

Vorlage an den Landrat

Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse und Ausbau Talstrasse, Genehmigung des Generellen Projektes und Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Bauprojektes
2026/5087

vom 21. April 2026



1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

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 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.

Das Tiefbauamt erarbeitete im Auftrag des Regierungsrates eine Planungsstudie, welche die verkehrsplanerischen, funktionalen und zeitlichen Schnittstellen des Projekts aufzeigen. Auf Grundlage der Planungsstudie wurde ein Vorprojekt für den Ausbau der Talstrasse ausgearbeitet, das mit dieser Vorlage dem Landrat 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.

In Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumplanung (ARP) 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 38,5 Millionen Franken inkl. MwSt. (Kostengenauigkeit: +/-20 %) geschätzt. Für die Erarbeitung des Bauprojekts zum Ausbau der Talstrasse, für die Planungen der Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal und der Parkierung wird mit dieser Vorlage eine Ausgabenbewilligung von 4,5 Millionen Franken inkl. MwSt. beantragt.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht.....	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht.....	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.2.	Ziel der Vorlage	5
2.3.	Erläuterungen	5
2.3.1.	<i>Verlegung der Kantonsstrasse in den Talboden</i>	6
2.3.2.	<i>Projekt Ausbau Talstrasse</i>	7
2.3.3.	<i>Nachbarprojekt: Gesamtbild Raum Talstrasse / Projekt Gesamtbild</i>	17
2.3.4.	<i>Mitwirkung</i>	17
2.3.5.	<i>Termine</i>	18
2.4.	Strategische Verankerung / Bezug zum Regierungsprogramm (Referenz-Nr.) oder zur Langfristplanung	18
2.5.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	19
2.6.	Finanzielle Auswirkungen	19
2.7.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	22
2.8.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e und e ^{bis} Geschäftsordnung Landrat)	23
2.9.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	23
2.9.1.	<i>Rückmeldung der Gemeinde Arlesheim (Stellungnahme zur Landratsvorlage vom 19. Dezember 2025):</i>	23
2.9.2.	<i>Rückmeldung der Gemeinde Münchenstein (Stellungnahme zur Landratsvorlage vom 28. Januar 2026):</i>	24
2.10.	Vorstösse des Landrats	24
2.10.1.	<i>Motion 2017/342 von Balz Stückelberger: «Erschliessung des Entwicklungsgebiets «uptown Basel» in Arlesheim»</i>	24
3.	Anträge.....	25
3.1.	Beschluss	25
3.2.	Abschreibung von Vorstössen des Landrats	26
4.	Anhang.....	26

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

Zentrale Bereiche der Siedlungsgebiete von Münchenstein und Arlesheim werden gegenwärtig von der Kantonsstrasse H273 durchquert. In Münchenstein führt sie durch das historische Dorfzentrum, in Arlesheim tangiert sie dicht besiedelte Wohngebiete. Die beiden Gemeinden wünschen seit längerer Zeit eine Verlegung der Kantonsstrasse von der heutigen Achse in den Talboden, um das Siedlungsgebiet vom Verkehr sowie von Emissionen und Lärm zu entlasten. Im Talboden sind die Gewerbegebiete im kantonalen Richtplan grösstenteils als Entwicklungsschwerpunkte bzw. als Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung ausgewiesen. Es werden gegenwärtig grössere Arealentwicklungen realisiert und weitere sind in Planung. Deshalb ist zukünftig mit einem erhöhten Verkehrsaufkommen im Talboden zu rechnen. Mit dem Ausbau der Strasse soll das Gewerbegebiet besser erschlossen und an die Autobahn A18 angebunden und die dynamische Entwicklung des Areals nachhaltig gefördert werden. Aus der heutigen Kantonsstrasse werden Gemeindestrassen von Münchenstein und Arlesheim, die entsprechend umgestaltet werden können.

Mit der Motion [2017/342](#) von Balz Stückelberger «Erschliessung des Entwicklungsgebiets „uptown-Basel“ in Arlesheim» vom 14. September 2017 wurde der Regierungsrat beauftragt, die Erschliessung des Entwicklungsgebiets «uptownBasel» (ehemaliges ABB Areal auf dem Gebiet der Gemeinde Arlesheim) durch eine direkte Anbindung zur Sundgauerstrasse zu realisieren. Zudem soll gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden Münchenstein und Arlesheim sowie unter Einbezug der betroffenen Grundeigentümerschaften eine Erschliessungsstrasse parallel zur Bahnlinie Basel-Delsberg geplant und erstellt werden. Damit die Erschliessung mit der Arealentwicklung Schritt halten kann, müssen die entsprechenden Massnahmen durch den Kanton prioritär umgesetzt werden.

Die Erschliessung von Siedlungs- und Entwicklungsgebieten ist Aufgabe der Gemeinden. Der Regierungsrat kommt jedoch dem Anliegen der Motion nach, indem die Kantonsstrasse in den Talboden verlegt werden soll, um das Entwicklungsgebiet «uptownBasel» direkt zu erschliessen. Alternativ können die Gemeinden die notwendigen zusätzlichen Erschliessungsstrassen selbst erstellen.

Der kantonale Richtplan weist die Gebiete «Arlesheim – Im Tal» und «Münchenstein – Unter Gstad» als Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung aus. Weiter ist das Bahnhofsgebiet von Münchenstein als Entwicklungsschwerpunkt eingetragen und soll aufgewertet werden. Für die Verkehrsinfrastruktur sind im Richtplan die Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal (inkl. Abtretung) und eine kantonale Radroute enthalten mit Koordinationsstufe Festsetzung.

Das Tiefbauamt erarbeitete im Auftrag des Regierungsrats zunächst eine Planungsstudie. Auf dieser Basis wurde ein Vorprojekt für den Ausbau der Talstrasse mit einem mittelfristigen Zeithorizont ausgearbeitet.

Mit den beiden Velovorzugsrouten Birsstadt Ost und West plant der Kanton Basel-Landschaft neue Radverkehrsverbindungen. Zusammen mit dem Ausbau der Talstrasse wird deshalb ein neuer Radweg parallel zum Bahntrasse geplant. Dieser wird später Teil der Velovorzugsroute Birsstadt Ost.

Zeitlich parallel zum Vorprojekt Talstrasse wurde ein gesamtheitliches Zielbild erarbeitet, das als Rahmen und roter Faden für künftige Entwicklungen dient. Darin eingebettet sind ein zweckmässiges Trasse für eine Talstrasse als Kantonsstrasse, weiterführende Etappen sowie Massnahmen zur langfristigen Aufwertung und besseren Erschliessung des Bahnhofsgebiets Münchenstein. Die Erarbeitung erfolgt in enger Zusammenarbeit zwischen Tiefbauamt (TBA) und Amt für Raumplanung (ARP) mit den betroffenen Gemeinden Arlesheim und Münchenstein mit dem Zweck, dass die Planung und Projektierung der auszubauenden Talstrasse mit möglichen zukünftigen Entwicklungen kompatibel ist.

Der Geschäftsbereich Öffentlicher Verkehr des Amtes für Raumplanung hat die Tramlinie 10 analysiert und ist aus Kosten-Nutzen- sowie betrieblichen Überlegungen zum Schluss gekommen, dass die tief frequentierte Tramhaltestelle Elektra Birseck zugunsten kürzerer Reisezeiten aufgehoben werden soll. Das schafft Freiraum, um die Strasse hier zu strecken und für einen dynamischeren Verlauf der neuen Talstrasse zu sorgen.

2.2. Ziel der Vorlage

Mit dieser Vorlage wird dem Landrat auf Basis des Vorprojektes zum Ausbau der Talstrasse das Generelle Projekt zur Genehmigung unterbreitet. Auf Grundlage des Generellen Projekts kann das Bauprojekt bis zur Auflagenreife erarbeitet werden. Zusätzlich werden in der Ausgabenbewilligung für die Projektierung des Ausbaus Talstrasse Ausgaben für den Abtausch der Kantons- und Gemeindestrassen sowie Ausgaben für die weitere Planung der Parkierung im Raum Talstrasse beantragt.

Die Ausgabenbewilligung, um das Ausführungsprojekt zu erarbeiten und den Ausbau der Talstrasse zu realisieren, erfolgt in einer separaten Landratsvorlage zu einem späteren Zeitpunkt, nach der Planaufgabe des Projektes.

2.3. Erläuterungen

Projektziele

Die Hauptziele der Vorlage sind die Verlegung der Kantonsstrasse in den Talboden und der hierfür notwendige Ausbau der Talstrasse.

Mit der Verlegung der Kantonsstrasse in den Talboden wird die Ortsdurchfahrt von Münchenstein (Hauptstrasse) und deren Weiterführung in Arlesheim (Baslerstrasse) entlastet und eine Verkehrsberuhigung im bestehenden Strassenverlauf ermöglicht. Dies entspricht den expliziten Wünschen der betroffenen Gemeinden. Die neue Talstrasse als Kantonsstrasse soll das Rückgrat für die Erschliessung der Arbeitsplatzgebiete im Talboden bilden. Die bestehende Achse würde nicht mehr Teil des Kantonsstrassennetzes sein, sondern zu den Gemeindestrassen übergehen.

Mit dem Projekt zum Ausbau der Talstrasse wird eine leistungsfähige Anbindung an die regionalen Verkehrsachsen ermöglicht und die dynamische Entwicklung dieses Gebiets, u.a. «uptownBasel» unterstützt.

Gemäss §6 des Strassengesetzes (<https://bl.clex.ch/data/430/art6>) ist die Erschliessung von Gewerbegebieten grundsätzlich Aufgabe der Gemeinden. Sie könnte deshalb auch durch eine Gemeindestrasse erfolgen. Die neue Kantonsstrasse im Tal bietet jedoch eine strategisch wichtige Funktion für die übergeordnete Verkehrsführung.

Folgende Ziele werden mit dem Ausbau der Talstrasse verfolgt:

- Ermöglichung der Entlastung und Umgestaltung der Ortsdurchfahrt Münchenstein (Hauptstrasse) und deren Weiterführung in Arlesheim (Baslerstrasse).
- Verbesserung der Erschliessung und Erreichbarkeit der Gewerbegebiete im Tal für alle Verkehrsmittel.
- Verbesserung der Erschliessung und Erreichbarkeit des Bahnhofsgebietes Münchenstein.
- Verbesserung der Nutzung und Sicherheit für den Fuss- und Veloverkehr.
- Vorbereitung für Integration der Radweginfrastruktur in die Velovorzugsroute Birsstadt Ost.
- Ermöglichung von Verkehrsberuhigungs- und Umgestaltungsmassnahmen auf den an die Gemeinden übertragenen Strassen.

2.3.1. Verlegung der Kantonsstrasse in den Talboden

Die Gemeinden Münchenstein und Arlesheim streben seit Längerem eine Verlegung der bestehenden Kantonsstrasse aus dem historischen Dorfzentrum von Münchenstein und dem angrenzenden Siedlungsgebiet von Arlesheim in den Talboden an. Diese Verlagerung soll die Wohngebiete vom Durchgangsverkehr entlasten und gleichzeitig die Erschliessung der bedeutenden Gewerbe- und Arbeits- und Entwicklungsgebiete im Talboden verbessern. Dazu gehören neben dem in Abbildung 1 dargestellten «Talboden/Gewerbegebiet» weitere Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung südlich des Projektperimeters.

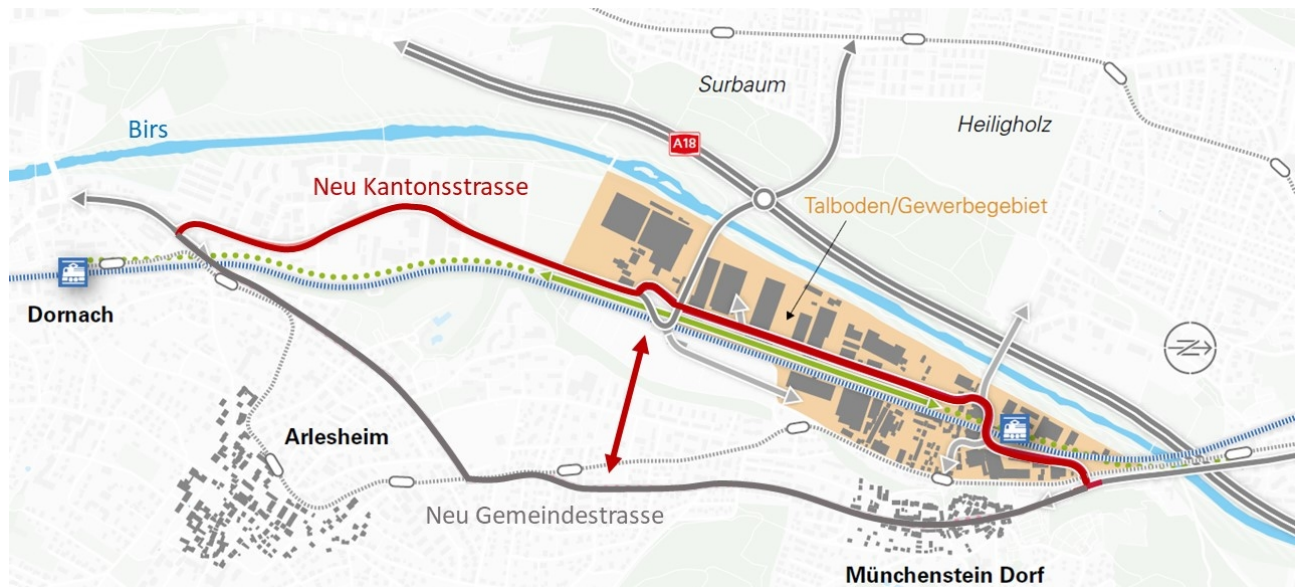


Abb. 1: Übersicht Verlegung Kantonsstrasse

Die ausgebaute Talstrasse soll die Kantonsstrasse auf der Achse 273 zwischen der Bahnhofstrasse in Münchenstein Dorf und dem Kreisel Birseck- / Talstrasse in Arlesheim ersetzen. Dadurch wird die Ortsdurchfahrt in Münchenstein und Arlesheim entlastet. Die Hauptstrasse in Münchenstein zwischen Bahnhofstrasse und Baselstrasse, die Baselstrasse zwischen Hauptstrasse und Birseckstrasse sowie die Birseckstrasse zwischen Baselstrasse und Kreisel Birseck- / Talstrasse werden an die Gemeinden Münchenstein und Arlesheim abgegeben und sollen neu Gemeindestrassen werden. Dies eröffnet den Gemeinden die Möglichkeit, Verkehrsberuhigungsmassnahmen in diesen Bereichen umzusetzen.

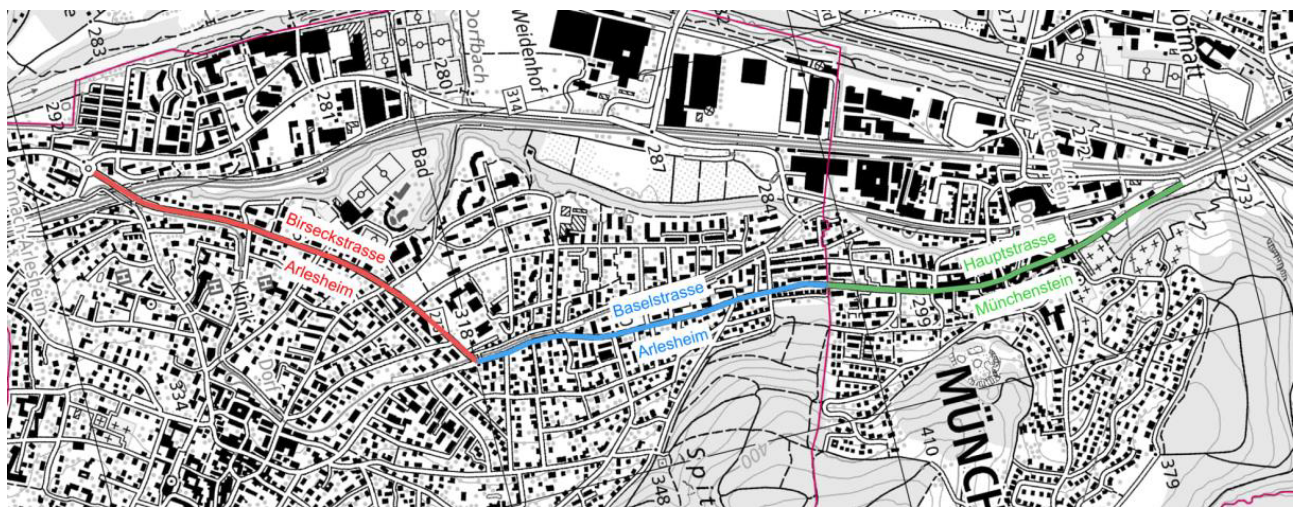


Abb. 2: Übersicht der bestehenden Kantonsstrasse – neu Gemeindestrassen

Die Umsetzung der Verlegung der Kantonsstrasse in den Talboden (inkl. Abtausch), wie im kantonalen Richtplan vorgesehen, wird parallel zur weiteren Projektierung geplant und mit den beiden Gemeinden verhandelt.

Für den Ausbau der Talstrasse gelten die folgenden Grundsätze:

- Die Parzellen der Gemeinde- und der Kantonsstrassen werden entschädigungslos abgetauscht.
- Die Gemeinde trägt die Kosten für den Erwerb der zusätzlichen Parzellen für den Ausbau der Talstrasse im Umfang, der für eine Gemeindestrasse notwendig wäre. Die Grundsätze und Konditionen zum Strassenzustand der abzutauschenden Strassen müssen in der nächsten Projektphase zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und den beiden Gemeinden vereinbart werden.

2.3.2. *Projekt Ausbau Talstrasse*

Variantenentscheid im Rahmen der Phase Planungsstudie

Zu Beginn der Planungsstudie stand die Variante zur Diskussion, die auszubauende Talstrasse direkt an den Knoten auf dem Sundgauviadukt anzuschliessen. Dies hätte jedoch umfassende Kunstbauten notwendig gemacht und wäre mit einem späteren Abbruch oder Absenkung des Viadukts nicht kompatibel gewesen. Von Anfang an wurden verschiedene Varianten untersucht, um die starke Abhängigkeit von der kurzfristig geplanten Erschliessung des Areals «uptownBasel» zu verringern. Der Variantenvergleich zeigte, dass eine Führung der ausgebauten Talstrasse auf dem gewachsenen Terrain unter dem heutigen Viadukt hindurch (siehe Beilage Situationsplan) die zweckmässigste Lösung darstellt. Bei dieser Variante wird die geplante Kantonsstrasse via Schorenweg unter dem Viadukt hindurch entlang der SBB-Gleise bis zur Aliothstrasse geführt. 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. Gleichzeitig sollte als mittelfristige Massnahmen der überlastete A18-Anschluss Reinach Nord optimiert werden. Hier liegt die Zuständigkeit beim Bundesamt für Strassen ASTRA).

Die neue Kantonsstrasse soll nicht nur den verschiedenen Ansprüchen aller Verkehrsmittel genügen, sondern daneben so in den Siedlungsraum eingebettet sein, dass sie zur urbanen, effizienten und nachhaltigen Entwicklung von Siedlung und Landschaft beiträgt. Als Strasse, die zumindest abschnittsweise durch dichtes Siedlungsgebiet verläuft, wird sie für den Ziel- und Quellverkehr sehr bedeutend sein. Sie wird den Charakter einer Innerortsstrasse haben und muss deshalb auf die angrenzende Bebauung abgestimmt sein und entsprechende Vorbereiche aufweisen. Bei den Arealentwicklungen sollen die Qualitäten hinsichtlich Städtebau und Freiraum erhöht werden.

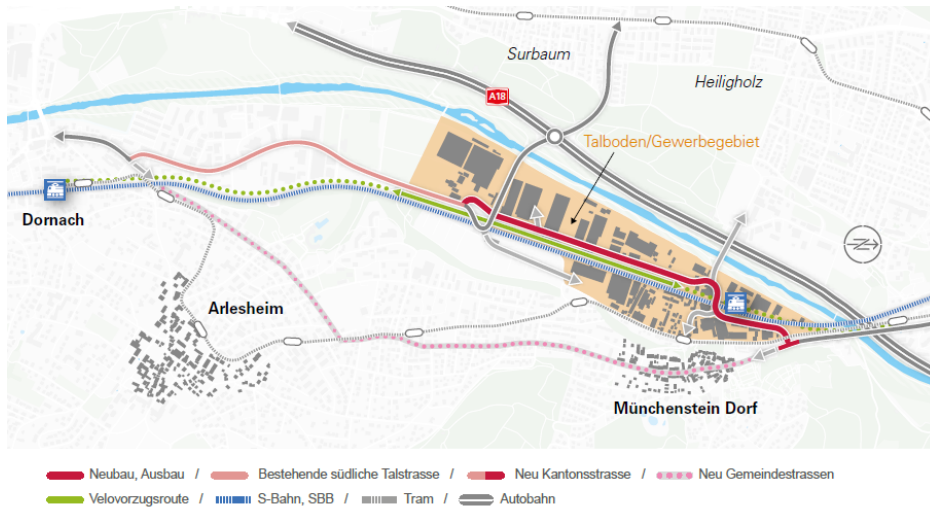


Abb. 3: Situation Gesamttraum

Eine langfristige Option ist die ebenerdige Führung der Kantonsstrasse im Bereich der Sundgauerstrasse. Dazu sind sowohl ein Teilrückbau des Viadukts als auch eine Unterführung unter der SBB-Bahnlinie notwendig, um das östlich der Bahn gelegene Gebiet an der Industriestrasse anzubinden. Beides sind langfristige Optionen, welche zu einem späteren Zeitpunkt, z.B. bei einem allfälligen Sanierungsbedarf des Viadukts, geprüft werden sollen.

Die Gemeinden Arlesheim und Münchenstein waren in der Projektleitung vertreten und somit eng in die Erarbeitung der Planungsstudie einbezogen. Mit den Arealentwicklern der uptownBasel AG wurde eine Koordinationsgruppe eingesetzt, welche sich regelmässig oder bei Bedarf über die Projekte austauscht. Die Koordination soll in den nächsten Projektphasen fortgesetzt werden.

Projektbeschreibung Vorprojekt

Für das Vorprojekt wurde der mittelfristige Zustand der neuen Kantonsstrasse ausgearbeitet. Dabei wird von einer Führung ab dem bestehenden Knotenpunkt «Talstrasse / Schorenweg» unter dem Sundgauviadukt entlang des bestehenden Bahntrassees ausgegangen. Aufgrund der Rückmeldung der Gemeinde Arlesheim wird neu auch der Knoten «Talstrasse / Schorenweg» selbst ins Projekt integriert und erneut geprüft (vgl. Kommentar BUD zur Rückmeldung der Gemeinde Arlesheim, Kapitel 2.9.1.). Zudem sollen ein separater Veloweg auf der Ostseite und im Bereich «uptownBasel» ein Trottoir mit Baumallee westlich der Strasse realisiert werden. Die Strasse wird als Hauptverkehrsstrasse (übrige Kantonsstrasse) ausgebildet.

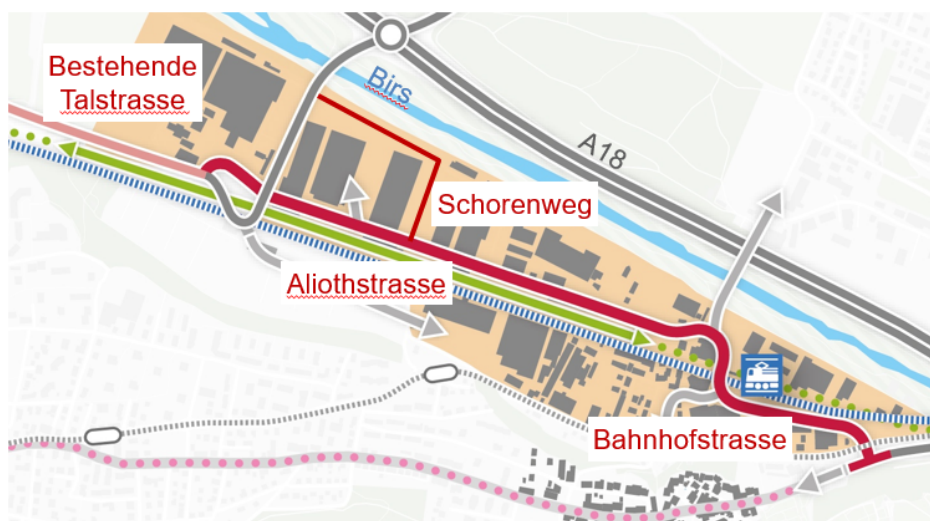


Abb. 4: Situation neue Kantonsstrasse

Verkehrliche Wirkung der Verlegung der Talstrasse

Es werden derzeit grössere Arealentwicklungen realisiert und weitere sind in Planung. Deshalb ist zukünftig mit einem deutlich erhöhten Verkehrsaufkommen im Talboden zu rechnen. Mit dem Ausbau der Strasse soll das Gewerbegebiet besser erschlossen und an die Autobahn A18 angebunden werden, was die dynamische Arealentwicklung fördert.

Zwischen 8'000 und 10'000 Fahrzeuge pro Tag passieren die heutige Kantonsstrasse zwischen Münchenstein und Arlesheim (Verkehrsbelastungen 2040, DWV - durchschnittlicher Werktagsverkehr vom MIV - motorisierten Individualverkehr). Dank der Verlegung der Kantonsstrasse kann diese Belastung je nach Standort um 3'000 bis 4'000 Fahrzeuge pro Tag oder um bis zu 40% verringert werden.

Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr

Mittelfristig wird das S-Bahnangebot in der Region Basel (trireno) ausgebaut. Am Bahnhof Münchenstein verkehren die S-Bahnen dann im 15-Minuten-Takt. Das Bus-Angebot wird ebenfalls ausgebaut. Seit Dezember 2025 verkehren ab dem Bahnhof Münchenstein die folgenden Buslinien:

- Buslinie 37 Basel – Dreispitz – Gartenstadt – Bahnhof Münchenstein
- Buslinie 58 Münchenstein Schlossmatt – Bahnhof Münchenstein – Reinach
- Buslinie 63 Bahnhof Münchenstein – Dornach-Arlesheim – Aesch

Mit der neuen Talstrasse entfällt bei der Linie 63 der Umweg via Schorenweg. Auf der Höhe der bestehenden Fussgängerunterführung beim Schore-Areal ist eine neue behindertengerechte Bushaltestelle geplant, welche optimal auf das Fusswegnetz abgestimmt ist.

Eine langfristige Verschiebung des Bahnhofs Münchenstein nach Süden (um etwa 100–200 m) wurde in einem separaten Projekt, unter Federführung des Amts für Raumplanung (ARP), geprüft. Ziel war es, die Entwicklungsgebiete und Münchenstein Dorf besser zu erschliessen. Eine Verschiebung ist nur sinnvoll, wenn die Industrie- und Rangiergleise aufgegeben werden. Beim Projekt «Ausbau Talstrasse» wurde der benötigte Raum für eine allfällige Verschiebung des Bahnhofs berücksichtigt. Modellrechnungen zeigen: Eine Verlegung des Bahnhofs erhöht den ÖV-Anteil in den umliegenden Entwicklungsgebieten um ungefähr vier Prozentpunkte. Das Potential der S-Bahn liesse sich mit der Verschiebung deutlich besser nutzen.

Eine Analyse des Amts für Raumplanung (ARP), Geschäftsbereich Öffentlicher Verkehr, zur Tramlinie 10 hat ergeben, dass die tief frequentierte Tramhaltestelle Elektra Birseck aus Kosten-Nutzen- sowie betrieblichen Überlegungen aufgehoben werden soll zugunsten kürzerer Reisezeiten. Die Aufhebung schafft Freiraum, um die Strasse in diesem Bereich zu strecken. Dies ermöglicht einen dynamischeren Verlauf der neuen Talstrasse. Die Baselland Transport AG (BLT) stützt den Entscheid des ARP. Sie wird beim Bundesamt für Verkehr (BAV) die Aufhebung der Haltestelle beantragen. Aus diesem Grund wird im Projekt zum Ausbau der Talstrasse die Haltestelle Elektra Birseck nicht mehr berücksichtigt.

Schnittstellen zum Fuss- und Veloverkehr

Beim Fussverkehr liegt der Fokus darin, das Netz insbesondere in Ost-West-Richtung zu vervollständigen und den Birsraum direkt mit den Siedlungs- und Arbeitsplatzgebieten auf der östlichen Seite der Bahnlinie zu verbinden. Damit wird das Schore-Areals besser an die Haltestelle «Walzwerk», ehemals «Brown-Boveri», angebunden (inkl. Ausbau Unterführung und Weg). Zusätzlich wird die Zugänglichkeit des Bahnhofs Münchenstein für den Fussverkehr optimiert. Weil die Haltestelle Elektra Birseck aufgehoben wird, wird in der nächsten Projektphase die Fussgängerführung in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Münchenstein optimiert.

Das kantonale Radroutennetz wird gegenwärtig weiterentwickelt. Abhängig von der Bedeutung und der Nachfrage werden künftig drei Kategorien unterschieden: Velovorzugsrouten (VVR) sowie

Haupt- und Basisrouten. Die geplanten Velovorzugsrouten im Birstal (Birsstadt Ost und West) sind separate Projekte innerhalb der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kanton Basel-Landschaft. Die bikantonale Velovorzugsroute Birsstadt Ost verläuft ausgehend vom Bahnhof Aesch via Dornach und Arlesheim nach Basel (Dreispietz), mehrheitlich entlang der Bahnlinie. Sie führt durch den Perimeter des geplanten Ausbaus der Talstrasse und im gleichen Strassenraum. Aus diesem Grund wurde in diesem Abschnitt die Velovorzugsroute gemeinsam mit dem Vorprojekt der Talstrasse geplant. Die Velovorzugsroute Birsstadt Ost und das entsprechende Teilstück der auszubauenden Talstrasse sind aufeinander abgestimmt. Dieses wird später in die Velovorzugsroute integriert.

Auf den Achsen der vorgesehenen Velovorzugsrouten werden mittelfristig mindestens 2'000 Velofahrenden pro Tag erwartet, das entspricht einer hohen Nachfrage. Mittelfristig bedeutet, dass die absehbare Siedlungsentwicklung berücksichtigt worden ist, d. h. im vorliegenden Raum z. B. die Arealentwicklung «uptownBasel». Die Anlagen müssen den Nutzenden Sicherheit bieten. Aufgrund des Verkehrsaufkommens und dem hohen Anteil an Schwerverkehr wurde in Bereich der künftigen Velovorzugsroute ein getrennter Zweirichtungsradweg gewählt. Mit dem oben genannten Veloverkehrsaufkommen und weil Velofahrende mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten unterwegs sind, muss das sichere Überholen in beiden Fahrrichtungen möglich sein. Das ist eine zentrale Anforderung an eine Anlage mit viel Veloverkehr. Dies gilt insbesondere für Velovorzugsrouten. Daraus leitet sich gemäss kantonalen Vorgaben eigentlich eine minimale Breite von 4,80 m ab. Aufgrund der beengten Platzverhältnisse wurde dieser Wert im vorliegenden Raum auf 4 m reduziert. Im Bauprojekt sind Art und Ausbildung der Velomassnahmen in den Bereich mit den schwierigsten Platzverhältnissen noch genauer zu prüfen und zu definieren.

Parallel zum Vorprojekt der Talstrasse wurden alternative Linienführungen der Velovorzugsroute im Raum Talstrasse geprüft. Diese weisen insbesondere entlang der Birs Konflikte mit dem Freizeitverkehr (u.a. Fussverkehr) auf. Ausserdem ist die Erweiterung des Querschnitts aufgrund des Nutzungskonflikts mit Wald und Naturschutz eingeschränkt. Bei einer Verlegung der Route müsste die Talstrasse gleichwohl mit Veloverkehrsanlagen, mindestens mit Velostreifen, ausgerüstet werden. Der Querschnitt des Strassenraums könnte höchstens um 1 bis 2 m reduziert werden.

In der nächsten Projektphase wird nochmals eine Interessensabwägung zu den Velomassnahmen im Bereich der Talstrasse vorgenommen.

Schnittstellen zu SBB-Trasse und Industriegleisen

Die SBB wurde im Projekt Ausbau Talstrasse und in den Planungen zur Velovorzugsroute von Anfang an mit einbezogen. Der Bedarf der Gleisanlagen (Rangiergleis entlang Aliothstrasse) wurde mit der SBB und den anliegenden Firmen besprochen. Die Gleise werden kurz- und mittelfristig für den Rangierbetrieb der Firma Holcim und auch für Abstellungen im Personenverkehr benötigt. Weiter plant die SBB einen langfristigen Ausbau mit einer Verlängerung der Gleisanlage für 200 Meter lange Güterzüge. Die SBB hat Interessenslinien definiert, welche im Projekt berücksichtigt sind.

Die technische Machbarkeit einer späteren Verschiebung des Bahnhofs Münchenstein nach Süden inkl. eines Bahnhofplatzes im Westen wurde in einer separaten Studie untersucht und aufgezeigt. Die Studie hat notwendige Funktionen wie Bushaltestellen und Zugang zur Unterführung berücksichtigt.

Beim Bahnhof Münchenstein werden an einem Nebengleis während rund zwei Wochen pro Jahr Zuckerrüben verladen. Für diesen Vorgang muss die Bahnhofstrasse jeweils halbseitig gesperrt und im Einbahnverkehr betrieben werden. Dies erfolgt durch die Genossenschaft Rübenumschlag Mittelland. Der Bedarf für den Verlad ist auch künftig vorhanden. Es gibt gegenwärtig keine alternativen Standorte, d.h. der Verlad muss weiterhin am heutigen Standort erfolgen. In der nächsten Planungsphase ist der Zuckerrübenverlad nach Möglichkeit zu optimieren.

Das Anschlussgleis zur Erschliessung des Areals Stamm Bau AG und uptownBasel AG in Arlesheim wurde bei der SBB aufgekündigt und grösstenteils bereits rückgebaut. Im Projekt zum Ausbau der Talstrasse wurde im Rahmen des Vorprojekts eine technische Variantenbeurteilung zwischen den Eingriffen in den Bestand anderer Grundeigentümer und der Möglichkeit eines Industriegleises vorgenommen. Im Rahmen des Bauprojekts wird eine umfassende Interessensabwägung erfolgen.

Schnittstellen zur Parkplatzsituation / Projekt Parkierung

Im Zuge des Ausbaus der Talstrasse zur Kantonsstrasse entfallen durch die baulichen Massnahmen circa 100 Parkplätze der umliegenden Firmen. Diese sind im Gebiet Schoren / Gstad zu ersetzen. Zudem haben einige Unternehmen einen erhöhten Bedarf an zusätzlichen Parkplätzen angemeldet. Auf Anfrage der Stamm Bau AG hat die Standortförderung BL die Initiative ergriffen und eine Austauschplattform für interessierte Unternehmen geschaffen, mit dem Ziel, Lösungen für eine Sammelparkierung im Gebiet zu erarbeiten. In zwei Workshops und mehreren bilateralen Gesprächen wurden die Bedürfnisse der Firmen aufgenommen und mögliche Standortoptionen an der Talstrasse definiert. In Kerngruppensitzungen wurden die Varianten diskutiert, wobei 4 Eckvarianten festgelegt wurden. Der Kanton ist für die Finanzierung der Parkplätze zuständig, welche im Zusammenhang mit dem Ausbau der Talstrasse zu ersetzen sind. Für die Erarbeitung und Vertiefung in der nächsten Projektphase müssen die finanziellen Mittel eingeholt werden. Ziel ist es hier, eine möglichst attraktive und einvernehmliche Lösung für die Betroffenen zu finden. Idealerweise ist die Lösung aufwärtskompatibel für weitere Parkierungsbedürfnisse im Gebiet und dient der Entwicklung des Gebietes – unabhängig vom Ausbauprojekt der Talstrasse. Der Betrieb und Unterhalt der Parkierungsanlage fallen nicht in die Zuständigkeit des Kantons.

Beschrieb der einzelnen Abschnitte

Hauptstrasse, Münchenstein

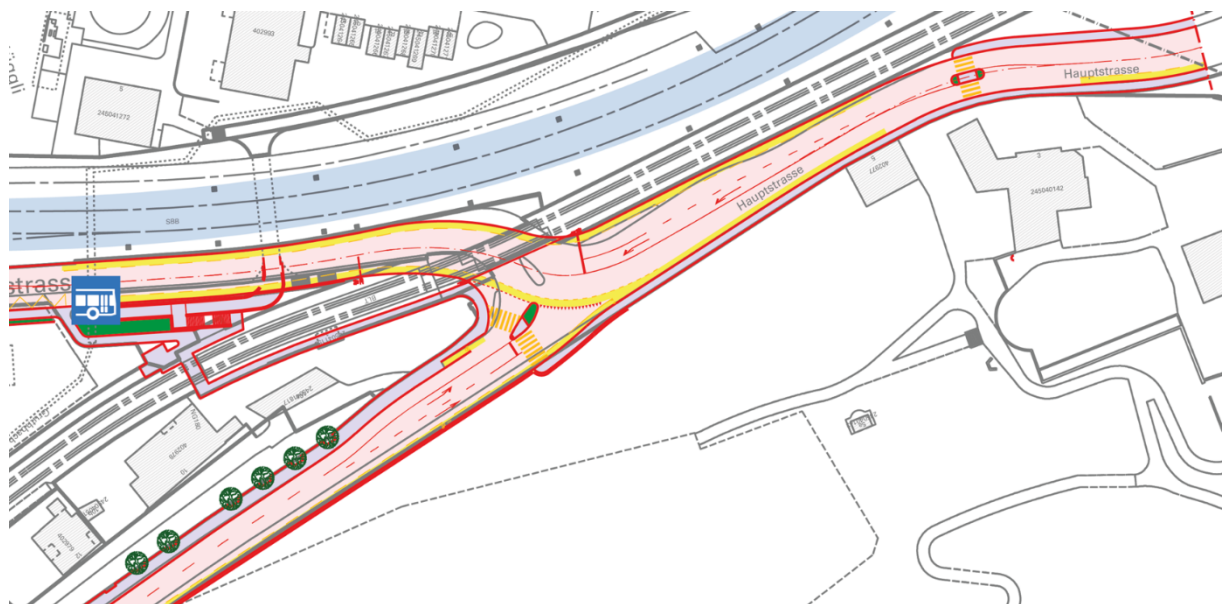


Abb. 5: Situation Hauptstrasse

Die Hauptstrasse wird im Bereich der Bahnhofstrasse umgestaltet. Neu verläuft die Kantonstrasse und damit auch die Hauptrichtung durch die Bahnhofstrasse. Die Hauptstrasse in Richtung Münchenstein Dorf wird zur Gemeindestrasse herabgestuft und ist nicht mehr vortrittsberechtigt.

In Fahrriichtung Münchenstein Dorf wird eine Abbiegespur angeordnet. In Fahrriichtung Basel sind eine Linksabbiege- und eine Geradeausspur vorgesehen. Beide Spuren haben keinen Vortritt. Auf-

grund dieser Massnahmen fehlt der Platz, um im Kreuzungsbereich beidseitig ein Trottoir anzuordnen. Von Münchenstein Dorf herkommend verläuft ein Rad- und Fussweg auf der Westseite in Richtung Bahnhofstrasse. Fussgängerinnen und Fussgänger werden vor der Kreuzung auf die Ostseite (Bruckguet) geführt. Nach circa 100 m steht im Strassenraum wieder mehr Raum zur Verfügung, sodass ab diesem Punkt beidseitig ein Trottoir angeordnet werden kann.

Bahnhofstrasse, Münchenstein

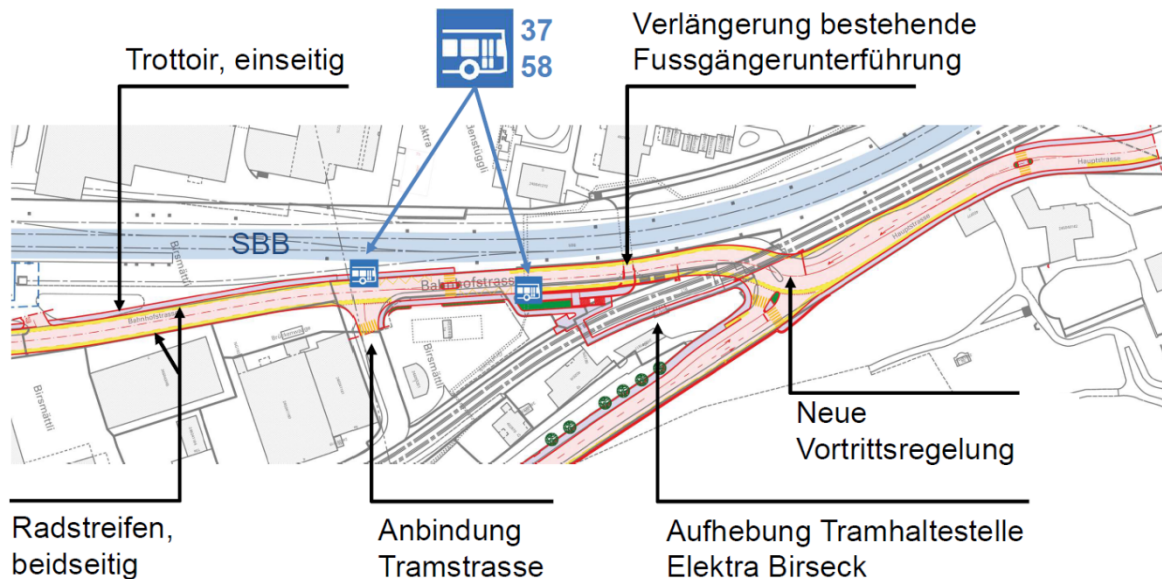


Abb. 6: Situation Bahnhofstrasse

Der Abschnitt der Bahnhofstrasse zwischen der Hauptstrasse und der Heiligholzstrasse (Brücke) wird minimal angepasst. Die umfangreichste Veränderung betrifft den Bereich der bestehenden Tramhaltestelle Elektra Birseck, die aufgehoben werden kann (s. oben unter «Schnittstellen zum öffentlichen Verkehr»).

Auf dem weiteren Abschnitt wird die Strassenbreite den neuen Anforderungen angepasst. Die Bahnhofstrasse ist eine kantonale Radroute, bislang allerdings ohne Radstreifen. Diese werden neu beidseitig ergänzt. Zwischen dem Bahnhof und der bisherigen Haltestelle Elektra Birseck wird das fehlende Trottoir auf der Westseite ergänzt.

In diesem Zusammenhang müssen die beiden vorhandenen Bushaltekanten für die Linie 58 leicht verschoben und neu erstellt werden.

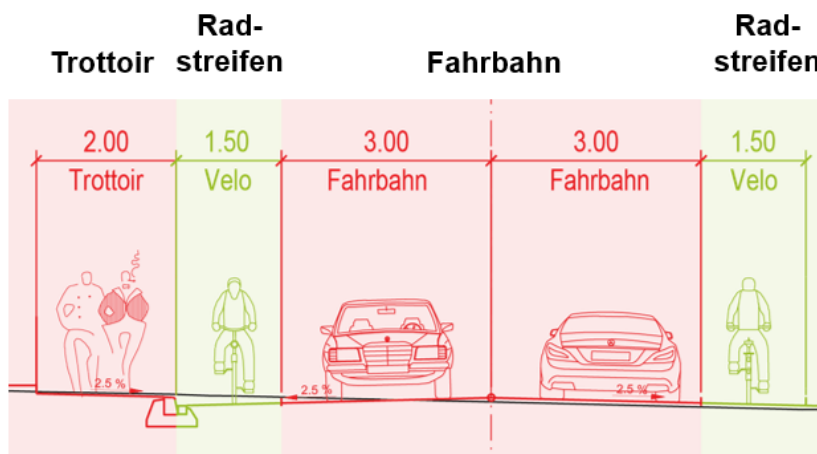


Abb. 7: Regelquerschnitt – Bahnhofstrasse

Heiligholzstrasse inkl. Brücke, Münchenstein

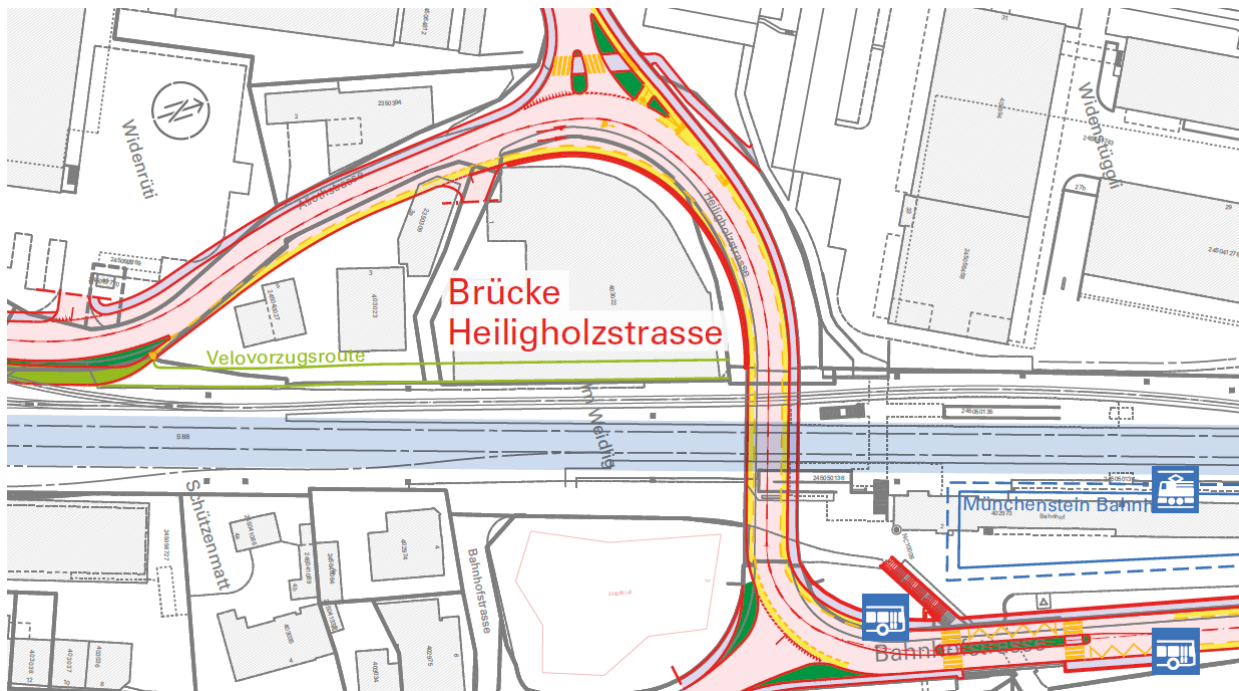


Abb. 8: Situation Heiligholzstrasse

Der rund 130 m lange Abschnitt der Heiligholzstrasse umfasst die Brücke über den Bahnhof Münchenstein. Die Brücke verfügt gegenwärtig beidseitig über ein Trottoir und die Fahrbahn. Auf dieser wichtigen kantonalen Radroute fehlen jedoch bislang Radstreifen.

Im Zuge der Anpassungen werden künftig beidseitig Radstreifen eingerichtet, wodurch die Radroute deutlich verbessert wird. Aufgrund des begrenzten Platzes entfällt hingegen das beidseitige Trottoir. Um ein zweites Trottoir anzuhängen, wäre zwar eine Verbreiterung der Brücke möglich, das ist im vorliegenden Vorprojekt jedoch nicht vorgesehen. Als alternative Fussverbindung bleibt die Personenunterführung des Bahnhofs direkt daneben weiterhin bestehen.

Die beiden vorhandenen Bushaltekanten auf der Bahnhofstrasse für die Linie 58 werden behindertengerecht ausgestaltet. Die am Bahnhof Münchenstein endenden Linien 37 und 63 halten auf dem Bahnhofplatz.

Um bauliche Eingriffe an der Brücke zu vermeiden, wird der Radstreifen Richtung Osten auf dem heutigen Trottoir geführt. Als Anpassung genügt eine Erhöhung des Brückengeländers auf eine Höhe von 1,30 m.

Gegenwärtig verläuft die Heiligholzstrasse beim Einbieger zur Aliothstrasse vorfahrtsberechtigt weiter in Richtung Westen (Heiligholz). Mit der geplanten Anpassung der Verkehrsführung wird die Heiligholzstrasse künftig zur untergeordneten Strasse, so dass sie von Westen kommend keinen Vortritt mehr hat.

Für Velofahrende wird die Kreuzung in Richtung Heiligholz benutzerfreundlicher gestaltet. Eine neu geplante Insel mit Velofurt ermöglicht eine sichere und direkte Querung. Die Furt dient Velofahrenden, die aus der Aliothstrasse kommen. Velofahrende, die der Kantonsstrasse in Richtung Aliothstrasse folgen, müssen ab der Kreuzung auf der Fahrbahn (MIV-Spur) fahren, da aufgrund bestehender Bebauung nicht genügend Platz für zwei Radstreifen vorhanden ist.

Um die Fusswegverbindung zu verbessern, ist ein neuer Fussweg geplant. Dieser soll den bestehenden Fussweg von der Personenunterführung des Bahnhofs mit der Kreuzung verbinden.

Aliothstrasse, Münchenstein

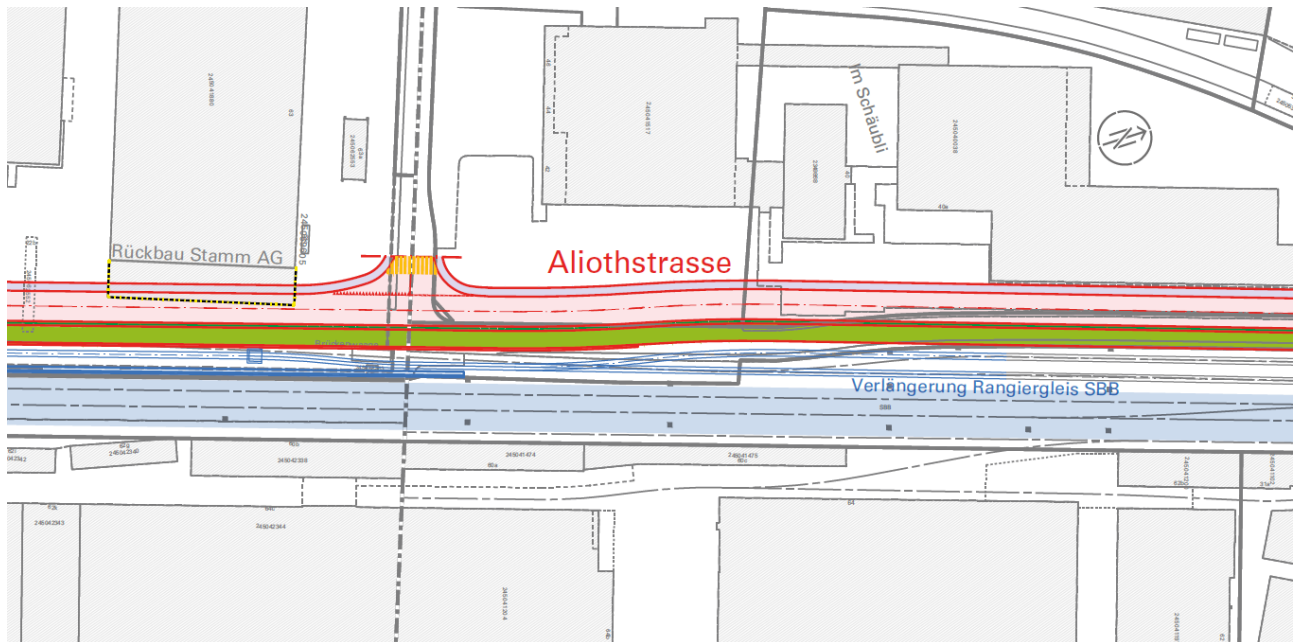


Abb. 9: Situation Aliothstrasse

Die Aliothstrasse bleibt grundsätzlich in der heutigen Lage bestehen. Der Strassenraum wird hingegen durch den Ausbau zur Kantonsstrasse und die Velomassnahmen verbreitert (siehe Abb. 9). Neu ist eine Radroute entlang des SBB-Trassees, als Teil der Velovorzugsroute (VVR) Birsstadt Ost, geplant. Die VVR wird 4,00 m breit, ergänzt durch eine 1,00 m breite Rabatte zwischen Strasse und Radweg.

Die Velovorzugsroute soll durchgehend von Aesch bis nach Basel führen. Auf der Höhe des Abzweigers zur Weidenstrasse wird die Route weiter entlang des Bahntrassees verlaufen und nicht mehr der Strasse Richtung Heiligholz folgen (siehe Abb.9).

Zwischen der Weiden- und Heiligholzstrasse wird anstelle der Velovorzugsroute ein Radstreifen auf der Fahrbahn in Richtung Norden (Heiligholzstrasse) vorgesehen. Wie bereits im vorgängigen Kapitel angedeutet, wird auf einen Radstreifen von der Heiligholzstrasse in Richtung Süden (Aliothstrasse) verzichtet. Diese Lösung ist in erster Linie auf die begrenzten Platzverhältnisse zurückzuführen. Der Verzicht auf den Radstreifen in Richtung Süden ist aufgrund der topografischen Gegebenheiten vertretbar, da die Strasse in Richtung Norden stark ansteigt. Aus diesem Grund wurde entschieden, den Radstreifen bergwärts anzuordnen. Zudem beträgt der Abschnitt ohne Radstreifen lediglich circa 120 m.

Der Radstreifen dient als wichtige Verbindung zwischen der Velovorzugsroute und der kantonalen Radroute entlang der Heiligholzstrasse.

Neu wird zudem das fehlende Trottoir auf der Westseite der Strasse angehängt, um die Fussverbindung Richtung Bahnhof zu gewährleisten.

An der Gemeindegrenze zwischen Münchenstein und Arlesheim macht die Aliothstrasse heute eine Kurve in Richtung Westen. Künftig wird die Kantonsstrasse jedoch geradeaus entlang des SBB-Trassees geführt. Die Aliothstrasse (nach Westen) bleibt erhalten und wird als Einmündung ohne Vortritt ausgebildet.

Parallel zur Aliothstrasse bis zur Gemeindegrenze liegen Industrie- und Rangiergleise. Diese befinden sich direkt neben dem SBB-Trasse. Die SBB plant, das bestehende SBB-Rangiergleis aufgrund neuer Anforderungen an den Güterverkehr um 40 m in Richtung Laufen von heute 160 m auf neu 200 m zu verlängern. Dies hat zusätzlich Auswirkungen auf die Platzverhältnisse.

Entlang der Aliothstrasse ergeben sich massgebende Herausforderungen in der Kompensation wegfallender Parkplätze der Paul Ullrich AG und der Stamm Bau AG. Die Kompensation der wegfallenden Parkplätze und die Sicherstellung eines funktionierenden Arealbetriebs ist Teil der anstehenden Projektierungsphase.

Talstrasse, Arlesheim

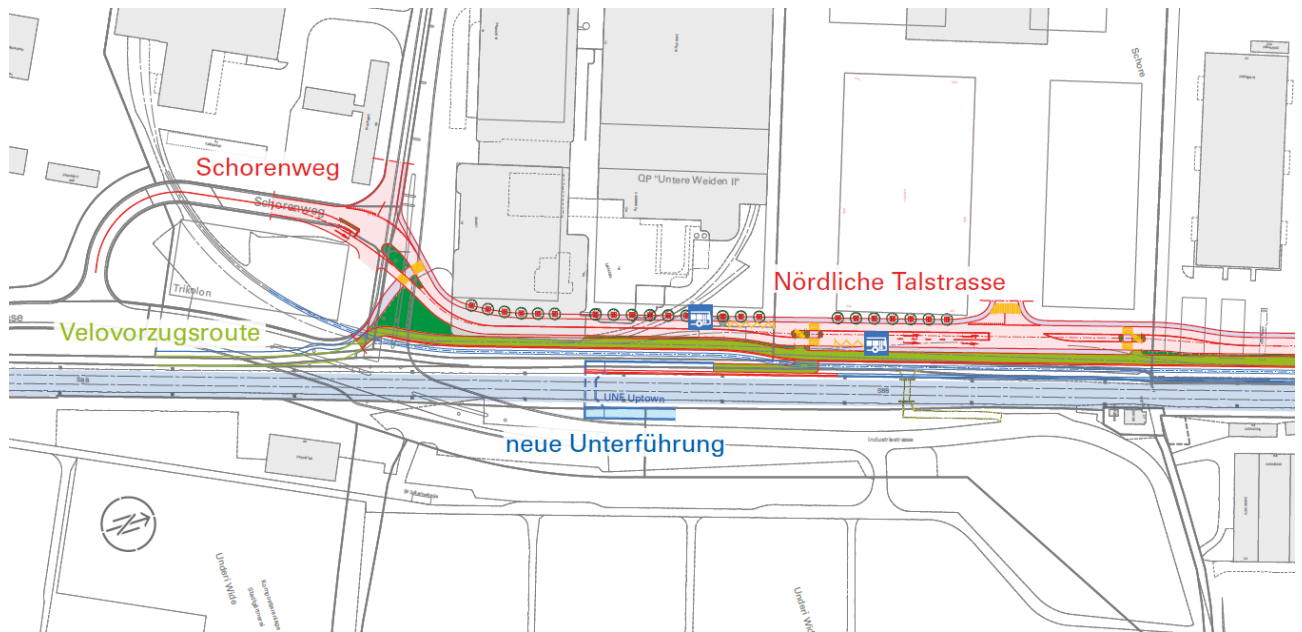


Abb. 10: Situation Talstrasse

Der Strassenabschnitt auf Arlesheimer Boden ist ein kompletter Neubau. Heute gibt es auf diesem Abschnitt nur einen Fussweg. Der Strassenquerschnitt ist identisch mit dem Strassenabschnitt der Aliothstrasse (siehe Abb. 11).

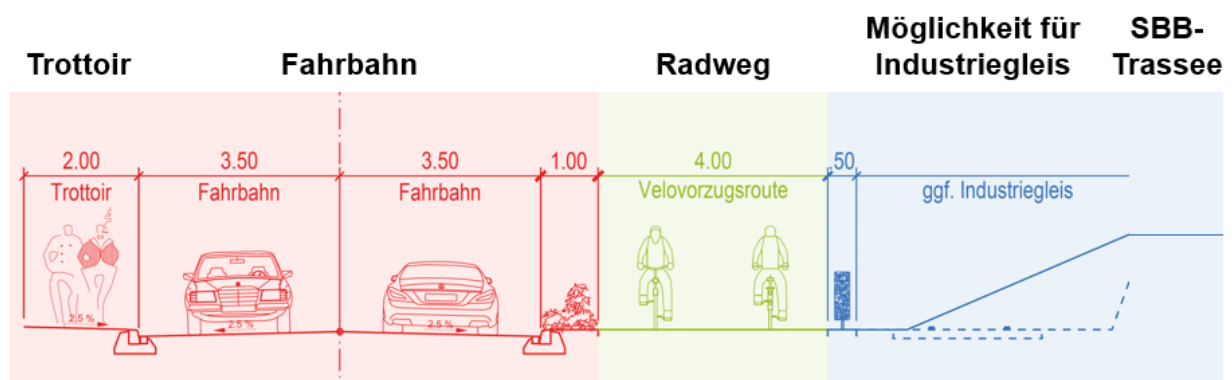


Abb. 11: Regelquerschnitt – Neue Talstrasse

Bei der Liegenschaft Aliothstrasse 63 (Stamm Bau AG) ist der Raum zwischen den SBB Gleisen und dem Gebäude für den geplanten Strassenquerschnitt zu gering. Durch einen Teilrückbau, dem Kopfbau, der Liegenschaft kann der erforderliche Freiraum geschaffen werden.

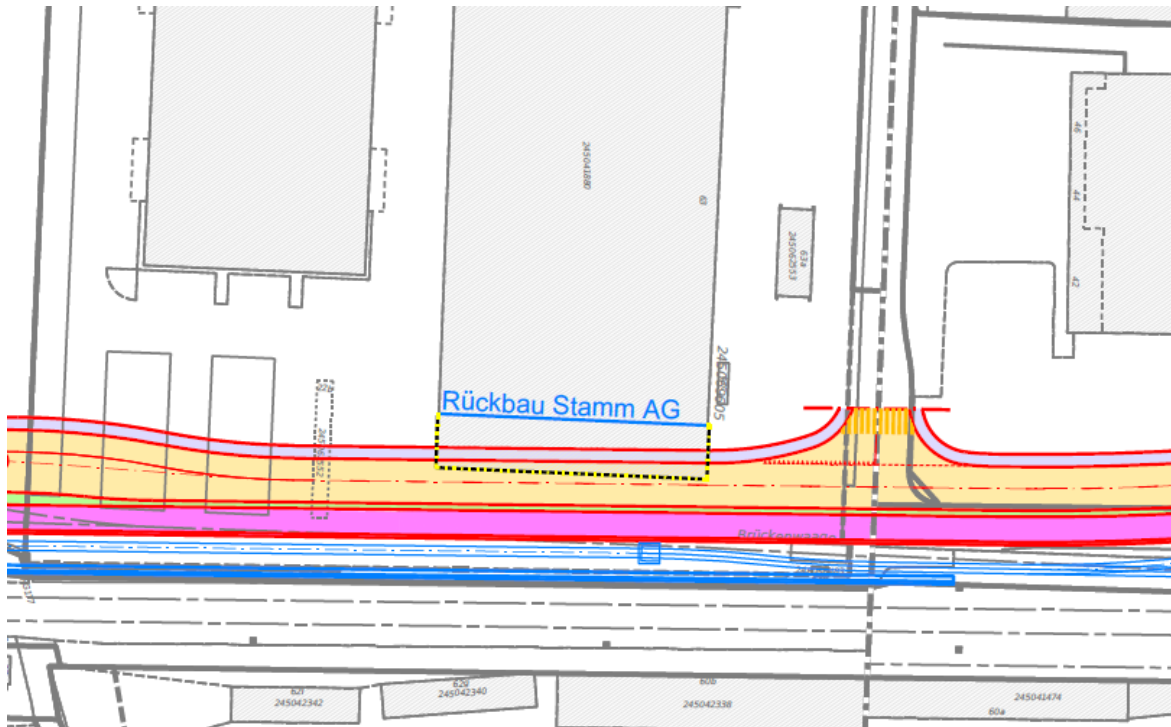


Abb. 12: Rückbau Stamm Bau AG

Hier muss berücksichtigt werden, dass der Grossteil der Liegenschaft im Bauinventar Basel-Landschaft als kommunal schützenswert ist und nicht verändert werden darf. Der erforderliche Rückbau betrifft den Anbau (Kopfbau) neueren Datums, welcher nicht unter Schutz steht. Es haben bereits erste Gespräche mit der Stamm Bau AG stattgefunden. Der Betrieb der Stamm Bau AG wird durch den vorgesehenen Gebäudeabbruch, der die Haustechnik beinhaltet, stark tangiert. Im Rahmen des Bauprojekts müssen dafür sowie für Logistikfragen die notwendigen Lösungen gemeinsam mit der Stamm Bau AG erarbeitet werden. Erste Ideen wurden grob betrachtet und mit Schleppkurven geprüft.

Zwischen dem Schorenweg und der Stamm Bau AG entsteht die Überbauung «uptownBasel». Das erste Gebäude (Schorenweg 44) ist bereits umgesetzt und in Betrieb. Neben dieser Liegenschaft ist die künftige Zufahrt für das Gesamtareal geplant. Es ist eine Spur für den Linksabbieger in das Areal geplant, da die Verkehrsmenge in diesem Abschnitt hoch ist.

Südlich der Abbiegespur ist eine neue Bushaltestelle vorgesehen, die die heutigen Haltestellen «Aliothstrasse» und «Schorenweg» ersetzt. Die Lage der Bushaltestelle ist auf das Fusswegkonzept der Gemeinde Arlesheim abgestimmt. Südlich der Liegenschaft Schorenweg 44 (Überbauung Uptown) ist ein Fuss- und Radweg angedacht.

Die Personenunterführung unter dem SBB-Trasse hindurch ist in einem schlechten Zustand und wird geschlossen. Etwa 130 m in Richtung Süden ist eine neue Unterführung geplant, welche neu auch für Velofahrende nutzbar sein wird. Über eine Rampe ist sie mit der Radroute verbunden. Die Strasse kann an dieser Stelle ebenfalls gequert werden. Mit der neuen Unterführung werden die Areale östlich der Bahn an die neue Velovorzugsroute angebunden. Anschliessend an die Unterführung gelangt man über die Fusswege des Schorenareals zum Birsraum.

Die Talstrasse wird auf der Südseite an den bestehenden Schorenweg angeschlossen. Der Schorenweg liegt unter der Sundgauerstrasse, welche auf einem Viadukt verläuft. Die Stützen des Viadukts haben einen starken Einfluss auf den Verlauf der Strassen, des Trottoirs und Radwegs in diesem Bereich.

2.3.3. Nachbarprojekt: Gesamtbild Raum Talstrasse / Projekt Gesamtbild

Das Projekt Talstrasse steht in Zusammenhang mit der zukünftigen Entwicklung des Gesamtgebiets Schoren / Gstad, welches gemäss kantonalem Richtplan ein Arbeitsgebiet kantonalen Bedeutung, ein Entwicklungsschwerpunkt sowie Entwicklungsgebiet ist. In Zusammenarbeit mit dem Amt für Raumplanung (ARP) und den beiden Gemeinden Münchenstein und Arlesheim wurde 2023 eine Ideenskizze für das Gebiet Schoren / Gstad, das sogenannte «Gesamtbild Raum Talstrasse» erarbeitet. Dieses soll für Siedlung, Landschaft (Grün und Freiraumplanung) und Mobilität als Rahmen und roter Faden für künftige Entwicklungen dienen. Darin eingebettet sind die Überlegungen zum Projekt Talstrasse als Kantonsstrasse sowie Massnahmen zur langfristigen Aufwertung und besseren Erschliessung des Bahnhofsgebietes Münchenstein.

Das "Gesamtbild Raum Talstrasse" wird parallel zum Bauprojekt Talstrasse im Rahmen der weiteren Planung vertieft. Dabei sind insbesondere die Schnittstellen zwischen der Arealentwicklung und dem bereits gesetzten Projekt Talstrasse zu klären, ebenso die Konzeption der Verkehrs- und Fusswegeführung sowie der öffentlichen Räume im Planungsgebiet und der Einbezug der Grundeigentümerschaften. Das Projekt Gesamtparkierung fliesst ins Projekt Gesamtbild ein.

Das Gesamtbild soll unter Einbezug der Gemeinden Arlesheim und Münchenstein, der relevanten Grundeigentümerschaften und der Bevölkerung weiterentwickelt werden. Es schafft die Grundlage, um die mit der Verlegung der Kantonsstrasse initiierten Erschliessungsvorteile im Gebiet in Wert zu setzen und langfristig eine dynamische und hochwertige Entwicklung des Standorts Schoren / Gstad zu gewährleisten. Dies im Sinne des Schwerpunkts «Standortqualität» im Langfristprogramm der Regierung.

2.3.4. Mitwirkung

Das öffentliche Mitwirkungsverfahren zum Ausbau der Talstrasse fand vom 2. bis zum 31. Mai 2024 statt. Weiter fanden am 29. und 30. April 2024 öffentliche Informationsveranstaltungen statt. Am 29. April wurde die Grundeigentümerschaften- / Firmen- / Anwohnendeninformation und am 30. April die Bevölkerungsinformation durchgeführt. Die Bevölkerung konnte im Rahmen dieses Verfahrens zum Entwurf des Vorprojektes Stellung nehmen, Einwendungen erheben und Vorschläge einreichen. Bei der weiteren Planung werden sie berücksichtigt, sofern sie sich als sachdienlich erweisen. Das Mitwirkungsverfahren dient dazu, bereits in einer frühen Planungsphase Problempunkte zu erkennen.

Insgesamt wurden 23 schriftliche Eingaben beim Tiefbauamt eingereicht. Die Hauptanliegen sind wie folgt und werden, wenn möglich in den kommenden Planungen berücksichtigt.

- Es wird grundsätzlich als positiv angesehen, dass Siedlungsgebiete entlang der heutigen Kantonsstrasse entlastet werden (vor allem Münchenstein Dorf). Und dadurch Möglichkeiten für verkehrliche und gestalterische Massnahmen auf der neuen Gemeindegasse entstehen.
- Der Raumbedarf der geplanten Velomassnahmen mit dem getrennten Radweg als Velovorzugsroute wird kritisch gesehen. Es sollen alternative Linienführungen geprüft werden.
- Die Beanspruchung von heutigen Gewerbeflächen für den Ausbau der Talstrasse soll möglichst vermieden oder optimiert werden.
- Die Anbindungen zu Tram und Bus sind wichtig und im Projekt entsprechend einzuplanen.
- Es werden weitere Querungen des SBB-Trasses gewünscht.
- Der Rückbau des Sundgauerviadukt soll vorgezogen werden.

Der entsprechende Mitwirkungsbericht wurde den Einsprechern zugestellt und veröffentlicht.

2.3.5. Termine

- Überweisung Landratsvorlage Genehmigung Generelles Projekt und Ausgabenbewilligung für Erarbeitung Bauprojekt 2. Q. 2026
- Erarbeitung Bauprojekt inkl. Umweltverträglichkeitsbericht 2026 – 2027
- Planauflageverfahren 2028
- Landratsvorlage und Beschluss Ausgabenbewilligung Realisierung 2028/29
- Ausführungsprojekt und Submissionen 2029
- Voraussichtlicher Baubeginn 2030

Der Terminplan ist sehr ambitioniert und geht von einer reibungslosen Planung und Abwicklung des Vorhabens aus. Der gesamte Terminplan hat den Vorbehalt, dass kein Referendum ergriffen wird und Einsprachen nicht ans Gericht weitergezogen werden. Insbesondere gilt es zu beachten, dass aufgrund der engen Platzverhältnisse, der Eingriffe in bestehende Parzellen und Betriebe und wegen Abhängigkeiten gegenüber Dritten Verzögerungen entstehen können.

Das Projekt ist im Agglomerationsprogramm Basel 4. Generation angemeldet. Dies bedeutet, dass mit dem Bau Ende 2028 begonnen werden sollte. Aus diesem Grund wird im Bauprojekt geprüft, ob das Projekt etappiert realisiert werden kann, so dass eine Etappe Ende 2028 in den Bau gehen kann.

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 Einwohnerinnen und Einwohner als auch Beschäftigter 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 gesamtverkehrlich – 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 nebst technischen Aspekten auch umwelt- und raumplanerische Belange inkl. Klimafragen zu berücksichtigen sowie Finanzierbarkeit und gesellschaftliche Akzeptanz sicherzustellen.

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 MIV stehen folgende Hauptstossrichtungen im Vordergrund; die Sicherstellung der Leistungsfähigkeit der bestehenden Hochleistungsstrassen durch den Bund (Bau Rheintunnel und 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 sied-

lungsgerechte Erneuerung und Instandsetzung von Ortsdurchfahren 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.

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, in Frenkendorf-Füllinsdorf sowie in Liestal.

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft

Der kantonale Richtplan des Kantons Basel-Landschaft weist die Gebiete «Arlesheim – Im Tal» und «Münchenstein – Unter Gstad» als Arbeitsplatzgebiete von kantonomer Bedeutung aus. Weiter ist das Bahnhofsgelände von Münchenstein als Entwicklungsschwerpunkt eingetragen. Der Richtplan sieht in Zukunft eine Aufwertung des Bahnhofsgeländes vor. Für die Verkehrsinfrastruktur ist im Richtplan, mit Koordinationsstufe Festsetzung, die Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal (inkl. Abtretung) und parallel zur neuen Kantonsstrasse ein kantonaler Radweg enthalten.

2.5. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

- [SGS 430 - Strassengesetz - Kanton Basel-Landschaft](#)
- [SGS 400 - Raumplanungs- und Baugesetz - Kanton Basel-Landschaft](#)
- [SGS 780 - Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft - Kanton Basel-Landschaft](#)
- [Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft \(KRIP\)](#)
- Die vorliegende Ausgabenbewilligung untersteht der fakultativen Volksabstimmung gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung.

2.6. Finanzielle Auswirkungen

Eine Grobkostenschätzung (+/- 20 %) geht von Gesamtkosten für den Ausbau als Kantonsstrasse inkl. den vorgesehenen Fuss- und Velomassnahmen sowie Landerwerb von rund 38'500'000 Franken inkl. MwSt. aus.

Ausgabenbewilligung für die Projektierung

Die Kosten für die Erarbeitung des Bauprojektes mit Umweltverträglichkeitsprüfung bis zur Bewilligung für das Projekt Ausbau Talstrasse werden auf 3'300'000 Franken inkl. MwSt. +/- 10 % geschätzt.

Für den Abtausch der Kantonsstrasse und den Gemeindestrassen werden zusätzliche Ausgaben benötigt. Die Kosten für Koordination und Abstimmung mit den Gemeinden werden auf 200'000 Franken inkl. MwSt. +/- 10 % geschätzt.

Zur vertieften Studie und weiteren Projektierung des Projekts Parkierung (inkl. Betriebs- und Arealplanung betroffener Anstösser) werden zusätzliche Ausgaben benötigt. Die Kosten werden auf 1'000'000 Franken inkl. MwSt. +/-10 % geschätzt.

In der vorliegenden Ausgabenbewilligung werden die folgenden Projektierungsarbeiten beantragt:

Projektierung Parkierung, Betriebs- und Arealplanung	CHF	1'000'000.-
Abtausch Kantonsstrasse / Gemeindestrassen	CHF	200'000.-
<u>Projektierung Bauprojekt und Bewilligung</u>	CHF	<u>3'300'000.-</u>
Total Ausgabenbewilligung (inkl. MwSt.)	CHF	4'500'000.-

Die Ausgabenbewilligung wird über einen einmaligen Beitrag zulasten der Investitionsrechnung finanziert. Der kalkulierte und angestrebte Ausgabenbetrag beläuft sich auf 4'500'000 Franken. Dieser Betrag unterliegt einer Kostengenauigkeit von ±10 %. Dies bedeutet, dass:

Die tatsächlich anfallenden Kosten nach heutigem Kenntnisstand zwischen 4'050'000 (90 %) und 4'950'000 Franken (110 %) liegen werden.

Richtgrösse für die Realisierung des Bauvorhabens ist jedoch der im Ausgabenbeschluss aufgeführte Betrag von 4'500'000 Franken (100 %).

Die im Ausgabenbeschluss angegebene Kostengenauigkeit von ±10 % hat zur Folge, dass eine allfällige Überschreitung der im Landratsbeschluss aufgeführten Ausgabe bis zum Betrag von 450'000 Franken (10 % von 4'500'000 Franken) keine Erhöhung der Ausgabenbewilligung erforderlich macht.

Lohn- und Materialpreisänderungen gegenüber der Preisbasis Baupreisindex Nordwestschweiz, Tiefbau, vom Oktober 2024, Indexstand: 116.6; (Basis Oktober 2020 = 100) werden mitbewilligt und sind in der Abrechnung nachzuweisen.

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

<i>siehe Kapitel 2.5.</i>							
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:	P2301	Kt:	50100010	Kontierungsobj.:	701922
Verbuchung		Erfolgsrechnung	X	Investitionsrechnung		
Massgeblicher Ausgabenbetrag (in CHF)			4'500'000			

Investitionsrechnung

Ja Nein

	Voraussichtlich jährlich anfallende Beträge:	PC	Kt	2026	2027	2028	Total
A	Investitionsausgaben		5	1'000'000	2'500'000	1'000'000 ??	4'500'000
E	Beiträge Dritter*		6	0	0	0	0
	Nettoausgabe			1'000'000	2'500'000	1'000'000	4'500'000

* 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):

Das Projekt ist im AFP 2026–2029 und Investitionsprogramm 2026–2035 enthalten.

Die Anpassungen für das Jahr 2028 erfolgen mit der Überarbeitung des Investitionsprogramms 2027–2036.

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

Das Projekt Ausbau Talstrasse wurde beim Bund zur Mitfinanzierung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel angemeldet und ist im Programm der 4. Generation enthalten. Es kann mit einem Beitrag von 35 % der anrechenbaren Kosten, maximal mit 8'350'000 Franken inkl. MwSt. (7'730'000 Franken exkl. MwSt.) gerechnet werden.

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

Zusammenfassung Folgekosten in CHF			PC	Kt	2032	2033	2034	2035	2036
A	1	Nettoinvestitionen			30'150'000				
A	2	zusätzliche Betriebskosten (inkl. Personalkosten)	2301	31/30	0	0	0	0	0
A		zusätzliche Unterhaltskosten	2301	31	167'917	155'000	155'000	155'000	155'000
A		Abschreibungen	2301	33	572'813	528'750	528'750	528'750	528'750
A		kalkulatorische Zinskosten 4%	2102	34	653'250	603'000	603'000	603'000	603'000
A		Folgekosten brutto			1'393'979	1'286'750	1'286'750	1'286'750	1'286'750
E	3	Folgeeertrag brutto	23xx	42/43	0	0	0	0	0
A	2-3	Folgekosten netto			1'393'979	1'286'750	1'286'750	1'286'750	1'286'750
A	4	Rückbaukosten (soweit voraussehbar)			-				
	5	Zusätzliche Stellen in FTE			0.0	0.0	0.0	0.0	0.0

PC = Profitcenter; Kt = Kontengruppe

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

Keine Auswirkungen.

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

30 % Projektleiterstelle

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

Siehe Kapitel 2.4.

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

Chancen	Gefahren
Durchgehende Kantonsstrasse im Tal	Keine Einigung über den Abtausch der Strassen mit den Gemeinden Arlesheim und Münchenstein
Erschliessung vom Talboden verbessern	Terminverzögerungen durch Einsprachen
Siedlungsgebiete entlang heutiger Kantonstrasse von Verkehr entlasten (vor allem Münchenstein Dorf)	Abhängigkeit von Dritten (SBB, angrenzende Firmen/Betriebe)
Verkehrliche Situation generell verbessern	Reduktion oder Entfall der Bundesbeiträge aus dem Agglomerationsprogramm Region Basel durch verspätete Realisierung
Bündelung Verkehrsträger im Tal	
Siedlungsgebiete entlang heutiger Kantonstrasse von Emissionen (Lärm, Luft) entlasten	

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

Ende 2032

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

Kosten / Nutzen:

Die Planung und Realisierung erfolgt aufgrund einer Motion und ist im Grundsatz unbestritten. Der verkehrliche Nutzen besteht in der Reduktion des Verkehrsaufkommens im historischen Dorf Münchenstein und in den Siedlungsgebieten um rund einen Drittel und der Verbesserung der Erschliessung der Arbeitsgebiete. Dadurch erhöht sich die Wirtschaftsleistung des gesamten Arbeitsgebiets. Die Reduktionen des Verkehrs in den Siedlungsgebieten hat einen positiven Einfluss auf die Emissionen (Luft, Lärm, etc.), was einen Rückgang der Gesundheitskosten bedeutet.

Risikobeurteilung:

Der Eingriff und die Abhängigkeit zur Arealentwicklung (u. a. uptownBasel AG, Stamm Bau AG, Ullrich AG) ist teilweise bedeutend und daraus ergeben sich auch Verfahrens- und finanzielle Risiken. Zu deren Meisterung ist das spezifische Mandat ("Parkierung-, Betriebs- und Arealplanung") vorgesehen, welches zusammen mit den betroffenen Grundeigentümern den Eingriff und die Abhängigkeit zur Arealentwicklung untersuchen wird.

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^{bis} Geschäftsordnung Landrat](#))

Keine Auswirkungen.

2.9. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

Die Gemeinden Arlesheim und Münchenstein haben den Entwurf der vorliegenden Landratsvorlage zur Stellungnahme erhalten. Nachfolgend werden die eingegangenen Rückmeldungen der Gemeinden im Originalwortlaut wiedergegeben. Jeweils direkt anschliessend nimmt die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) dazu Stellung und hält die kantonale Beurteilung fest (*in kursiver Schrift*).

2.9.1. Rückmeldung der **Gemeinde Arlesheim (Stellungnahme zur Landratsvorlage vom 19. Dezember 2025):**

Der Gemeinderat begrüsst den geplanten Bau der kantonalen Talstrasse sehr. Sie wird die Weiterentwicklung des Gewerbegebiets fördern und das Siedlungsgebiet vom Durchgangsverkehr entlasten.

Die geplante Velovorzugsroute wird ebenfalls sehr begrüsst, da sie die Bemühungen der Birsstadt unterstützt, Autofahrende zum Umsteigen auf das Fahrrad zu bewegen. Die Konflikte zwischen schnellen Radfahrenden und Erholungssuchenden können auf der bestehenden Radroute entlang der Birs entschärft werden.

Knotenpunkt Schorenweg

Um Staus zu verhindern, muss am südlichen Ende des Projekts zwingend auch der Knotenpunkt zwischen heutigem Schorenweg und der kommunalen Talstrasse in die Projektierung aufgenommen werden. Der Gemeinderat empfiehlt hier nochmals die Planung eines Kreisels.

Kommentar BUD:

Der Kanton nimmt den Hinweis der Gemeinde Arlesheim zum Knotenpunkt zwischen dem heutigen Schorenweg und der kommunalen Talstrasse zur Kenntnis. Die von Ihnen empfohlene Prüfung der Ausgestaltung dieses Knotens einschliesslich der Variante eines Kreisels wird im Rahmen der weiteren Projektierung vertieft geprüft und Ihr Anliegen somit berücksichtigt, vgl. Kapitel 2.3.2.

Fuss- und Radunterführung unter der Bahnlinie

Die Fuss- und Radunterführung unter der Bahnlinie soll als Teil der kantonalen Basis-Radroute in das Kantonale Ausbauprojekt Talstrasse aufgenommen werden. Die Planung der Unterführung ist wegen der langen Bewilligungsfristen und der Vorgaben vom Agglomerationsprogramm Nr. 4 zeitkritisch, aber nicht von der Planung der kantonalen Talstrasse bzw. Velovorzugsroute zu trennen. Sie soll vom Kanton deshalb prioritär vorangetrieben werden. Die Kostentragung der Fuss- und Radunterführung sollte auch Teil der Vereinbarungen sein, die in der Projektphase zwischen Kanton und der Gemeinde vereinbart werden sollen (siehe Entwurf Landratsvorlage, S. 7, letzter Satz im Kap. 2.3.).

Kommentar BUD:

Die Fuss- und Radunterführung unter der Bahnlinie steht nicht in einem unmittelbaren, sachlichen Zusammenhang mit dem Ausbau der Talstrasse. Die Erschliessung innerhalb des Gemeindegebiets sowie die Erstellung und Führung von Fusswegen und lokalen Radwegen fallen gemäss Strassengesetz (SGS 430 Art. 6) in die Zuständigkeit der Gemeinde.

Die Fuss- und Radunterführung ist unabhängig vom Ausbauprojekt Talstrasse zu betrachten und durch die Gemeinde umzusetzen. Sie müsste auch dann realisiert werden, falls das Projekt Talstrasse nicht zur Umsetzung kommen würde. Die Unterführung ist auch explizit als Gemeindeprojekt im Agglomerationsprogramm Basel eingestellt und wird vom Bund mitfinanziert.

Aus diesen Gründen wird die Fuss- und Radunterführung nicht in das kantonale Ausbauprojekt Talstrasse aufgenommen. Die beiden Projekte können jedoch parallel weiterbearbeitet und wie bis anhin im Rahmen der jeweiligen Planungen aufeinander abgestimmt werden.

2.9.2. Rückmeldung der **Gemeinde Münchenstein** (Stellungnahme zur Landratsvorlage vom 28. Januar 2026):

Abtausch Kantons- und Gemeindestrassen vorbehältlich Tempo 30-Gutachten

Der Gemeinderat stimmt dem generellen Abtausch der Kantons- und Gemeindestrasse zu, vorbehältlich, dass die Sicherheitsdirektion Basel-Landschaft die Erarbeitung des Gutachtens für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h an der Hauptstrasse im 1. Quartal 2026 in Prüfung gibt.

Kommentar BUD:

Der Kanton nimmt zur Kenntnis, dass der Gemeinderat dem generellen Abtausch der Kantons- und Gemeindestrassen zustimmt, dies unter Vorbehalt, dass das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft die Erarbeitung eines verkehrstechnischen Gutachtens für eine abweichende Höchstgeschwindigkeit von 30 km/h auf der Hauptstrasse in Prüfung gibt.

Das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft erklärt sich bereit, die Erarbeitung des hierfür erforderlichen verkehrstechnischen Gutachtens im ersten Quartal 2026 in Auftrag zu geben. Damit kann dem Vorbehalt der Gemeinde entsprochen werden.

Trassensicherung im Zusammenhang mit dem Ausbau der Talstrasse

Die Gemeinde weist darauf hin, dass in Abweichung zur Landratsvorlage die Gemeinde keine Trassensicherung vornimmt und davon ausgeht, dass die nötige Trassensicherung für die neue Kantonsstrasse "Talstrasse" durch den Kanton vorgenommen wird.

Kommentar BUD:

Mit der Trassensicherung verbindet die Gemeinde einen für sie unentgeltlichen flächengleichen Abtausch der Verkehrsflächen. Die Landerwerbskosten für die Erstellung der Kantonsstrasse im Tal sollen vollumfänglich durch den Kanton getragen werden. Dieses Vorgehen entspricht nicht der Praxis und den Modalitäten für Übernahmen und Abtretungen von Strassen zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und den Gemeinden, vgl. Kapitel 2.3.1.

Wie in der Landratsvorlage vorgesehen, wird am Grundsatz des Kantons Basel-Landschaft festgehalten, wonach die Modalitäten der Trassensicherung und die damit verbundenen Konditionen nicht Gegenstand der vorliegenden Ausgabenbewilligung sind. Dieses Vorgehen dient der Wahrung der Gleichbehandlung aller Gemeinden und der Vermeidung eines Präzedenzfalls.

Die detaillierten Formalitäten und Konditionen der Abtretung sollen im Rahmen der Erarbeitung des Bauprojekts in einer Arbeitsgruppe mit den Gemeinden erfolgen. Ziel ist eine Vereinbarung mit dem entsprechenden Beschluss in der Landratsvorlage für die Ausgabenbewilligung für die Realisierung.

2.10. Vorstösse des Landrats

2.10.1. *Motion 2017/342 von Balz Stückelberger: «Erschliessung des Entwicklungsgebiets «uptown Basel» in Arlesheim»*

Am 14. September 2017 reichte Balz Stückelberger die Motion 2017/342 «Erschliessung des Entwicklungsgebiets, «uptown-Basel» in Arlesheim» ein, welche vom Landrat am 11. Januar 2018 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

Auf dem ehemaligen ABB-Areal in Arlesheim wird in den kommenden Jahren unter dem Titel "Uptown Basel" ein neues Stück Baselbieter Wirtschaftsgeschichte geschrieben. Private Investoren

entwickeln das brachliegende Areal zu einem Kompetenzzentrum für Industrie 4.0 (www.uptown-basel.ch). In mehreren Etappen werden bis 2025 auf rund 35'000 Quadratmetern Büro- und Produktionsflächen entstehen. Es ist davon auszugehen, dass bis zu 1'500 hochqualifizierte Arbeitsplätze aus dem Bereich Industrie 4.0. entstehen werden. Das Investitionsvolumen wird auf über eine halbe Milliarde Franken geschätzt. Diese für den Kanton Baselland vielversprechende Entwicklung ist der Initiative von privaten Investoren zu verdanken. Sie wird begünstigt durch die erst kürzlich revidierte Zonenplanung der Gemeinde Arlesheim.

Um die dynamische Entwicklung des Projekts "uptownBasel" nicht zu bremsen, muss auch die Erschliessung des Areals durch den privaten und den öffentlichen Verkehr dringend optimiert werden. Das Areal liegt zwar verkehrsgünstig direkt neben der Autobahn H 18 und neben der SBB-Linie Basel-Delsberg. Dennoch fehlt eine adäquate Anbindung sowohl an den privaten wie auch an den öffentlichen Verkehr.

Besonderer Handlungsbedarf besteht in Bezug auf die Strassenführung: Die Erschliessung erfolgt heute über die Aliothstrasse, die als Quartiersammelstrasse nicht für die zukünftige Entwicklung und Nutzung des Areals geeignet ist. Stattdessen ist eine direkte Anbindung an die Sundgauerstrasse (z.B. durch Bau einer zusätzlichen Auffahrt/Rampe) erforderlich und ein gerader Strassenverlauf westlich der Bahnlinie anzustreben.

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Erschliessung des Entwicklungsgebiets "uptownBasel" (ehemaliges ABB Areal auf dem Gebiet der Gemeinde Arlesheim) durch eine direkte Anbindung an die Sundgauerstrasse zu realisieren sowie gemeinsam mit den Gemeinden Münchenstein und Arlesheim und den betroffenen Landeigentümern eine Erschliessungsstrasse parallel zur Bahnlinie Basel-Delsberg zu planen und zu erstellen. Damit die Erschliessung mit der Arealentwicklung Schritt halten kann, sind die entsprechenden Massnahmen durch den Kanton entsprechend zu priorisieren.

Stellungnahme des Regierungsrats

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Motion 2027/342 als erfüllt abzuschreiben, da mit der vorliegenden Landratsvorlage das Generelle Projekt für die Erschliessung des Entwicklungsgebiets "uptownBasel" (ehemaliges ABB Areal auf dem Gebiet der Gemeinde Arlesheim) durch die neue Kantonsstrasse mit einer direkten Anbindung zur Sundgauerstrasse genehmigt wird. Die Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal (inkl. Abtretung) ist auch im Richtplan mit Koordinationsstufe Festsetzung enthalten.

3. Anträge

3.1. Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat zu beschliessen:

1. Das Generelle Projekt für den Ausbau der Talstrasse wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
2. Für das Projekt Ausbau der Talstrasse wird für die Projektierung des Bauprojektes eine neue einmalige Ausgabe von 4'500'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Ziff. 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes, die Ziff. 2. des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.

3.2. Abschreibung von Vorstössen des Landrats

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat die Abschreibung des folgenden Vorstoss mit entsprechender Begründung:

1. Die Motion [2017/342](#) «Erschliessung des Entwicklungsgebiets „uptownBasel“ in Arlesheim, Balz Stückelberger» ist mit dieser Landratsvorlage bzw. mit der Berichtserstattung unter Kapitel 2.10. erfüllt.

Liestal, 21. April 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

4. Anhang

- Landratsbeschluss
- Situationsplan Arlesheim (B1)
- Situationsplan Münchenstein Süd (B2)
- Situationsplan Münchenstein Nord (B3)

Landratsbeschluss

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

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Generelle Projekt für den Ausbau der Talstrasse wird unter gleichzeitiger Erteilung des Enteignungsrechts beschlossen.
2. Für das Projekt Ausbau der Talstrasse wird für die Projektierung des Bauprojektes eine neue einmalige Ausgabe von 4'500'000 Franken mit einer Kostengenauigkeit von +/-10 % bewilligt.
3. Ziff. 1 dieses Beschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe a der Kantonsverfassung in Verbindung mit § 14 Absatz 6 des kantonalen Strassengesetzes, die Ziff. 2. des vorliegenden Landratsbeschlusses untersteht gemäss § 31 Absatz 1 Buchstabe b der Kantonsverfassung der fakultativen Volksabstimmung.
4. Die Motion 2017/342 «Erschliessung des Entwicklungsgebiets „uptownBasel“ in Arlesheim, Balz Stückelberger» wird abgeschrieben.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin: