erreichbarkeit des Arbeitsgebiets sei wichtig, denn es gebe dort einige abends schlecht beleuchtete Privat-

strassen ohne Trottoir, auf denen Lastwagen nicht kreuzen könnten. Seitens Birsstadt wurde die Wichtigkeit der Velomassnahmen für das Wirtschaftswachstum betont: Es gebe sowohl ein Bevölkerungs- als auch ein Wirtschaftswachstum, bei der Mobilität solle dieses jedoch vor allem beim Langsam- und öffentlichen Verkehr erfolgen und weniger beim motorisierten Individualverkehr. Bei uptown handle es sich um ein stark florierendes Entwicklungsgebiet des Kantons.

Ein Kommissionsmitglied verwies auf die unterschiedlichen Aussagen der Unternehmen: Die eine betroffene Unternehmung habe bei ihrer Ansiedlung 2015 nichts vom vorliegenden Projekt gewusst, während es den Arealverantwortlichen von uptown sehr wohl bekannt gewesen sei, die den Perimeter für die Strasse freigehalten hätten. Dazu hielt die Direktion fest, es sei damals nur eine Gemeindestrasse vorgesehen gewesen, welche weniger breit sei als eine Kantonsstrasse. Die Unternehmen würden organisatorisch einbezogen (fachliche Begleitgruppe, etc.). Für das Areal uptown hingegen gebe es einen Quartierplan.

Ein weiteres Thema in der Kommission war die **Breite der Strasse**, so dass sie sich die Konsequenzen einer Strassenbreite von 11 und 14 Metern sowie eine alternative Führung der Velovorzugsroute unter Umgehung der Talstrasse aufzeigen liess. Die Frage stelle sich, ob je nach Variante weniger Enteignungen erforderlich wären. Die Direktion hielt einleitend fest, dass die genauen Konsequenzen der Varianten nur mit einer sauberen Projektierung aufgezeigt werden könnten. Der gesetzlich vorgeschriebene Abstand der Strasse zur Schiene müsse eingehalten werden. Der Kopfbau bei der Stamm Bau AG müsste bei beiden Querschnitten – 11 und 14 Meter – rückgebaut werden. Zudem müsse die Interessenslinie der SBB für die Verlängerung des Rangiergleises berücksichtigt werden. Bei einer Kantonsstrasse seien Velomassnahmen zwingend, so müsse mindestens ein Radstreifen geplant werden. Ohne Radstreifen bestehe das Risiko, dass der Bund das Projekt nicht genehmige. Ein Teil der Kommission schlug vor, ein Fahrverbot für Velos zu signalisieren und auf die Veloinfrastruktur zu verzichten, um Strassenbreite einzusparen. Ein Kommissionsmitglied merkte an, würde die ursprüngliche, für die Gemeindestrasse vorgesehene Breite von 8,5 Metern beibehalten, müsste der Kopfbau der Stamm Bau AG nicht abgebrochen werden. Die Direktion führte jedoch aus, diese Breite sei für eine Kantonsstrasse nicht ausreichend – und eine solche sei gemäss Vorgabe des Richtplans vorgesehen. Zudem stelle sich die Frage nach dem Mehrwert, da die Strasse gleich eng wäre wie im jetzigen Zustand und dies widerspräche dem beim uptown-Areal geltenden Quartierplan. Wollten die SBB die Rangiergleise jedoch verlängern, würde dies ohnehin wieder zu einem Problem für den Kopfbau führen. Seitens Kommission wurde dazu angemerkt, dass der Landrat den Richtplan auch anpassen könne.

Zum Vorschlag aus der Kommission, die Velovorzugsroute an die Birs zu verlegen, führte die Direktion aus, der bestehende Weg müsste verbreitert werden, was wegen des hohen Schutzes des Waldes nicht möglich sei. Eine Rodungsbewilligung gebe es nur, wenn die Standortgebundenheit nachgewiesen werden könne und keine alternative Möglichkeit bestehe – was hier nicht der Fall sei. Zudem verwies die Direktion auf die Nachteile einer VVR entlang der Birs: Konflikte mit der Naturschutzzone und dem Wald würden keinen Ausbau zulassen (Konflikte zwischen Velofahren nehmen zu). Der Gewässerraum wäre hier hingegen nicht tangiert. Die Nutzungen befänden sich jedoch entlang der Talstrasse. Ein Kommissionsmitglied hielt fest, im Kantonalen Richtplan (KRIP) sei bereits eine Veloroute definiert und bezüglich der rechtlichen Bedenken gebe es andere Meinungen. Andere Kommissionsmitglieder merkten an, wer schnell mit dem Velo unterwegs sei, werde nicht der Birs entlangfahren, schon nur wegen der zahlreichen Fussgänger.

Ein Teil der Kommission erachtete eine Führung der Velovorzugsroute entlang der Birs als problematisch, insbesondere wegen der Eingriffe ins Naturschutzgebiet und der Querung der verkehrsreichen Talstrasse. Zudem bräuchte es Velostreifen auf der Talstrasse, womit diese eine gewisse Breite erreiche und trotzdem Eingriffe bei der einen Unternehmung erforderlich wären. Ein Kommissionsmitglied schlug vor, den Veloverkehr durchs uptown-Areal zu leiten, schliesslich sei im Quartierplan eine Fuss- und Veloverbindung vorgesehen. Eine Schwierigkeit sei die niveaugetrennte Überquerung der Talstrasse, weil Platz für entsprechende Bauwerke benötigt werde.

Als **Fazit** kam die Kommission zum Schluss, dass für das Arbeitsplatzgebiet eine angemessene Erschliessung erforderlich sei. Ein Teil der Kommission betonte die Wichtigkeit der Verlagerung der Kantonsstrasse auf die Talstrasse aus Sicht der betroffenen Gemeinden Münchenstein und

Arlesheim, worüber bereits seit 20 Jahren diskutiert werde. Es gebe bei solchen Projekten immer sowohl Gegner als auch Befürworter. Sämtliche Interessen müssten sorgfältig abgewogen und im gleichen Mass berücksichtigt werden. Grundsätzlich, so ein anderer Teil der Kommission, seien die Eingriffe in das Eigentum der beiden Unternehmen unzulässig und die Planung müsse dergestalt erfolgen, dass die Unternehmen nicht tangiert würden. Es brauche eine pragmatische Lösung für Strasse und Velovorzugsroute, jedoch ohne Einschränkungen für die Unternehmen.

Die Kommission kam überein, dass weitere Alternativen evaluiert werden müssten – so eine nutzerfreundliche Linienführung der Velovorzugsroute entlang der Birs oder auf der westlichen Seite des Entwicklungsgebiets uptown, eine Reduktion der Strassenbreite bei der Stamm AG und Optimierungen im Bereich Ullrich AG; dies, um die Kosten für den Kanton möglichst tief zu halten. Jedoch müsse gleichzeitig auch das vorliegende Projekt weitergeplant werden, um unnötige Verzögerungen zu vermeiden. Das Generelle Projekt könne jedoch nicht genehmigt werden, wie der Landratsbeschluss vorsehe. Ein Kommissionsmitglied verwies auf die Möglichkeit, im Rahmen der Projektierung Alternativen zu prüfen und Lösungen zu konkretisieren. Seitens Direktion wurde jedoch betont, dass bei diesem Vorgehen der Zeitplan nicht eingehalten werden könne. Die Verwaltung suche seit Jahren nach einem tragfähigen und guten Kompromiss. In das vorliegende Projekt sei bereits sehr viel Arbeit, auch denkerischer Natur, investiert worden. Es gebe keine perfekte Lösung. Das vorliegende Ergebnis sei aus der Abwägung aller Interessen entstanden. Werde der Planungskredit gesprochen, würden die offenen Fragen geklärt und die Kosten für allfällige Entschädigungen der betroffenen Unternehmen quantifiziert und aufgezeigt werden. Als Folge von zusätzlichen Abklärungen hingegen müsste das Projekt aus dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation (Baubeginn 2028) abgemeldet und im Agglomerationsprogramm der 6. Generation (Baubeginn 2032) neu angemeldet werden. Die Abmeldung eines Projekts führe dazu, dass der Bund den Beitragssatz neu festsetze. Bei zu vielen Abmeldungen könne dieser herabgestuft werden, mit der Folge, dass der Kanton bzw. die Region Geld verliere. Der Bund zahle zudem nur für eine Kantonsstrasse und je nach Ergebnis der Evaluation stelle sich die Frage, ob das Projekt die Bundesvorgaben noch einhalten könne. Zudem handle der Landrat der eigenen Forderung zuwider, dass versucht werden solle, Projekte möglichst voranzutreiben und umzusetzen. Schliesslich betonte die Direktion die Wichtigkeit, dass Kommission und Landrat gegenüber den Ergebnissen Offenheit zeigten, welche die weiteren Abklärungen ergeben würden.

Die Kommission ergänzte den Landratsbeschluss mit einem entsprechenden Auftrag, ebenso mit der für die Prüfung weiterer Alternativen erforderlichen zusätzlichen finanziellen Mitteln. Weiter soll gemäss Kommission – trotz der zeitlichen Verzögerung des Projekts – eine Mitfinanzierung durch das Agglomerationsprogramm sichergestellt werden. Ein Teil der Kommission argumentierte, der ursprünglich vorgesehene Zeitplan könne wegen des angekündigten Referendums und der drohenden Einsprachen ohnehin nicht eingehalten werden. Zudem zeige auch der in der Landratsvorlage unter Kap. 2.3.5 aufgeführte Terminplan mit Baubeginn 2030, dass ein Verbleib des Projekts im Agglomerationsprogramm der 4. Generation nicht zielführend sei. Die Kommission stimmte schliesslich dem wie folgt geänderten Landratsbeschluss zu:

1. *Der Regierungsrat wird beauftragt, das Projekt «Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse und Ausbau Talstrasse» mit den betroffenen Landeigentümern, Gemeinden und den zuständigen Stellen der Verwaltung wie folgt abzustimmen:*
 - *Evaluation einer nutzerfreundlichen Linienführung der projektierten Velovorzugsroute (VVR) im Bereich der projektierten Talstrasse entlang der Birs oder auf der westlichen Seite des Entwicklungsgebiets uptown Arlesheim (mit niveaugetrennter Linienführung bei Querungen von stark befahrenen Strassen).*
 - *Im Bereich der Stamm AG ist analog dem heutigen Zustand ein Verzicht auf eine zusätzliche Gleisführung (Industriegleis/Abstellgleis SBB) anzustreben. Es ist zu prüfen, wie die Strassenbreite so weit reduziert werden kann, dass auf einen Gebäudeabbruch bei der Stamm AG verzichtet werden kann. Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu garantieren, sind allenfalls entsprechende Massnahmen vorzusehen (z.B. Temporeduktion, Verzicht Velostreifen).*
 - *Im Strassenbereich der Ullrich AG ist die Strassenbreite so zu projektieren, dass ein Optimum erreicht wird zwischen möglichst tiefen Folgekosten für den Kanton Basel-Landschaft aufgrund von Ersatzmassnahmen für die wegfallenden Parkplätze und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.*
 - *Eine Umsetzung und Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme muss sichergestellt werden.*

2. *Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat eine aktualisierte Landratsvorlage zum Beschluss des Generellen Projekts für «Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse und Ausbau Talstrasse» zur Genehmigung der finanziellen Mittel für das Bauprojekt vorzulegen. Sollten dazu Anpassungen des KRIP notwendig sein, sind diese ebenfalls zu diesem Zeitpunkt vorzulegen.*
3. *Für die Fortführung der Projektierungsarbeiten der bestehenden Planungsvariante (VVR auf der Talstrasse) sowie der Evaluation der unter Ziff. 1 formulierten Alternativvariante des Projekts «Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse und Ausbau Talstrasse» und der Ausarbeitung der aktualisierten Landratsvorlage wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 2'500'000.– bewilligt.*
4. *Der Landrat nimmt zur Kenntnis, dass die Abklärungs- und Planungsaufträge gemäss Ziff. 1 zu Planungsmehrkosten von gesamthaft rund CHF 550'000.– führen wird. Allfällige damit mögliche Kosteneinsparungen bei der Projektumsetzung werden im weiteren Projektverlauf beziffert.*
5. *Ziff. 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.*

3. Antrag an den Landrat

Die Kommission beantragt dem Landrat mit 11:0 Stimmen bei 1 Enthaltung Zustimmung zum von ihr geänderten Landratsbeschluss.

12.08.2026 / ps

Bau- und Planungskommission

Thomas Eugster, Präsident

Beilage

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)

Landratsbeschluss

betreffend Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse und Ausbau Talstrasse, Genehmigung des Generellen Projektes und Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Bauprojektes

vom Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Der Regierungsrat wird beauftragt, das Projekt «Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse und Ausbau Talstrasse» mit den betroffenen Landeigentümern, Gemeinden und den zuständigen Stellen der Verwaltung wie folgt abzustimmen:
 - Evaluation einer nutzerfreundlichen Linienführung der projektierten Velovorzugsroute (VVR) im Bereich der projektierten Talstrasse entlang der Birs oder auf der westlichen Seite des Entwicklungsgebiets uptown Arlesheim (mit niveauketrennter Linienführung bei Querungen von stark befahrenen Strassen).
 - Im Bereich der Stamm AG ist analog dem heutigen Zustand ein Verzicht auf eine zusätzliche Gleisführung (Industriegleis/Abstellgleis SBB) anzustreben. Es ist zu prüfen, wie die Strassenbreite so weit reduziert werden kann, dass auf einen Gebäudeabbruch bei der Stamm AG verzichtet werden kann. Um die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmer zu garantieren, sind allenfalls entsprechende Massnahmen vorzusehen (z.B. Temporeduktion, Verzicht Velostreifen).
 - Im Strassenbereich der Ullrich AG ist die Strassenbreite so zu projektieren, dass ein Optimum erreicht wird zwischen möglichst tiefen Folgekosten für den Kanton Basel-Landschaft aufgrund von Ersatzmassnahmen für die wegfallenden Parkplätze und der Verkehrssicherheit für alle Verkehrsteilnehmer.
 - Eine Umsetzung und Mitfinanzierung im Rahmen der Agglomerationsprogramme muss sichergestellt werden.
2. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Landrat eine aktualisierte Landratsvorlage zum Beschluss des Generellen Projekts für «Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse und Ausbau Talstrasse» zur Genehmigung der finanziellen Mittel für das Bauprojekt vorzulegen. Sollten dazu Anpassungen des KRIP notwendig sein, sind diese ebenfalls zu diesem Zeitpunkt vorzulegen.
3. Für die Fortführung der Projektierungsarbeiten der bestehenden Planungsvariante (VVR auf der Talstrasse) sowie der Evaluation der unter Ziff. 1 formulierten Alternativvariante des Projekts «Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse und Ausbau Talstrasse» und der Ausarbeitung der aktualisierten Landratsvorlage wird eine neue einmalige Ausgabe von CHF 2'500'000.– bewilligt.
4. Der Landrat nimmt zur Kenntnis, dass die Abklärungs- und Planungsaufträge gemäss Ziff. 1 zu Planungsmehrkosten von gesamthaft rund CHF 550'000.– führen wird. Allfällige damit mögliche Kosteneinsparungen bei der Projektumsetzung werden im weiteren Projektverlauf beziffert.

5. Ziff. 3 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird durch die LKA eingesetzt.

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: