

## Vorlage an den Landrat

**Muttenz, Erneuerung und Umgestaltung Bushof und Bahnhofplatz Muttenz,  
Ausgabenbewilligung für die Realisierung  
2025/533**

vom 25. November 2025



Abbildung 1: Aktuelle Situation Bushof Muttenz

## 1. Übersicht

### 1.1. Zusammenfassung

Umsteigepunkte zwischen Bahn (SBB) und Bus fallen im Kanton Basel-Landschaft in den Zuständigkeitsbereich des Kantons. Am Bahnhof Muttens halten die S-Bahnlinien S1, S3 (ab Dezember 2025 auch die S33) und gewisse InterRegio Züge sowie die Buslinien 46, 47 und 60. Im Bedarfsfall müssen auch Ersatzbusse für die S-Bahnen den Bahnhof Muttens bedienen können. An einem durchschnittlichen Werktag steigen hier rund 12'000 Personen ein und aus. Der heutige Bushof Muttens ist ein übriggebliebenes Provisorium der SBB-Baustelle «Entflechtung Muttens». Er entspricht nicht den gesetzlichen Anforderungen, bietet nicht genügend Haltekanten und ist in einem bedenklich schlechten baulichen Zustand. Zudem erfüllt die Haltestelleninfrastruktur nicht die Vorgaben des Behindertengleichstellungsgesetzes (BehiG).

Im Rahmen eines umfassenden Variantenstudiums wurde eine kompakte Bestvariante für den Bushof entwickelt, um daneben einen grosszügigen Bahnhofsvorplatz mit hoher Aufenthaltsqualität zu ermöglichen. Die Gestaltung wurde gemeinsam von Gemeinde, Kanton und SBB beschlossen, wobei auf mikroklimatische und ökologische Aspekte geachtet wurde. Von Anfang an wurden die Gemeinde Muttens, die SBB, die BLT, die BVB, die Fachstellen des Kantons, die Behindertenverbände sowie das lokale Gewerbe in die Projektierung eingebunden.

Der Projektperimeter umfasst den Bahnhofsvorplatz mit folgenden Elementen:

- Begrünter Aufenthaltsbereich (Intarsie) mit Brunnen und Sitzbänken
- Grosszügige Veloabstellanlage mit Parkierungsflächen für Motos und Lastenvelos
- Teilweise überdachter Bushof mit fünf hindernisfreien Haltekanten und die Parkierungsanlage für das Park+Rail (P+R) der SBB mit zwei Elektroladestationen, Mobilitystandplatz und einigen Kurzzeitparkplätzen.

Das gesamte Projekt liegt südlich der Gleise beim Bahnhofsgebäude. Vorplatz und Bushof befinden sich bis auf 138 m<sup>2</sup> innerhalb der SBB-Parzelle Nr. 326 (GB Muttens). Das P+R liegt auf der Kantonsparzelle Nr. 9062 (GB Muttens) sowie entlang der Bahnhofstrasse auf einer kommunalen Parzelle im Finanzvermögen. Es sind Nutzungsrechte zu sichern und einen Landabtausch zwischen der SBB und einem privaten Eigentümer zu finanzieren.

Inhalt der Vorlage ist eine Ausgabenbewilligung über 6,4 Millionen Franken (inkl. MwSt.). Der Bund finanziert das Projekt im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation mit. Er übernimmt 35 % der anrechenbaren Kosten bis zu einem Beitrag von maximal 2,205 Millionen Franken (inkl. MwSt.). Die Gemeinde Muttens und die SBB beteiligen sich gemeinsam mit ca. 410'000 Franken (inkl. MwSt.). an weiteren Infrastrukturelementen, die über die Funktion des Bushofs hinausgehen.

## 1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht .....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht .....	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	<i>Begründung Bedarf</i>	4
2.1.2.	<i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i>	5
2.1.3.	<i>Masterplan Bahnhofgebiet Muttenz</i>	5
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.2.1.	<i>Rahmenbedingungen</i>	5
2.2.2.	<i>Projektziele</i>	6
2.2.3.	<i>Künftige Situation</i>	6
2.3.	Erläuterungen	6
2.3.1.	<i>Alternativen</i>	6
2.3.2.	<i>Gewählte Lösung / Projekt</i>	7
2.3.3.	<i>Termine</i>	11
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	11
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	12
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	13
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	16
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e <sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat)	16
2.9.	Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens	16
3.	Anträge .....	16
3.1.	Beschluss	16
4.	Anhang .....	17

## 2. Bericht

### 2.1. Ausgangslage

Vom Bahnhof Muttentz verkehren die Buslinien 46 Muttentz – Kleinhüningen, 47 Muttentz – Bottmingen, 60 Muttentz – Biel-Benken und 60 Muttentz – Novartis. Es halten die beiden S-Bahnen S1 Frick/Laufenburg – Basel und S3 Olten – Basel. Ab Dezember 2025 wird das Angebot mit der neuen S33 Basel – Liestal ergänzt. An einem durchschnittlichen Werktag steigen hier rund 12'000 Personen ein und aus. Für die nächsten Jahre wird aufgrund der Entwicklungen im Polyfeld ein Anstieg der Nutzerzahlen erwartet.

Der heutige Bushof ist ein übriggebliebenes Provisorium, gebaut für das SBB-Projekt «Entflechtung Muttentz». Er nimmt das ganze Areal in Anspruch, bietet kaum Schatten oder Witterungsschutz und lässt wenig Flächen für die Veloparkierung oder einen Aufenthalt übrig.



Abbildung 2: Orthofoto Bestand (2024)

Die S-Bahnhaltestelle Richtung Basel ist dem Bushofgelände und dem Dorfzentrum zugewandt. Das Gleis in Richtung Pratteln kann über eine gedeckte Personenunterführung östlich des Aufnahmegebäudes erreicht werden.

Im schützenswerten Bahnhofgebäude gibt es einen gut frequentierten avec-Shop. Die frühere, davorliegende Aufenthaltsfläche mit Rasen, Bäumen, Bänken und einem Brunnen fiel dem Bushofprovisorium zum Opfer. Seither gibt es keine Aufenthaltsflächen auf dem Bahnhofplatz.

Vor und westlich des Bahnhofgebäudes sind 29 P+R-Parkplätze, vier Kurzzeit- und sieben Mieter-Parkplätze angeordnet. Velos können gedeckt an fünf verschiedenen Orten mit unterschiedlicher Distanz zu den Haltestellen abgestellt werden. Gewisse Veloständer sind überfüllt und es wird teilweise unsachgemäss abgestellt. Weiter entfernte Veloständer sind unterbesetzt.

#### 2.1.1. Begründung Bedarf

Umsteigepunkte von regionaler Bedeutung zwischen Bahn (SBB) und Bus fallen in den Zuständigkeitsbereich des Kantons.

Der provisorische Bushof Muttentz entspricht nur teilweise dem Behindertengleichstellungsgesetz (BehiG) und erfüllt die gesellschaftlichen und ökologischen Anforderungen nicht. Der bauliche Zustand ist sehr schlecht. Der Komfort und die Sicherheit für die Buspassagiere und die Busbetreiber sind ungenügend. Ausserdem können nicht genügend Haltekanten für Gelenkbusse



angeboten werden und die Möglichkeiten, das Velo zu parkieren, sind insgesamt zu gering und zu verstreut.

### *2.1.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte*

Im Jahr 2015 wurden unter Einbezug aller relevanten Projektpartner inkl. Gemeinde und SBB im Rahmen einer umfangreichen Variantenstudie mögliche Bushofvarianten aufgezeichnet und eine Bestvariante bestimmt. In den beiden darauffolgenden Jahren wurde im Rahmen eines Vorprojekts die Bestvariante der Machbarkeitsstudie optimiert. Dafür wurden einzelne Elemente für den Bus- und Bahnhofsbereich weiter untersucht. Dadurch konnten die Landbeanspruchung minimiert, die Zugänglichkeit verbessert und die Betriebssicherheit erhöht werden. Nach zweijährigen Verhandlungen konnte schliesslich im Jahr 2019 mit SBB Immobilien die Planungsvereinbarung für den sich auf Land der SBB befindlichen Bushof abgeschlossen werden.

Mittlerweile wurde von der Gemeinde die im Vorprojekt vorgeschlagene Gestaltung des Bahnhofplatzes in Frage gestellt. Da auch die SBB als Landeigentümerin Verbesserungspotential sah, wurde im Jahr 2020 von einem gemeinsam gewählten Landschaftsarchitekten ein durch Kanton, Gemeinde und SBB finanziertes Variantenstudium beauftragt. Zur Konkretisierung der gefundenen Lösung, die nun auch eine Überdachung des Bushof-Mittelperrons und der Veloparkierung beinhaltete, musste im Jahr 2021 ein Gesamtplanerteam Hochbau/Gestaltung die Projektierung aufnehmen und die Koordination mit dem laufenden SBB-Projekt «Entflechtung MuttENZ» sicherstellen.

Das nun zur Finanzierung vorgelegte Projekt wurde in den Jahren 2022 bis 2024 zu einem Bauprojekt ausgearbeitet und nach den internen und externen Vernehmlassungen auf den Stand eines Auflageprojekts gehoben. Die Planaufgabe wurde im Juni 2025 durchgeführt, wobei es zu einer Einsprache kam. Die Verständigungsverhandlung ist auf Ende September 2025 terminiert.

Alle Projektierungsschritte wurden von einer Gruppe begleitet, die aus Vertretern der kantonalen Fachstellen, der Gemeinde, der SBB Immobilien und SBB Infrastruktur bestand. Das Bauprojekt wurde zudem zusammen mit den Behindertenverbänden und der BLT optimiert.

### *2.1.3. Masterplan Bahnhofgebiet MuttENZ*

Ende 2022 äusserte das Amt für Raumplanung BL die Absicht, das Bahnhofsgebiet der Gemeinde MuttENZ langfristig weiterzuentwickeln. Dabei wurden eine Testplanung und eine darauffolgende Masterplanung in Betracht gezogen. Um den Handlungsbedarf zu eruieren, erfolgte eine Erkundungsphase zusammen mit der SBB und der Gemeinde aus der folgendes hervorging: Das vorliegende Bushofprojekt ist die für den momentanen Zustand beste Lösung und soll raschestmöglich gebaut werden. Gleichzeitig wird in einem raumplanerischen Prozess an einer zukünftigen städtebaulichen Weiterentwicklung des Bahnhofsgebiets weitergearbeitet. Unter Umständen muss dannzumal für das Buswendemanöver eine andere Lösung als heute gesucht werden.

## **2.2. Ziel der Vorlage**

### *2.2.1. Rahmenbedingungen*

Das Projekt unterliegt folgenden Rahmenbedingungen:

- BehiG-Konformität – Einhaltung gesetzlicher Vorgaben
- Eigene und voneinander unabhängig anfahrbare Halteketten für die Buslinien 46, 47 und 60 sowie für Bahnersatzbusse
- Die Infrastruktur ermöglicht an allen Halteketten den Einsatz von Gelenkbussen
- Fahrbeziehung für alle Busse aus allen Richtungen in jede Richtung (Wendemöglichkeiten)
- Für das vorhandene Parkplatzangebot ist ein Ersatz anzubieten (mit 2 Lademöglichkeiten)
- Garantieren der Anschlüsse beim Umsteigen von Bahn auf Bus während der Bauzeit

### 2.2.2. *Projektziele*

Die nachfolgende Auflistung zeigt die wichtigsten Ziele, die neben den Randbedingungen mit dem vorliegenden Projekt erfüllt werden:

Hauptzielsetzungen:

- Durch den neuen Bushof wird der Bahnhof MuttENZ als Umsteige- und Aufenthaltsort aufgewertet.
- Die Umsteigebeziehungen zwischen Bus, Velo und Bahn sind übersichtlich, kurz und sicher.
- Der Bushof ist wettersicher und hat eine gut ausgestattete Haltestelleninfrastruktur.
- Die neue Veloabstellanlage ist grosszügig und wettersicher.

Um diese Ziele zu erreichen, werden u. a. die Verkehrsströme entflechtet, die Veloabstellanlage überdeckt und Räume mit hoher Aufenthaltsqualität geschaffen.

Des Weiteren werden die Themen Mikroklima und Schwammstadt berücksichtigt und die Infrastruktur wird aufwärtskompatibel zur E-Mobilität ausgestaltet.

### 2.2.3. *Künftige Situation*

Der neue, voll BehiG-taugliche Bushof kommt südöstlich des Bahnhofgebäudes direkt bei der Personenunterführung der SBB anstelle von heute teils überfüllten Veloständern und einer Asphaltbrache zu liegen.

Es werden vier kompakt angeordnete Haltekanten für jeweils eindeutig zugeordnete Buslinien eingerichtet und bahnseitig längs der Hochhausparzelle eine weitere reine Ausstiegshaltekante für wendende Busse erstellt.

Für die Abwicklung aller vorgegebenen Betriebszustände und eine möglichst hohe Flexibilität der Busführung ist ein benachbarter Wendeplatz notwendig. Die Lage des Buswendeplatzes wurde von der SBB auf dem Gelände des Freiverlads als Zwischenlösung gutgeheissen und vertraglich zugesichert, bis das Bahnhofsgebiet städtebaulich weiterentwickelt wird.

Aus der Geometrie und den Bauten für den Bushof resultiert auf der Westseite ein grosser Bahnhofplatz und auf der Ostseite hin zum bestehenden Hochhaus ein deutlich kleinerer Platz, der aber von der Gestaltung her mit ähnlichen Elementen wie der Bahnhofplatz ausgestattet ist.

Der ganze Busfahrbereich ist in Ortsbeton erstellt und kann so den starken Belastungen der Fahrzeuge standhalten. Die Fussgängerbereiche erhalten einen in Struktur und Farbigkeit anders gearteten Asphalt als der Parkplatz. Damit sind die Funktionen Bus-, Fussgänger- und Strassenverkehr gut unterscheidbar und klar voneinander getrennt.

## 2.3. **Erläuterungen**

### 2.3.1. *Alternativen*

Der Bushof MuttENZ ist ein wichtiger regionaler Umsteigepunkt von der Bahn auf den Bus. Rund 12'000 Menschen nutzen den Bahnhofplatz täglich auf ihrem Weg zur Arbeit, zur Schule und in die Freizeit. Eine ersatzlose Aufhebung der Bushaltestellen am Bahnhof MuttENZ steht als Alternative nicht zur Verfügung.

Der gegenwärtige Bushof ist als Provisorium für ein mittlerweile abgeschlossenes SBB-Projekt eingerichtet worden. Aufgrund des baulichen Zustands und des Umstands, dass der provisorische

Bushof das BehiG nur teilweise erfüllt, müsste er kurzfristig komplett mit verstärkter Fundation und mit Betonhalteflächen statt Belagshaltflächen neu gebaut werden. Zudem würde die riesige, versiegelte Fläche vor dem Bahnhof erhalten bleiben. In der Konsequenz müsste man auf Begrünung, Aufenthaltsflächen und etwa 100 Veloparkplätze verzichten.

### 2.3.2. Gewählte Lösung / Projekt

Das bestehende Bahnhofgebäude muss aus Schutz- und Kostengründen mitsamt aller Anbauten erhalten bleiben. Die Fläche westlich der Gebäude ist die strategische Erweiterungsfläche des Strafjustizzentrums und darf nicht irreversibel überbaut werden. Aus betrieblichen Gründen und um einen zusammenhängenden Bahnhofplatz zu ermöglichen, kann der Bushof somit nur östlich des Bahnhofgebäudes direkt bei der Personenunterführung zu liegen kommen. Aufgrund der Nähe zu den Zugperrons und der Unterführung sind alle Umsteigewege sehr kurz.

Projektbestandteile sind der Bushof mit überdachtem Insepperron und Personenunterständen an den Seitenperrons, der überdachte Velounterstand sowie die Ersatzparkplätze, die für die wegfallenden P+R-Plätze neu erstellt werden müssen. Um leistungsfähige und sichere Fussgängerströme zu gewährleisten und die Aufenthaltsqualität zu erhöhen, muss der Bahnhof-Vorplatz umgestaltet werden. Der Bahnhofplatz mit seinem kleinen Park ist somit ebenfalls Projektbestandteil.

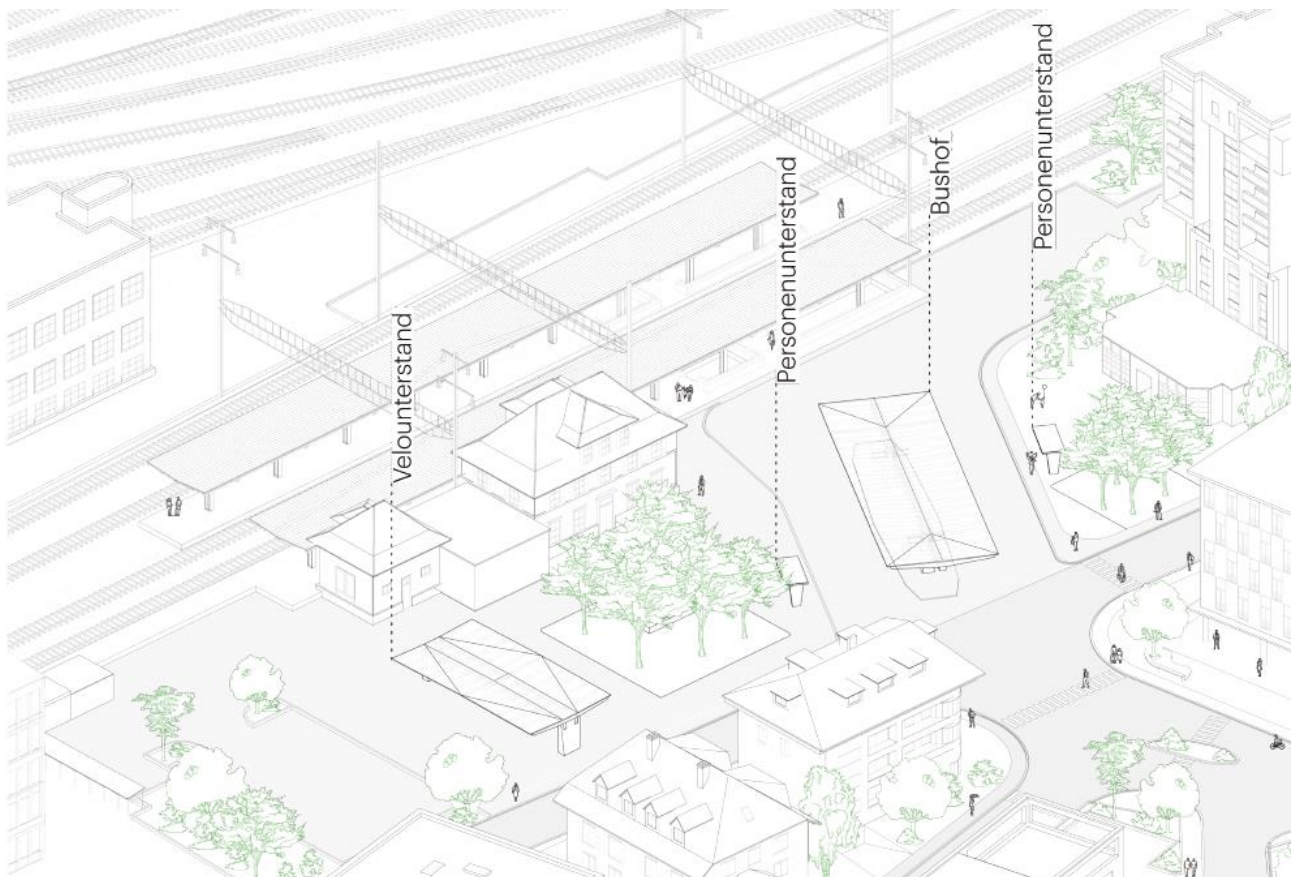


Abbildung 3: Axonometrie Projekt Bushof und Bahnhofplatz Muttenz (informativ)

Der Neubau des Bushofs umfasst ein überdachtes, voll ausgerüstetes, beidseitig anfahrbares Insepperron mit Haltekanten mit einer Höhe von 22 cm. Auch die Seitenperrons haben 22 cm hohe Haltekanten und sind voll ausgerüstet. Witterungsschutz bietet dort jeweils eine kleine Wartehalle mit Sitzgelegenheit.

Für Busse, die vor der Abfahrt wenden müssen, gibt es eine 22 cm hohe Ausstiegskante gegenüber der Unterführung. So haben Passagiere kurze Umsteigewege und müssen das

Wendemanöver bis zur Einstiegskante nicht mitfahren. Auch die Bahnersatz-Busse halten an dieser Ausstiegskante, die deshalb ebenfalls voll ausgerüstet wird.

Die überdachte Veloabstellanlage liegt auf dem Bahnhofplatz beim westlichen Gleiszugang. Der angemeldete Bedarf für 246 Velostellplätze kann mit der auf dem Bahnhofplatz vorhandenen Fläche einzig mit einer Doppelstockparkierung gelöst werden. Diese muss aus technischen Gründen überdeckt sein. Für Motos und Lastenvelos ist je eine Parkierungsfläche an den Stirnseiten markiert.



Abbildung 4: Visualisierung Bushof von Süden

### **Geometrie / Normeinhaltung**

Die kompakte Fahrbahngeometrie des Bushofs ist mit realitätsgetreuen Fahrversuchen über die Norm heraus optimiert und nachgewiesen worden. Die Geometrie der Fahrgassen und Parkplätze für Personenwagen können normgemäss ausgebildet werden.

### **Materialisierung**

Mit Ausnahme der Wendeschleife werden sämtliche von den Bussen befahrenen Flächen des Bushofs in lärmarmem Wasch-Beton ausgeführt. Die Perrons und die Gehflächen auf dem Bahnhofplatz werden mit einem in Struktur und Farbigkeit anders gearteten Spezialbelag versehen. Die Flächen für den motorisierten Individualverkehr werden in Schwarzbelag (Strasse) und Rasenlinern (Parkplatz) ausgeführt. Die mit Bäumen bepflanzten kleinen Parks erhalten einen begehbaren Schotterrasen. Auf einem davon steht ein Brunnen (Intarsien).

Die hölzernen, extensiv begrünten Dächer werden von Betonträgern und -stützen getragen. Die kleinen Wartehallen an den Seitenperrons sind aus Beton.

### **Gestaltung / Begrünung**

Die beiden Dächer wirken identitäts- und orientierungsstiftend, ohne das alte Bahnhofsgebäude zu konkurrieren oder zu verdecken. Mit ihrer extensiven Begrünung tragen sie zum ökologischen Ausgleich bei und verhindern, dass eine versiegelte Hitzeinsel entsteht. Um die Aufenthaltsqualität und das Mikroklima zu verbessern, wird zwischen den beiden Dächern eine begrünte, mit schattenspendenden Bäumen bepflanzte Platzintarsie mit Brunnen und vielen Sitzbänken angeboten. Die P+R Anlage wird beidseitig mit Hecken und je sechs Bäumen abgegrenzt.

Die nahgelegenen Bildungseinrichtungen verursachen ein hohes Personenaufkommen auf dem Platz. Die Anordnung der einzelnen Elemente mit grosszügigen und direkten Fussgängerflächen tragen diesem Umstand Rechnung.



## Hindernisfreiheit und Kompatibilität mit dem BehiG

Alle Haltekanten sind mit 22 cm hohen Kasselersonderbordsteinen ausgestattet, so dass das im BehiG vorgeschriebene Spaltmass eingehalten werden kann. Die Ein-/Ausstiegsstellen der Busse sind mit einem taktil-visuellen Liniennetz und ertastbaren, aber Rollator-freundlichen Randabschlüssen an die Fahrgastinformationen, die Strassenquerungen und die Unterführung der SBB angebunden. Text-to-Speech Knöpfe ermöglichen das Vorlesen des Fahrplans und der Fahrgastinformationen. Alle Rampen haben weniger als 6 % Neigung. Die Zirkulationsflächen sind mit befahrbaren Belägen versehen.



Abbildung 5: Visualisierung Bushof von Westen (informativ)

## Entwässerung

Das Meteorwasser der von den Bussen befahrenen Fläche wird aufgrund von möglichen Diesel-, Gummi- und Bremsstaubverunreinigungen in die Strassenentwässerung eingeleitet.

Der Bahnhofplatz und das Dach der Veloabstellanlage wird über eine Retention zeitverzögert im Untergrund versickert. Die entsiegelten Flächen versickern direkt oder sind über die Einlaufrinnen rund um die Intarsie an die Retention angeschlossen. Der Überlauf des Brunnens wird in eine Zisterne geleitet, die für die Bewässerung der Bäume und Grünfläche genutzt werden kann. Ist die Zisterne voll, läuft sie in die Versickerungsanlage mit Retention über.

Der Platz westlich der Veloabstellanlage und die P+R-Anlage leiten ihr Meteorwasser in die seitlichen Grünrabbatten ein, wo es durch eine Humusschicht versickert.

## Photovoltaik

Die SBB wird die Überdachung der Veloabstellanlage in ihr Eigentum übernehmen und will aus wirtschaftlichen Gründen keine Photovoltaik-Anlage darauf betreiben. Für das Bushofdach haben sowohl die lokalen Energieversorgungsunternehmen als auch private Contractor-Firmen eine Photovoltaikanlage zu den von der Gemeinde vorgegebenen Bedingungen als unwirtschaftlich bezeichnet.

## Beleuchtung

Das Beleuchtungskonzept integriert neben den nach unten strahlenden Dächern auch die neuen Leuchtpunkte auf dem Bushof und dem Bahnhofplatz sowie die Strassenbeleuchtung. So können

neben einer generellen Grundausleuchtung für Orientierung und soziale Sicherheit mit punktuellen Beleuchtungsschwerpunkten die Vorgaben des BehiG eingehalten und Akzente im Raum gesetzt werden.

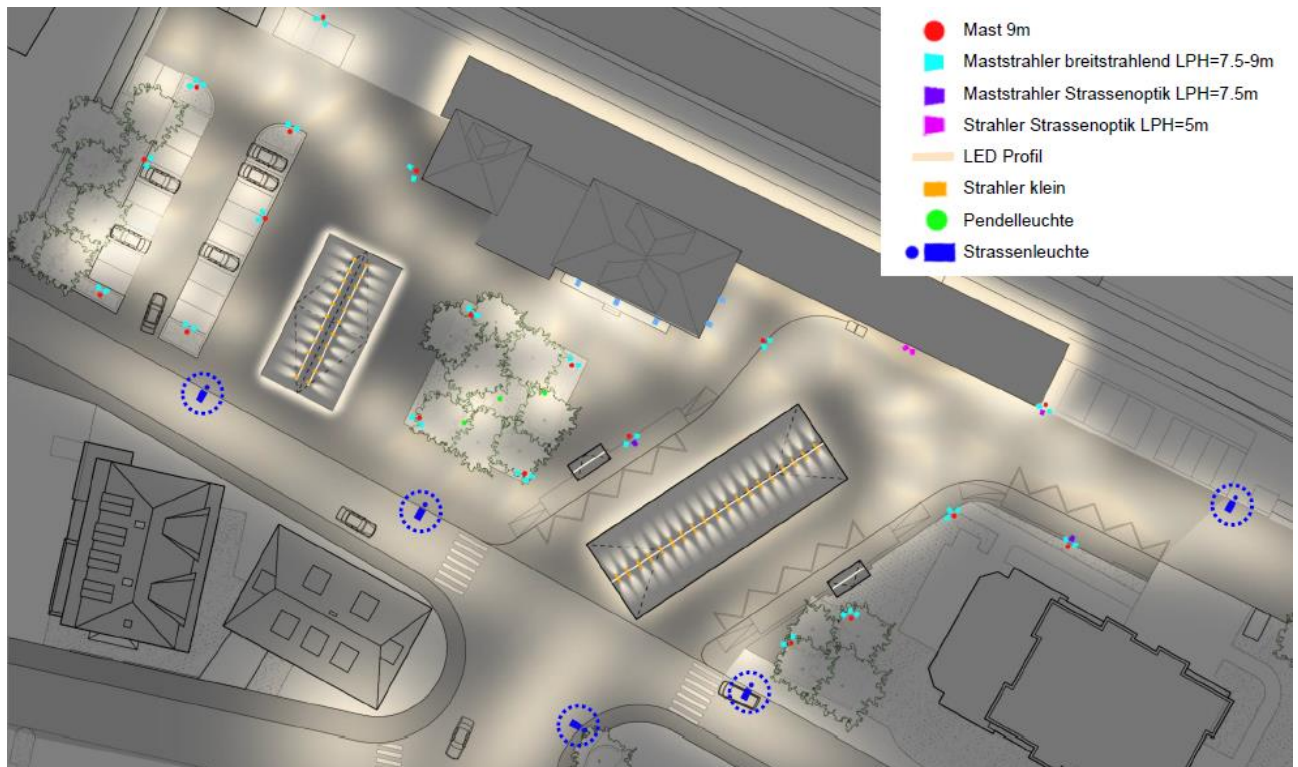


Abbildung 6: Visualisierung Beleuchtungskonzept Bushof (Dächer «durchsichtig» dargestellt)

Es ist angedacht, dass die gesamte Beleuchtung in Abhängigkeit der Zeit und allenfalls dynamisch nach der Personenfrequenz gesteuert wird.

### **Bodenbelastung und Entsorgung**

Weil das Areal für den provisorischen Bushof des Projekts Entflechtung MuttENZ von der SBB komplett umgebaut wurde, ist mit keiner Bodenbelastung aus der Vergangenheit zu rechnen. Geologische Baugrunduntersuchungen im Zusammenhang mit der Sickerfähigkeit für die Retentionsanlage haben das bestätigt. Es ist somit mit keiner ausserordentlichen Entsorgung zu rechnen. Ein Konzept für die ordentliche Entsorgung liegt vor.

### **Aufwärtskompatibilität zur E-Mobilität**

Aktuell benötigt keines der Busbetriebe eine Ladeinfrastruktur für E-Busse in MuttENZ. Die SBB sieht im Moment eine Ladeinfrastruktur für zwei Elektroautoparkplätze bei den P+R Parkplätzen vor. Um die Weiterentwicklung zur E-Mobilität nicht zu behindern, werden unter den Betonplatten und in den Stützen des Bushofdachs Leerrohre für zukünftige Anschlusspunkte von Ladeinfrastrukturen für Bus und Auto verlegt. Ebenso wird das Bushofdach für die Nachrüstung sogenannter Pantogرافen, also Ladestationen für Busse, geplant.

### **Fazit zur gewählten Lösung**

Die gewählte Lösung überzeugt aufgrund der örtlichen Trennung des Busverkehrs vom Fuss- und vom Veloverkehr auf dem Bahnhofsvorplatz sowie dem kurzen Umsteigeweg vom Bus zur Bahn. Das Parkplatzangebot bietet einerseits viele überdachte Veloabstellplätze und andererseits neben dem P+R (teilweise mit Ladestationen) auch Platz für Mobilität und Kurzzeitparking. Lastenvelos und Motorräder erhalten ebenfalls Abstellflächen.

Mit der von Bäumen und Hecken gesäumten P+R-Anlage, den zwei begrünten Platzintarsien, den extensiv begrünten Dächern und dem Brunnen mit Bewässerungs- und Versickerungssystem wird die Aufenthaltsqualität gesteigert und der Bildung einer versiegelten Hitzeinsel mit ökologischen Massnahmen entgegengewirkt.

Der Umsteigeort ist kompakt, die Haltekannten sind übersichtlich angeordnet und mit einem identitätsstiftenden Dach überdeckt. Sämtliche geforderten Busmanöver und -beziehungen können gewährleistet werden. Die Wendemanöver können abseits der Fussgängerbereiche und der befahrenen Strasse erfolgen. Die Materialwahl ist auf eine langlebige Nutzung mit schweren Fahrzeugen ausgelegt. Das modular aufgebaute Bushofdach (Stütze, Träger, Holzdach) ist unterhaltsarm und inspektionsfreundlich. Die Sicherheit aller Verkehrsteilnehmenden wird erhöht und die Umsteigequalität deutlich verbessert.

Mit dem vorliegenden Projekt erhält die ÖV-Drehscheibe Muttentz eine zeitgemässe und zweckmässige Verkehrsinfrastruktur. Sie wird zu einem attraktiven Aufenthaltsraum für alle Umsteigenden, insbesondere die zahlreichen hier verkehrenden Schülerinnen und Schüler und Studierenden. Die gewählte Lösung wird zudem mit den künftigen ÖV-Entwicklungen gemäss 10. Generellen Leistungsauftrags (GLA) kompatibel sein.

### 2.3.3. Termine

- |  |                 |
|--|-----------------|
| • Landratsbeschluss Ausgabenbewilligung Realisierung | 4. Quartal 2025 |
| • Ausführungsprojekt                                 | 2026            |
| • Submission Baumeister                              | 1. Quartal 2027 |
| • Start Ausführung                                   | 3. Quartal 2027 |
| • Inbetriebnahme Bushof                              | 4. Quartal 2028 |
| • Inbetriebnahme Bahnhofplatz                        | 3. Quartal 2029 |

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

### LFP 4 – MOBILITÄT

#### Infrastruktur für den Verkehr nachhaltig realisieren und betreiben

Der Raum Basel ist einer der wichtigsten Wirtschaftsstandorte der Schweiz, weshalb sowohl die Anzahl der Einwohnenden als auch die der Beschäftigten weiterhin zunehmen wird. Damit verbunden ist eine deutlich erhöhte Verkehrsnachfrage in den nächsten Jahren und Jahrzehnten. In den Spitzenstunden sind im Bereich der Agglomeration Basel bereits heute praktisch sämtliche Verkehrsträger an ihrer Leistungsgrenze. Eine Bewältigung ist nur gesamt verkehrlich – also die verschiedenen Verkehrsmittel gemeinsam – möglich. Zur Verkehrsreduktion bzw. zur Glättung der Spitzenstunden beitragen können eine «Stadt der kurzen Wege» (eine Aufgabe der Raumplanung), Homeoffice, flexible Arbeitszeiten, die bessere Verteilung auf alle Verkehrsträger, die Erhöhung des Besetzungsgrades in den Fahrzeugen oder auch betriebliches Verkehrsmanagement.

Um den Mehrverkehr bewältigen zu können, sind Investitionen in zusätzliche Infrastrukturen und Angebote unerlässlich. Dabei sind neben technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange inkl. Klimafragen zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

Zur Weiterentwicklung des Öffentlichen Verkehrs (ÖV) wird in der inneren Agglomeration Basel der Ausbau der trinationalen S-Bahn, namentlich in den Hauptachsen der Viertelstundentakt der S-Bahn, vorangetrieben. Das übergeordnete Netz der S-Bahn berücksichtigend, wird das Tramnetz schrittweise weiterentwickelt (Tramnetzstrategien 2030 und 2040), u. a. zur Erschliessung von

Entwicklungsgebieten wie Allschwil Letten und Bachgraben, MuttENZ Polyfeld oder im Falle des Leimentals als funktionaler S-Bahn Ersatz. Der ÖV im ländlichen Raum erfüllt die Aufgabe, die Nutzerinnen und Nutzer zu den Verkehrsknotenpunkten zu bringen und richtet sich nach den Instrumenten des GLA und des Angebotsdekrets. Der 10. GLA soll die wenigen noch vorhandenen Lücken schliessen. Um den Veloverkehr zu fördern und auch neue Anspruchsgruppen zum Umstieg auf das Velo zu bewegen, sollen neue, sichere und attraktive Radwege geschaffen werden – die Velovorzugsrouten. Ihr Fokus liegt auf hoher Sicherheit und einem guten Fahrfluss. Vorerst stehen zwei Routen in der Birsstadt und die Route Basel – Allschwil (Bachgraben) im Vordergrund. Für den Motorisierter Individualverkehr (MIV) stehen folgende Hauptstossrichtungen im Vordergrund; die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Hochleistungsstrassen durch den Bund (Ausbau Hagnau-Augst, Unterstützung des Bundes durch den Kanton), sowie gezielte Ausbauten zur Sicherstellung der Erschliessung der Entwicklungsgebiete (z. B. Bau Zubringer Bachgraben Allschwil oder Talstrasse Münchenstein-Arlesheim) oder zur Entlastung von Ortsdurchfahrten (z. B. Laufen) und die siedlungsgerechte Erneuerung und Instandsetzung von Ortsdurchfahrten zur Erhöhung der Aufenthaltsqualität und Förderung des lokalen Gewerbes («Stadt der kurzen Wege»). Daneben sind die digitalen Entwicklungen und neue Mobilitätsformen zu beobachten und, wo möglich und sinnvoll, mit Pilotprojekten zu testen und zu fördern.

## **LFP 5 – RÄUMLICHE ENTWICKLUNG**

### **Nachhaltige Raumplanung in Zusammenarbeit mit Gemeinden und Regionen**

Die Grundlagen für eine nachhaltige Raumentwicklung werden im kantonalen Richtplan (KRIP) festgelegt. Nachhaltige Raumentwicklung erfordert primär einen innovativen Umgang mit dem Bestand – sowohl bei der Bauzonendimension, wie bei den Hochbauten und Verkehrsinfrastrukturen. Der Landschaft und dem öffentlichen Grün- und Freiraum als Rückgrat für unseren Lebensraum gilt es besondere Beachtung zu schenken. Ausgehend vom KRIP gilt es auf jeder Planungsebene wie auch bei konkreten Projekten die Weichen für eine lebenswerte Zukunft zu stellen.

In den nächsten 20 Jahren wird ein jährliches Wachstum von über 1'000 Einwohnerinnen und Einwohner erwartet. Dies verstärkt Nutzungskonflikte zwischen Landwirtschaft, Naturschutz, Erholungsräumen sowie Wohn- und Wirtschaftsstandorten. Eine nachhaltige Raumentwicklung erfordert daher eine sorgfältige Abwägung dieser Interessen. Der Kanton setzt auf eine integrale Planung, die ökologische, wirtschaftliche und soziale Aspekte einbezieht, und fokussiert sich auf die optimale Nutzung bestehender Siedlungsstrukturen sowie die Revitalisierung ungenutzter Flächen.

### **Infrastrukturprojekte für die Raumentwicklung nutzen**

Infrastrukturentwicklung ist immer auch Raumentwicklung. Mit kantonalen Infrastrukturprojekten, seien es Kantonsstrassen-, Hochwasserschutz- oder ÖV-Projekte sollen mittels einer integralen Sichtweise Mehrwerte für die Raum- und Wirtschaftsentwicklung und die Lebensqualität der Bevölkerung erzielt werden. Aktuelle Beispiele gibt es u. a. in Laufen, in Pratteln-Augst, in Arlesheim-Münchenstein sowie in Liestal.

### **2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum**

- Bundesgesetz vom 13. Dezember 2002 über die Beseitigung von Benachteiligungen von Menschen mit Behinderungen (SR 151.3, Behindertengleichstellungsgesetz, BehiG, Stand 01.07.2020)
- Strassengesetz vom 24. März.1986 (SGS 430, Strassengesetz, Stand 01.04.2022)
- Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar.1998 (SGS 400, Raumplanungs- und Baugesetz, RBG, Stand 01.01.2024)



- Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 (SGS 780, USG BL, Stand 01.01.2023)
- Gesetz vom 18. April 1985 zur Förderung des öffentlichen Verkehrs (SGS 480, Stand 01.01.2018)
- Die vorliegende Ausgabenbewilligung untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

## 2.6. Finanzielle Auswirkungen

Die Kostenschätzung geht von Gesamtkosten für die Erneuerung und Umgestaltung des Bushofs und Bahnhofplatzes von 6,4 Mio. Franken inkl. MwSt. aus (+/- 10 %).

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die Projektierungs- (Ausführungsprojekt / Submission) und Realisierungsarbeiten auf Basis einer Kostenschätzung von 6,4 Mio. Franken inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit von +/- 10 %) beantragt:

Tief- und Strassenbau	CHF	2'500'000
Überdachung Bushof und Unterstände	CHF	400'000
Überdachte Veloabstellanlage	CHF	410'000
Oberflächenbeläge, Brunnen, Retentionsanlage	CHF	1'280'000
Beleuchtung, Möblierung und Bepflanzung	CHF	360'000
Verkehrsdienst	CHF	100'000
Honorare, Konzepte und Baunebenkosten	CHF	690'000
<u>Gesamttotal exkl. MwSt.</u>	CHF	<u>5'740'000</u>
MwSt. 8,1 % gerundet	CHF	465'000
<u>Landerwerb</u>	CHF	<u>195'000</u>
<b>Total Ausgabenbewilligung (inkl. MwSt.)</b>	<b>CHF</b>	<b>6'400'000</b>

Lohn- und Materialpreisänderungen (Teuerung) gegenüber dem Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom April 2024, Indexstand: 116.7; (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Betrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 6'400'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von  $\pm 10$  %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten werden nach heutigem Kenntnisstand zwischen 5'760'000 Franken (90 %) und 7'040'000 Franken (110 %) liegen.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 6'400'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von  $\pm 10$  % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von

640'000 Franken (10 % von 6'400'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Der Betrag von 110 % (7'040'000 Franken) untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft der fakultativen Volksabstimmung

#### Rechtsgrundlage und rechtliche Qualifikation (§ 35 Abs. 1 Bst. a–b Vo FHG):

§ 32 Abs. 2 FHG, siehe Kapitel 2.5.							
Die Ausgabe ist ... (§ 34 und § 35 FHG, entsprechendes ankreuzen)							
X	Neu		Gebunden	X	Einmalig		Wiederkehrend

#### Ausgabe (§ 35 Abs. 1 Bst. c–f Vo FHG):

Budgetkredit:	Profit-Center:	P23014	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	700688
Verbuchung		Erfolgsrechnung		X	Investitionsrechnung	
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)				6'400'000		

#### Investitionsrechnung

☒ Ja ☐ Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2025	2026	2027	2028	2029	Total
A	Investitionsausgaben		5	200'000	200'000	1'000'000	3'000'000	2'000'000	6'400'000
E	Beiträge Dritter*		6			700'000	1'000'000	915'000	2'615'000
	<b>Nettoausgabe</b>			<b>200'000</b>	<b>200'000</b>	<b>300'000</b>	<b>1'750'000</b>	<b>1'085'000</b>	<b>3'785'000</b>

\* Gemäss § 36 Abs. 3 FHG; PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

#### Erfolgsrechnung

☐ Ja ☒ Nein

#### Auswirkungen auf den Aufgaben- und Finanzplan (§ 35 Abs. 1 Bst. j Vo FHG):

Die Ausgabe ist im AFP 2025–2028 und Investitionsprogramm 2025–2034 teilweise enthalten. Der restliche Betrag wurde vom Regierungsrat ins Investitionsprogramm 2026–2035 und den AFP 2026–2029 aufgenommen und im Rahmen der Investitionsplanung kompensiert.

#### Weitere Einnahmen (§ 35 Abs. 1 Bst. f Vo FHG):

☒ Ja ☐ Nein

Das Projekt wird vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation mitfinanziert. Das Projekt wird vom Bund mit einem Beitrag von 35 % der anrechenbaren Kosten, maximal mit 2'205'000 Franken inkl. MwSt. (2'040'000 Franken exkl. MwSt.) unterstützt (zuzgl. Teuerung; Preisstand Oktober 2005).

Voraussetzung für die Mitfinanzierung ist die Unterzeichnung der Finanzierungsvereinbarung. Diese kann dem Bund nach Vorliegen der Ausgabenbewilligung für die Realisierung und des Rechtskraftbeschlusses des Projektes vorgelegt werden.

Die SBB und die Gemeinde Muttenz beteiligen sich gemäss einem gegenseitig anerkannten Kostenteiler an den effektiven Kosten der Infrastrukturelemente, die über die Funktion des Bushof hinausgehen (Intarsie, Versickerung und Veloabstellanlage) mit ca. 410'000 Franken inkl. MwSt. Die Beiträge Dritter betragen somit insgesamt maximal 2'615'000 Franken.

**Folgekosten** (§ 35 Abs. 1 Bst. g Vo FHG):

☒ Ja

☐ Nein

**Zusammenfassung Folgekosten**

in CHF

		10/2029	2030	2031	2032	2033
1	<b>Zusätzliche Mitarbeiter</b>	0.2	0.2	0.2	0.2	0.2
2	<b>Nettoinvestitionen</b>	3'785'000				
3	Betriebskosten	0	1	1	1	1
	Unterhaltskosten	-	10'000	10'000	10'000	10'000
	Abschreibungen		89'750	89'750	89'750	89'750
	Zinskosten		61'506	61'506	61'506	61'506
	<b>Folgekosten</b>	0	161'257	161'257	161'257	161'257
4	<b>Folgeertrag</b>		0	0	0	0
3 - 4	<b>Folgekosten netto</b>	0	161'257	161'257	161'257	161'257

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

**Auswirkungen auf den Stellenplan** (§ 35 Abs. 1 Bst. i Vo FHG): ☐ Ja

☒ Nein

**Schätzung der Eigenleistungen** (§ 35 Abs. 1 Bst. h Vo FHG):

10 % einer Projektleiterstelle

**Strategiebezug** (§ 35 Abs. 1 Bst. m Vo FHG):

☒ Ja

☐ Nein

s. Kapitel 2.4.

**Risiken (Chancen und Gefahren)** (§ 35 Abs. 1 Bst. l Vo FHG):

Wird auf die Umsetzung des Projektes verzichtet, muss der Bushof trotzdem saniert und den Anforderungen des BehiG entsprechend umgebaut werden. Das würde ähnlich hohe Kosten verursachen, ohne aber den Bushof zu einer multimodalen Drehscheibe mit hoher Attraktivität und Aufenthaltsqualität aufzuwerten. Zudem könnten die vom Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms genehmigten Beiträge nicht abgerufen werden; für eine reine Instandsetzung und BehiG-Anpassung wird der Bund die Finanzierungsvereinbarung nicht unterzeichnen.

## **Zeitpunkt der Inbetriebnahme (§ 35 Abs. 1 Bst. n Vo FHG):**

Die betriebliche Inbetriebnahme des Bushofs ist im 4. Quartal 2028 vorgesehen. Der gesamte Bushof inkl. Bahnhofplatz wird voraussichtlich im 3. Quartal 2029 fertiggestellt sein.

## **Wirtschaftlichkeitsrechnung (§ 35 Abs. 1 Bst. k, § 49–51 Vo FHG):**

Das ausgearbeitete Projekt orientierte sich an den mit den verschiedenen Beteiligten abgestimmten, nachhaltig orientierten Zielsystemen. Um die Ziele zu erreichen, wurde die nachhaltigste und wirtschaftliche Lösung gewählt. Das Projekt hat im Vergleich zum Ist-Zustand einen deutlich besseren Zielerreichungsgrad. Dieses berücksichtigte aus Betreibersicht das Ziel geringer Bau-, Betriebs- und Unterhaltskosten sowie die Verbesserung des Nutzens für die Verkehrsteilnehmenden und die Allgemeinheit.

## **2.7. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung**

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

## **2.8. Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e<sup>bis</sup> Geschäftsordnung Landrat)**

Keine Auswirkungen

## **2.9. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens**

Stellungnahme der **Gemeinde MuttENZ**:

Wie bereits anlässlich der Vorstellung Ihres Projekts am 21. Mai 2025 angemerkt, wird das Fehlen einer öffentlichen WC-Anlage beim MuttENZer Bahnhof im Gesamtbild als grosser Mangel wahrgenommen. Dieser Mangel wird der Bedeutung des stark frequentierten Umsteigeknotens (gemäss Flyer der Bau- und Umweltschutzdirektion zur Planaufgabe: 12'000 Personen/werktäglich) nicht gerecht. Ein Angebot von öffentlichen Toiletten war stets Bestandteil der Bahnhofsinfrastruktur und seine erneute Einrichtung am Ort der natürlichen Nachfrage in den sukzessive zweckentfremdeten MuttENZer Bahnhofsgebäulichkeiten wäre naheliegend und angemessen. Der Gemeinderat ersucht deshalb die Bau- und Umweltschutzdirektion darum, dies bei den SBB nachdrücklich einzufordern.

Mit Blick auf die immer stärkere und länger andauernde Aufheizung von dunklen befestigten Oberflächen während der Sommermonate wird dem Kanton alternativ eine möglichst helle Materialisierung des Bahnhofvorplatzes zur Ausführung vorgeschlagen. Damit wird die Aufenthaltsqualität im Bereich des Bahnhofvorplatzes verbessert und der Hitzestress für die Bepflanzungen gemildert. Hinsichtlich des Unterhalts und der Pflege der Bepflanzung des Bahnhofvorplatzes und des Park&Ride-Areals wird eine Mitsprache bei der Auswahl der Bäume und Pflanzen ausbedungen. Dabei ist speziell auf die Berücksichtigung von Aspekten der Biodiversität Wert zu legen.

## **3. Anträge**

### **3.1. Beschluss**

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Für das Projekt MuttENZ, Erneuerung, Realisierung und Umgestaltung Bushof und Bahnhofplatz wird eine neue einmalige Ausgabe von 6'400'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.



2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 2'205'000 Franken und der Kostenbeteiligung von Gemeinde und SBB von ca. 410'000 Franken wird Kenntnis genommen.
3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, 25. November 2025

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

#### **4. Anhang**

- Landratsbeschluss
- Übersichtsplan
- Umgebungsplan

## **Landratsbeschluss**

### **über MuttENZ, Erneuerung und Umgestaltung Bushof und Bahnhofplatz MuttENZ, Ausgabenbewilligung für die Realisierung**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Für das Projekt MuttENZ, Erneuerung, Realisierung und Umgestaltung Bushof und Bahnhofplatz wird eine neue einmalige Ausgabe von 6'400'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
2. Von der in Aussicht gestellten Beteiligung des Bundes im Rahmen des Agglomerationsprogramms von voraussichtlich 2'205'000 Franken und der Kostenbeteiligung von Gemeinde und SBB von ca. 410'000 Franken wird Kenntnis genommen.
3. Ziffer 1 des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: