

Vorlage an den Landrat

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)
Gesamtüberprüfung – Teilpaket 1 (Raumentwicklungsstrategie, Verkehr und Mobilität)
sowie Anpassung 2026
[Nr. wird vom System eingesetzt]

vom [Datum wird vom System eingesetzt]

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung ([RPG](#); SR 700) vom 22. Juni 1979 werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Mit der vorliegenden Landratsvorlage werden das Objektblatt Raumkonzept und die Objektblätter im Bereich Verkehr überarbeitet, das Objektblatt Güterverkehr und Logistik sowie das Objektblatt Kantonale Freizeitradrouten werden neu erstellt, die Richtplan-Gesamtkarte und die Richtplankarte Verkehrsnetze werden entsprechend angepasst. Alle Objektblätter werden in ihrem Aufbau modernisiert.

Zudem werden folgende Objektblätter angepasst (Anpassung 2026):

- Die Objektblatt Bauzonen wird an das aktualisierte Raumkonzept angepasst.
- Das Objektblatt Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende wird an die aktuelle Situation und die aktuellen Entwicklungen angepasst.
- Das Objektblatt Bahnhofsgebiete wird entsprechend der Gesamtüberprüfung im Sachbereich Verkehr und Mobilität angepasst.
- Das Objektblatt Lärmschutz wird aufgrund der Änderung des Umweltschutzgesetzes bezüglich Siedlungsentwicklung in lärmbelasteten Gebieten ergänzt.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
1.3.	Ziel der Vorlage	4
2.	Einleitung	4
2.1.	Der kantonale Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)	4
2.2.	Neue kantonale Strategien und Grundlagen	4
2.3.	Nationale und überregionale Grundlagen und Instrumente	5
2.4.	Überprüfung in Teilpaketen	5
2.5.	Übersicht der Anpassungen im 1. Teilpaket	6
2.6.	Fortschreibungen	7
3.	Erläuterungen zum Kapitel Raumentwicklungsstrategie	7
3.1.	Raumkonzept Basel-Landschaft (Objektblatt RK)	7
3.2.	Agglomerationsprogramm (Objektblatt RA)	9
4.	Erläuterungen zum Sachbereich Verkehr und Mobilität	10
4.1.	Struktur und Darstellung	10
4.2.	Erläuterungen zur Mobilitätsstrategie	12
4.3.	Gesamtverkehrsschau (Objektblatt V 1.1)	13
4.4.	Güterverkehr und Logistik (Objektblatt V 1.2 und Richtplankarte Verkehrsnetze)	15
4.5.	Schienennetz – Normalspur (Objektblatt V 2.1 und Richtplankarten)	20
4.6.	Schienennetz – Schmalspur (Objektblatt V 2.2 und Richtplankarten)	22
4.7.	Strassennetz – Hochleistungsstrassen (Objektblatt V 3.1 und Richtplankarten)	24
4.8.	Strassennetz – Hauptverkehrsstrassen und übrige Kantonsstrassen (Objektblatt V 3.2 und Richtplankarten)	26
4.9.	Kantonale Radrouten für den Alltagsverkehr (Objektblatt V 4.1 und Richtplankarte Verkehrsnetze)	31
4.10.	Kantonale Freizeitradrouten (Objektblatt V 4.2 und Anpassung Richtplankarte Verkehrsnetze)	37
4.11.	Fusswege (Objektblatt V 4.3) und Wanderwege (Objektblatt V 4.4)	37
4.12.	Übersicht über die Verkehrsvorhaben	38
5.	Erläuterungen zu den Anpassungen 2026	42
5.1.	Bauzonen (Objektblatt S 1.2)	42
5.2.	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende (Objektblatt S 1.4)	42
5.3.	Bahnhofsgebiete (Objektblatt S 2.3)	43
5.4.	Lärmschutz (Objektblatt S 3.3)	43
5.5.	Weitere Fortschreibungen	44
6.	Strategische Verankerung und Verhältnis zum Regierungsprogramm	44
7.	Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum	45
8.	Finanzielle Auswirkungen	45
9.	Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung	45
10.	Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat)	45
11.	Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens	45
12.	Anträge	45
13.	Anhang	46

1.3. Ziel der Vorlage

Gemäss Art. 9 Abs. 3 RPG werden die kantonalen Richtpläne in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und überarbeitet. Der kantonale Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) wurde erstmals im März 2009 vom Landrat beschlossen und am 8. September 2010 vom Bundesrat genehmigt. Eine umfassende Überarbeitung erfuhr insbesondere der Sachbereich Siedlung mit der am 1. Mai 2019 genehmigten Anpassung an das revidierte Raumplanungsgesetz. Damit wurde das Raumkonzept gemäss Art. 8 RPG als Bestandteil des Richtplans aufgenommen. Die Grundzüge des Raumkonzepts und des Richtplans haben sich seitdem bewährt. Die Objektblätter stimmen jedoch nicht mehr in allen Teilen mit den tatsächlichen Verhältnissen sowie den aktuellen rechtlichen und strategischen Rahmenbedingungen überein.

Mit der Gesamtüberprüfung des Richtplans werden die bestehenden Festlegungen auf ihre Aktualität, Kohärenz und Wirksamkeit überprüft. Im Vordergrund stehen eine konsequentere Abstimmung zwischen den Sachbereichen, die stärkere Berücksichtigung qualitativer Aspekte der Raumentwicklung sowie eine inhaltliche und redaktionelle Bereinigung, Auffrischung und Aktualisierung des Richtplans.

Weil der Anpassungsbedarf für die einzelnen Sachbereiche und Objektblätter je nach erforderlichen Grundlagenarbeiten und Dringlichkeit unterschiedlich ausfällt, erfolgt die Gesamtüberprüfung in Teilpaketen. Mit dieser Landratsvorlage werden das Raumkonzept sowie der Sachbereich Verkehr und Mobilität als erster Teil der Gesamtüberprüfung aktualisiert, bereinigt und neu strukturiert.

2. Einleitung

2.1. Der kantonale Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)

Der KRIP ist ein raumordnungspolitisches Instrument, mit dem die zukünftige räumliche Entwicklung behördenverbindlich festgelegt wird. Darüber hinaus koordiniert er die raumwirksamen Tätigkeiten und bildet die Grundlage für nachgeordnete Planungen und Vorhaben. Dabei stellt er sicher, dass die Vorgaben des Bundesrechts sowie die raumrelevanten kantonalen Ziele und Strategien aufeinander abgestimmt werden.

2.2. Neue kantonale Strategien und Grundlagen

Seit der letzten umfassenden Überarbeitung des KRIP wurden und werden verschiedene Planungen und Strategien weiterentwickelt oder erarbeitet, die Anlass zu einer Aktualisierung und Ergänzung des Raumkonzepts des Richtplans geben:

- Die [kantonale Mobilitätsstrategie](#) wurde mit Beschluss vom 22. September 2026 durch den Regierungsrat verabschiedet und bildet die Grundlage für das strategische Handeln des Kantons im Umgang mit Mobilität und Verkehr.
- Die [kantonale Landschaftskonzeption](#) dient als Grundlage für eine kohärente Landschaftspolitik. Die bisherigen Ergebnisse sind in der Broschüre [«Typologie der Baselbieter Landschaften»](#) festgehalten.
- Die [kantonale Klimastrategie](#) konkretisiert die Baselbieter Klimaziele und zeigt auf, wie sie der Kanton erreichen kann. Sie wurde im Mai 2024 vom Regierungsrat verabschiedet.
- Die [kantonale Energieplanung](#) zeigt auf, wie sich Energieversorgung und -nutzung im Hinblick auf Versorgungssicherheit und als Zwischenschritt zum Netto-Null-Emissionsziel entwickeln sollen.
- Die [Wasserstrategie Basel-Landschaft](#) bildet die Grundlage für den nachhaltigen Umgang mit Wasser und legt die strategische Ausrichtung von Kanton und Gemeinden zum Schutz, zur Nutzung und zur Bewirtschaftung der Wasserressourcen fest.

Vor dem Hintergrund dieser Strategien trägt die Gesamtüberprüfung bei zu

- einer konsequenteren Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehrsinfrastruktur, um Innenentwicklung und Mobilitätsbedürfnisse optimal zu verbinden,
- einer Stärkung qualitativer Aspekte der Raumentwicklung, insbesondere mit Blick auf die Siedlungs- und Wohnqualität, kurze Wege, klimatische Aspekte und nachhaltige Infrastruktur.

Diese Schwerpunkte sollen sicherstellen, dass der kantonale Richtplan Basel-Landschaft die langfristige Nachhaltigkeit, Lebensqualität und regionale Attraktivität fördert.

2.3. Nationale und überregionale Grundlagen und Instrumente

Auch die Abstimmung mit den Planungen der Nachbargebietskörperschaften sowie des Bundes ist eine wesentliche Aufgabe der vorliegenden Gesamtüberarbeitung.

Ein wichtiges Instrument ist in diesem Zusammenhang das Agglomerationsprogramm Basel. Mit der im Sommer 2025 eingereichten 5. Generation sind für die trinationale Agglomeration wichtige planerische Grundlagen geschaffen worden. Daraus hervorzuheben sind im Kontext dieser Vorlage das neue «Zukunftsbild 2040» und die grundlegend aktualisierte «Strategie Strasse». Die Arbeiten am Agglomerationsprogramm und am KRIP haben sich wechselseitig berücksichtigt.

Weiter wurde 2025 mit dem Raumkonzept Oberrhein eine trinationale Basis für die grenzüberschreitende Raumordnungspolitik im Oberrheingebiet verabschiedet. Es skizziert mit dem «Raumbild 2050» eine gemeinsame Zukunftsvision, die auf nach innen gerichtete Siedlungsentwicklung, flächensparendes Wachstum, Abstimmung von Siedlung und Verkehr, nachhaltige Mobilität sowie Klimaschutz und Landschaftserhalt ausgerichtet ist. Das Konzept wurde als Orientierungsrahmen berücksichtigt.

Auf Bundesebene wurde das [Raumkonzept Schweiz](#) aktualisiert. Mit der Verabschiedung durch den Bundesrat am 20. März 2026 kann das aktualisierte Raumkonzept nun angewendet werden. Es entwirft ein Bild der zukünftigen Schweiz und ist eine wichtige Planungsgrundlage und Entscheidungshilfe für Fachleute und politische Verantwortliche. Für den Richtplan dient es als Orientierungsrahmen.

Die Sachpläne des Bundes stellen weitere wichtige Grundlagen für die kantonale Richtplanung dar. Beim Richtplankapitel Verkehr und Mobilität steht der Sachplan Verkehr mit den Teilen Programm, Schiene und Strasse im Vordergrund. Wesentliche planerische Stossrichtungen sind mit diesen Dokumenten abgestimmt, und auf der Ebene der Einzelvorhaben bildet der KRIP den Umgang des Kantons mit den Bestrebungen des Bundes ab.

2.4. Überprüfung in Teilpaketen

Der Anpassungs- und Aktualisierungsbedarf fällt für die einzelnen Sachbereiche und Objektblätter je nach Inhalt und Dringlichkeit unterschiedlich aus. Die Gesamtüberprüfung erfolgt daher in Teilpaketen. Durch diese Aufteilung bleiben die Anpassungen im Umfang übersichtlich. Im ersten Teilpaket werden das Raumkonzept sowie der Sachbereich Verkehr und Mobilität gesamthaft überarbeitet und strukturell modernisiert, gleichzeitig werden notwendige Anpassungen in weiteren Objektblättern vorgenommen.

Die übrigen Sachbereiche werden voraussichtlich im Rahmen eines zweiten Teilpakets gesamthaft überprüft und aktualisiert. Schwerpunkte bilden dort insbesondere:

- die Stärkung qualitativer Aspekte im Bereich Siedlung
- die Überprüfung der Entwicklungsgebiete und Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung
- Umsetzung der zweiten Teilrevision des Raumplanungsgesetzes vom 29. September 2023 (RPG 2), insbesondere der Vorgaben zum Stabilisierungsziel
- die Stärkung qualitativer und ökologischer Aspekte im Bereich Landschaft

- die Überprüfung der Vorranggebieten Landschaft und Natur
- die Umsetzung der Vorgaben der neuen Energiegesetzgebung (Mantelerlass)
- die Überprüfung der Windpotenzialgebiete im Hinblick auf die aktuelle Bundesgesetzgebung
- die Ergänzung der Richtplaninhalte zu weiteren Energieträgern wie Solarenergie und Geothermie.

Für mehrere dieser Themen sind umfassende Grundlagenarbeiten erforderlich. Im Hinblick auf die Planung des zweiten Teilpakets ist deshalb zu prüfen, wie diese Arbeiten und die entsprechenden Verfahren zweckmässig mit allfällig erforderlichen Einzelanpassungen koordiniert werden können.

2.5. Übersicht der Anpassungen im 1. Teilpaket

Struktur und Objektblätter neu	Struktur und Objektblätter bisher	Wesentliche Änderungen
A Allgemein	E Einleitung	
A 1 Übersicht und Verzeichnisse		Redaktionelle Bereinigung
A 2 Einleitung	Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan	Redaktionelle Bereinigung
R Raumentwicklungsstrategie		
RK Raumkonzept	RK Raumkonzept Basel-Landschaft	Aktualisierung und Ergänzung
RA Agglomerationsprogramm	V 1.2 Agglomerationsprogramm	Aktualisierung
V Verkehr und Mobilität	V Verkehr	Neue innere Struktur, Umbenennung
V 1 Gesamtverkehr	V 1 Gesamtverkehrsaspekte	
V 1.1 Gesamtverkehrsschau	V 1.1 Gesamtverkehrsschau	Anpassung an Mobilitätsstrategie
V 1.2 Güterverkehr und Logistik		Neues Objektblatt
V 2 Verkehrsinfrastruktur – Schienennetz	V 2 Verkehrsinfrastruktur	Neue Gliederung und Struktur der Objektblätter
V 2.1 Normalspur	V 2.1 Übergeordnete Projekte V 2.3 Schienennetz	Überprüfung und Aktualisierung der örtlichen Festlegungen
V 2.2 Schmalspur	V 2.3 Schienennetz	
V 3 Verkehrsinfrastruktur – Strassennetz	V 2 Verkehrsinfrastruktur	
V 3.1 Hochleistungsstrassen	V 2.1 Übergeordnete Projekte	
V 3.2 Hauptverkehrsstrassen und übrige Kantonsstrassen	V 2.2 Kantonsstrassen	
V 4 Fuss- und Veloverkehr	V 3 Langsamverkehr / Wegnetze	
V 4.1 Kantonale Radrouten für den Alltagsverkehr	V 3.1 Kantonale Radrouten	Anpassung an neues Bundesgesetz über Velowege Hierarchisierung der Radrouten
V 4.2 Kantonale Freizeitradrouten		Neues Objektblatt Auftrag aus dem neuen Bundesgesetz über Velowege
V 4.3 Fusswege	V 3.3 Fusswege	Aktualisierung und redaktionelle Bereinigung
V 4.4 Wanderwege	V 3.2 Wanderwege	Aktualisierung und redaktionelle Bereinigung
	V 3.4 Historische Verkehrswege	In den Sachbereich Landschaft verschoben
Richtplan-Gesamtkarte	Richtplan-Gesamtkarte	Aktualisierung
Richtplankarte Verkehrsnetze	Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	Aktualisierung, Umbenennung

Die Anpassungen werden in den nachfolgenden Kapiteln im Detail erläutert.

2.6. Fortschreibungen

Kleinere Abweichungen, textliche Berichtigungen und geringfügige Änderungen von untergeordneter räumlicher und sachlicher Bedeutung bedürfen keiner formellen Anpassung des Richtplans oder der Richtplankarten. Es handelt sich dabei um Änderungen, die im Rahmen der bereits vorgezeichneten räumlichen Entwicklung stehen. Dies gilt ebenso für Vorhaben und Aufträge, die realisiert sind und zur Ausgangslage werden. Auch die Aufnahme neuer Vorhaben als Vororientierung ist grundsätzlich als Fortschreibung zu betrachten. Mit den Fortschreibungen wird der Richtplan aktuell gehalten. Fortschreibungen bedürfen keiner Beschlüsse des Landrats, sie sind aber unverzüglich dem Bund zu melden ([Art. 11 Abs. 3 RPV](#)). Neben den Anpassungen der Richtplaninhalte im Rahmen der Gesamtüberprüfung erfahren auch mehrere Objektblätter Fortschreibungen. Diese sind in den jeweiligen Erläuterungen zu den Objektblättern und in Kapitel 5 aufgeführt.

3. Erläuterungen zum Kapitel Raumentwicklungsstrategie

3.1. Raumkonzept Basel-Landschaft (Objektblatt RK)

Das Raumkonzept Basel-Landschaft gemäss Art. 8 RPG wurde im Zuge der KRIP-Anpassung 2016 erstellt und vom Bundesrat am 1. Mai 2019 genehmigt. Das überarbeitete kantonale Raumkonzept basiert auf einem aufdatierten [Grundlagenbericht](#).

Das Raumkonzept umfasst zwei Abschnitte: einen unverbindlichen Abschnitt (farblich nicht hinterlegt) mit allgemeinen Informationen zur Einbettung des Raumkonzepts und mit Beschreibung der Herausforderungen sowie einen zweiten, verbindlichen Beschlussteil (farblich hinterlegt).

Der Beschlussteil des Raumkonzepts gliedert sich in übergeordnete kantonale Leitsätze, Sachziele nach Richtplanthemen, Entwicklungsziele nach Raumtypen sowie Handlungsziele. Die Raumtypen und Handlungsräume sind in der Raumkonzeptkarte örtlich festgesetzt. Das Raumkonzept macht somit strategische Aussagen auf zwei Ebenen: zu Sachthemen und zu Raumtypen.

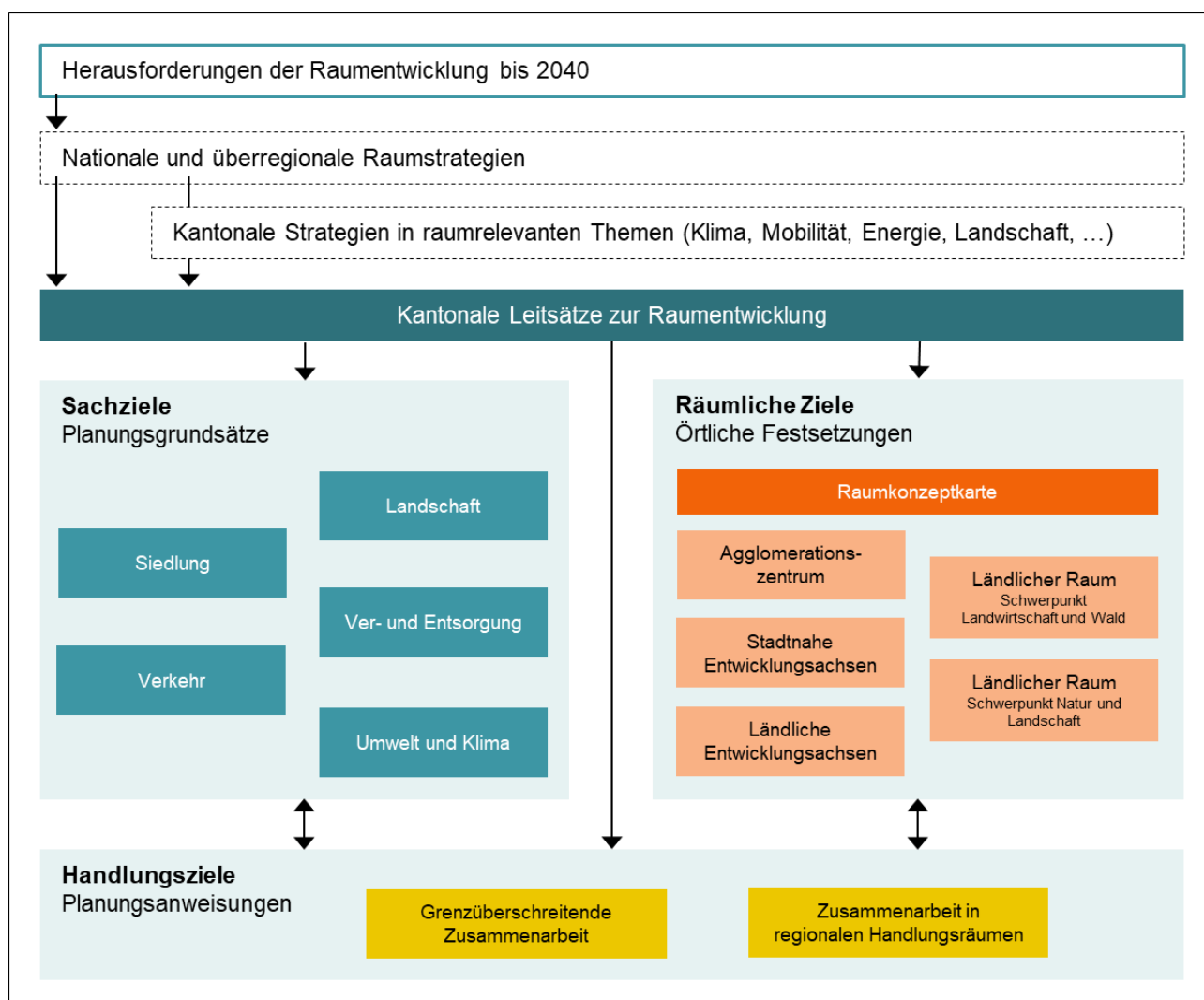
Die kantonalen Leitsätze verfolgen die übergeordneten Ziele einer nachhaltigen Entwicklung und der haushälterischen Nutzung des Bodens. Die Leitsätze aus dem Raumkonzept 2019 wurden aktualisiert und neu strukturiert.

Die bisherigen Planungsgrundsätze werden durch Sachziele abgelöst. Sie konkretisieren die kantonalen Leitsätze, gruppiert nach den Themenbereichen des Richtplans und um Sachziele zum Thema «Umwelt und Klima» ergänzt. Zwischen den Themenbereichen bestehen zahlreiche räumliche Abhängigkeiten. Bei Zielkonflikten sind Interessenabwägungen unter Berücksichtigung der fachspezifischen gesetzlichen Grundlagen vorzunehmen (siehe Leitsatz 6). Die Sachziele stützen sich in der Regel auf themenspezifische kantonale Strategien, Gesetze oder Konzepte.

Als Handlungsziele werden wie bisher die grenzüberschreitende Zusammenarbeit sowie die Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung in funktionalen Handlungsräumen festgelegt.

Die im Raumkonzept 2019 definierten regionalen Handlungsräume bleiben gleich: Oberes Baselbiet, Liestal-Frenkentäler, Rheintal-Hülften, Birstal, Leimental, Laufental.

Die folgende Grafik fasst den Aufbau und die Struktur des Raumkonzepts zusammen:



Die Unterscheidung der Raumtypen baut auf dem bisherigen Raumkonzept 2019 und der Landschaftskonzeption auf. Das Raumkonzept unterscheidet die folgenden fünf Raumtypen mit unterschiedlichen Funktionen und Entwicklungszielen:

Raumtypen neu	Raumtypen bisher
Agglomerationszentrum	Verdichtungsräume der inneren Korridore
Stadtnahe Entwicklungsachsen	
Ländliche Entwicklungsachsen	
Ländlicher Raum mit Schwerpunkt Landwirtschaft und Wald	Ländlicher Siedlungsraum mit Überlagerung von – Vorrang Natur- und Landschaftsschutz – Landschaft mit Vorrang Landwirtschaft und Wald – siedlungsnaher Landschaft
Ländlicher Raum mit Schwerpunkt Natur und Landschaft	

Die Zentrumsstruktur (Liestal als Hauptzentrum sowie Sissach, Gelterkinden und Laufen als Regionalzentren) wird beibehalten.
Die Gemeinden werden gemäss der Raumkonzeptkarte diesen Raumtypen zugeordnet.

In den räumlichen Zielen wird für jeden Raumtyp ein umfassendes Zielbild mit qualitativen Entwicklungszielen zu den Richtplanthemen sowie zu «Umwelt und Klima» definiert. Die bisherigen quantitativen Vorgaben zur Nutzungsdichte (Dichteziele) werden an den neuen Zielhorizont 2040 angepasst. Grundlage bilden die Bevölkerungsprognosen des Bundes für den Zeitraum 2020–2050. Für das relative Wachstum der Einwohnerinnen und Einwohner sowie der Beschäftigten wird weiterhin das Szenario «hoch» zugrunde gelegt. Die aktualisierten Angaben zu den Wachstumsannahmen der Einwohnerinnen und Einwohner werden neu ausschliesslich im Objektblatt «Bauzonen» dargestellt.

Die Raumkonzeptkarte zeigt die geografische Lage der einzelnen Raumtypen, Zentren, Landschaftsbeziehungen und Verkehrskorridore sowie die Handlungsräume für die überkommunale Zusammenarbeit.

3.2. Agglomerationsprogramm (Objektblatt RA)

Das Objektblatt Agglomerationsprogramm befand sich bisher im Sachbereich Verkehr. Weil das Agglomerationsprogramm nicht nur verkehrliche Belange, sondern auch das Zusammenspiel zwischen Siedlung, Landschaft und Verkehr umfasst, wird das Objektblatt in das übergeordnete Kapitel Raumentwicklungsstrategie verschoben. Die orientierenden Inhalte im Objektblatt wurden aktualisiert und analog den Objektblättern Verkehr (siehe Kapitel 4.1) gekürzt.

Die behördenverbindlichen Beschlüsse bleiben im Grundsatz unverändert. Der Planungsgrundsatz b (Bestandteil des Agglomerationsprogramms) wurde um den Leitsatz des Zukunftsbilds 2040 zur Förderung einer nachhaltigen Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr ergänzt. Die Planungsanweisung bleibt unverändert.

In der Vorphase zu den Agglomerationsprogrammen wurde dem Kanton Basel-Landschaft 2006 für sogenannte dringliche und baureife Projekte eine Mitfinanzierung von CHF 148,5 Mio. durch den Bund zugesprochen. Die Tabelle auf der nächsten Seite zeigt die eingereichten und genehmigten Investitionskosten für die Massnahmen aus dem A-Horizont ¹, die zugesprochenen Bundesmittel für die Massnahmen in der A-Liste für das gesamte Agglomerationsprogramm Basel und den Anteil für den Kanton Basel-Landschaft pro Generation.

Genera- tion	Periode	Eingereichte Investitionskosten [CHF Mio.]	Genehmigte Investitionskosten [CHF Mio.]	Beitragssatz [%]	Bundesbeitrag [CHF Mio.]	Bundesbeitrag an den Kanton BL [CHF Mio.]
AP1	2011–2027	962,00	214,25	40	85,70	52,94
AP2	2015–2027	661,00	265,14	35	92,78	40,28
AP3	2019–2025	599,60	275,75	40	110,27**	69,95**
AP4	2024–2028	1'219,10	564,23	40	225,71**	150,78**
AP5	2028–2032	293,30	Offen	Offen	Offen	Offen

*Für Massnahmen im A-Horizont

**Bundesbeiträge aus Pauschal- und Einzelmassnahmen gemischt summiert

Die 5. Generation des Agglomerationsprogramms Basel (AP5) wurde am 20. Juni 2025 beim Bund eingereicht. Das Ergebnis der Prüfung durch das zuständige Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) wird im Herbst 2026 erwartet. Die Zahlen für das AP5 (siehe Tabelle oben) entsprechen dem Stand der Eingabe. Auf der fachlichen Ebene haben die Arbeiten am AP6 bereits begonnen.

¹ Die Projekte werden priorisiert, also in Abhängigkeit von ihrer Baureife in sogenannte Horizonte (A-, B-, und C-Horizont) aufgeteilt.

4. Erläuterungen zum Sachbereich Verkehr und Mobilität

4.1. Struktur und Darstellung

Verschiedene Rückmeldungen haben gezeigt, dass die bisherige Struktur des Richtplankapitels «Verkehr» nicht intuitiv verständlich ist. Aus diesem Grund wurde das Kapitel teilweise neu gegliedert und ausserdem in «Verkehr und Mobilität» umbenannt. Der übergreifende Einstieg unter dem Begriff «Gesamtverkehrsschau» wird beibehalten. Sodann erfolgt eine Aufteilung in Schienennetz, Strassennetz sowie Fuss- und Veloverkehr. Während beim Schienennetz die Spurweite ein klares Gliederungskriterium zur Aufteilung auf die Objektblätter darstellt, sind es beim Strassennetz die Strassenklassierungen gemäss [Strassengesetz BL \(SGS 430\)](#). Die neue Gliederung ermöglicht die klare Zuordnung aller Planungsgrundsätze und -anweisungen sowie der örtlichen Festlegungen. Sie stellt sich wie folgt dar:

V	Verkehr und Mobilität
V 1	Gesamtverkehr
V 1.1	Gesamtverkehrsschau
V 1.2	Güterverkehr und Logistik
V 2	Verkehrsinfrastruktur – Schienennetz
V 2.1	Normalspur
V 2.2	Schmalspur
V 3	Verkehrsinfrastruktur – Strassennetz
V 3.1	Hochleistungsstrassen
V 3.2	Hauptverkehrsstrassen und übrige Kantonsstrassen
V 4	Fuss- und Veloverkehr
V 4.1	Kantonale Radrouten für den Alltagsverkehr
V 4.2	Kantonale Freizeitradrouten
V 4.3	Fusswege
V 4.4	Wanderwege

Neben dem Objektblatt Agglomerationsprogramm (bisher V 1.2) wurde auch das Objektblatt Historische Verkehrswege (bisher V 3.4) aus dem Sachbereich Verkehr entfernt. Da sich die Inhalte nicht primär mit der verkehrlichen Funktion, sondern mit der kulturhistorisch-landschaftlichen Bedeutung befassen, ist das Objektblatt zu den historischen Verkehrswegen neu im Sachbereich Landschaft zu finden.

Auch die innere Struktur der Objektblätter im Kapitel «Verkehr und Mobilität» wird den heutigen Bedürfnissen angepasst:

Wie bisher enthält jedes Objektblatt eine zusammenfassende Beschreibung der Ausgangslage, die sich aber auf eine kurze Darstellung von Kernaspekten beschränkt. Diese Ausgangslage gehört – wie bisher – nicht zum Beschlussinhalt. Zu den Themen jedes Objektblatts gibt es verschiedene Grundlagendokumente, die vertiefte Aussagen über den Stand der Dinge enthalten. Eine umfassende Darstellung von Situation, Trends und Entwicklungen im Mobilitätsbereich findet sich auch im Annex der Mobilitätsstrategie (siehe Kap. 4.2).

Bei den bisherigen Abschnitten «Ziele» (orientierender Inhalt) gibt es in den Objektblättern grosse Überschneidungen mit den Planungsgrundsätzen (Beschlussinhalte). Aus diesem Grund werden alle wichtigen Ziele künftig direkt in den Planungsgrundsätzen dargestellt, auf die separaten Abschnitte «Ziele» wird verzichtet.

Des Weiteren haben sich die sogenannten Projektfiches, also die kurzen Beschreibungen der einzelnen Infrastrukturprojekte, als nicht hilfreich erwiesen. Sie enthalten teils nicht mehr aktuelle Informationen und teils fehlen wesentliche Aspekte. Auch der Bund hat im Rahmen der Prüfung früherer Anpassungen bereits auf diese Problematik hingewiesen (etwa bei der [Genehmigung der Anpassung 2017](#)). Zukünftig wird deshalb auf die Projektfiches verzichtet. Die Projekte werden mit

ihren Bezeichnungen im Beschlussinhalt aufgelistet. Dies entspricht der Praxis vieler anderer Kantone. Die notwendigen Erläuterungen werden bei neu aufzunehmenden und zu ändernden Projekten in die jeweilige Landratsvorlage aufgenommen (siehe Kap. 4.3 ff.).

Darüber hinaus wird noch eine eher technische Ergänzung als Lesehilfe eingefügt: Alle Vorhaben erhalten eine eindeutige ID. Diese wird im Textteil des KRIP dargestellt und in der Landratsvorlage aufgegriffen. Auch bei der Namensänderung eines Vorhabens bleibt die ID bestehen. Sie ermöglicht so die klare, dokumentenübergreifende Bezugnahme auf ein Vorhaben. Auch in den Daten, die den Richtplankarten zugrunde liegen, ist die ID mit abgespeichert (eine grafische Darstellung in der Karte würde diese überfrachten).

Grundsätze für die Aufnahme und Darstellung der Verkehrsvorhaben

Verkehrsvorhaben werden – wie im einleitenden Richtplankapitel A 2.2 beschrieben – mit den Koordinationsständen Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung im Richtplan verankert. Wie bisher werden Zwischenergebnisse und Festsetzungen vom Landrat und Vororientierungen vom Regierungsrat beschlossen. Durch die differenzierte Darstellung der Koordinationsstände in den Objektblättern wird diese Unterscheidung neu auch visuell konsequent nachvollziehbar gemacht. Auch die Einträge in der Richtplan-Gesamtkarte sind je nach Koordinationsstand unterschiedlich gestaltet.

Koordinationsstand	Typischer Stand der Vorhaben	Beschluss
Planungsanweisung	Aufträge zum Vorgehen in Planung und Projektierung Die Position des Kantons zu Schlüsselvorhaben in Bundeskompetenz mit Sachplanpflicht oder zu ausserkantonalen Vorhaben mit Relevanz für den Kanton wird festgelegt.	Landrat
Vororientierung	Die Projektidee wird aufgezeigt, die ungefähre Lage ist bekannt.	Regierungsrat
Vorstudie		
Zwischenergebnis	Das Vorhaben ist räumlich konkretisiert, aber noch nicht abschliessend abgestimmt.	Landrat
Vorprojekt		
Festsetzung	Das Infrastrukturvorhaben ist räumlich abgestimmt und kann umgesetzt werden.	Landrat
Bauprojekt		

Vorhaben auf Kantonsgebiet in Bundeshoheit, welche als sachplanpflichtig einzuschätzen sind, werden in der Richtplan-Gesamtkarte als Ausgangslage dargestellt, wenn sie im Sachplan Verkehr verzeichnet sind. Zusätzlich können diesbezüglich Planungsanweisungen im Sinne von Verhaltensanweisungen an Kanton und Gemeinden BL aufgenommen werden. Solche Planungsanweisungen können auch aufgenommen werden, wenn (noch) kein Sachplaneintrag besteht (Aufnahme dann ausschliesslich als Planungsanweisung, ohne Karteneintrag).

Vorhaben auf Kantonsgebiet in Bundeshoheit, welche als nicht sachplanpflichtig, aber richtplan-relevant einzuschätzen sind, insbesondere auch Vorhaben auf dem Schmalspurnetz, werden analog kantonalen Vorhaben in den Richtplan aufgenommen (gleiche Darstellung in Objektblättern und Karten), wobei die Bundeskompetenz in den Objektblättern gekennzeichnet wird.

Ausserkantonale Vorhaben mit Relevanz für den Kanton Basel-Landschaft werden in der Richtplan-Gesamtkarte orientierend dargestellt, wenn sie massgebliche räumliche Auswirkungen auf

den Kanton Basel-Landschaft haben und zugleich ein entsprechender Beschluss im massgeblichen Raumplanungsdokument der zuständigen Gebietskörperschaft (z. B. Sachplan des Bundes, Richtplan eines Nachbarkantons) mit Karteneintrag vorhanden ist. Mit ihrer Aufnahme im kantonalen Richtplan erfolgen die Abstimmung der Wirkungen mit der kantonalen räumlichen Planung und die Darstellung der Absichten des Kantons.

Priorisierung der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 auf Bundesebene

Der Bundesrat hat am 19. Juni 2026 die Vernehmlassung zur Vorlage Verkehr '45 eröffnet. Mit der Vorlage sollen die nächsten Ausbauschritte für Schiene, Strasse und Agglomerationsverkehr erstmals verkehrsträgerübergreifend in einer gemeinsamen Vorlage koordiniert werden. Verkehr '45 bildet den strategischen Orientierungsrahmen für die Weiterentwicklung der Verkehrsinfrastruktur bis 2045 und beeinflusst sowohl die Botschaft 2027 als auch die nachfolgenden Ausbauschritte. Die Vernehmlassung dauert bis zum 9. Oktober 2026.

Diese Überprüfung betrifft auch mehrere Verkehrsinfrastrukturvorhaben, die im Richtplan Basel-Landschaft enthalten oder für die räumliche Entwicklung des Kantons von Bedeutung sind – beispielsweise die Durchmesserlinie Basel, den Rheintunnel und den Acht-Spur-Ausbau der A2 zwischen Hagnau und Augst. Da das Vernehmlassungsverfahren sowie der anschliessende parlamentarische Entscheidungsprozess noch nicht abgeschlossen sind, werden die betroffenen Vorhaben weiterhin im Richtplan abgebildet. Vorbehaltlich der weiteren Beschlüsse auf Bundesebene – insbesondere allfälliger Streichungen – kann sich bei einzelnen Vorhaben ein Anpassungsbedarf ergeben. Der Richtplan wird in diesem Fall überprüft und bei Bedarf angepasst. Die betroffenen Vorhaben sind in den Erläuterungen zu den Objektblättern (Kap. 4.5 und 4.7) und in der Übersichtstabelle (Kap. 4.12) jeweils mit einem * markiert.

4.2. Erläuterungen zur Mobilitätsstrategie

Mit dem kantonalen Raumkonzept, dem Richtplan und der Klimastrategie hat der Kanton in den Bereichen Raum und Umwelt bereits strategische Grundlagen erarbeitet. Ergänzend erachtet der Regierungsrat es als zielführend, Ziele und Schwerpunkte im Bereich Mobilität und Verkehr in einer entsprechenden Strategie zusammenzufassen. Dementsprechend hat er die [Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft 2040](#) erarbeiten lassen und an seiner Sitzung vom 22. September 2026 beschlossen. Er hat damit die Grundlage für das strategische Handeln des Kantons im Umgang mit Mobilität und Verkehr geschaffen.

Die Mobilitätsstrategie reiht sich in die anderen kantonalen Fachstrategien ein. Damit wird sichergestellt, dass die Ziele und Massnahmen der kantonalen Strategien aufeinander abgestimmt sind. Die raumwirksamen Aspekte des Verkehrs und die Abstimmung zwischen Verkehrs- und Raumentwicklung sind wesentliche Bestandteile der Mobilitätsstrategie. Die kantonale Mobilitätsstrategie ist auf die strategischen Ansätze des Raumkonzepts im Teil Verkehr abgestimmt. Sie dient umgekehrt aber auch als Grundlage für die vorliegende Überarbeitung des Objektblatts Gesamtverkehr im Richtplan.

Mit der Mobilitätsstrategie wird aufgezeigt, wie die Mobilitätsbedürfnisse in Zukunft befriedigt werden sollen und welche Ziele und Randbedingungen dabei zu erfüllen sind. Die freie Wahl des Verkehrsmittels ist ein wichtiges Gebot. Mit den Massnahmen auf Grundlage der strategischen Schwerpunkte sollen Mobilität und Verkehr strukturiert und auf die Ziele des Kantons ausgerichtet ermöglicht werden.

Die Mobilitätsstrategie hat auf zwei Ebenen Auswirkungen auf das Handeln des Kantons im Bereich Mobilität: Zum einen hat sie Einfluss auf generelle Aspekte wie übergeordnete Zielsetzungen und Priorisierungen. Dies zeigt sich im KRIP vor allem im Objektblatt V 1.1 Gesamtverkehrsschau (Kap. 4.3). Zum anderen wirkt die Mobilitätsstrategie auch auf einzelne Verkehrsinfrastrukturvorhaben – sowohl in ihrer konkreten Ausgestaltung (was im KRIP weniger sichtbar ist) als auch in ihrem Zusammenspiel und ihrer Priorisierung (was sich in den Objektblättern V 2.1 bis V 4.2 widerspiegelt).

Eingang gefunden in den KRIP haben dabei nur jene Aspekte der Mobilitätsstrategie, welche unmittelbar räumliche Wirkungen haben und für seine Rolle als Koordinationsinstrument und Orientierungsrahmen von massgeblicher Relevanz sind. Zugleich erhalten diese Aspekte mit der Aufnahme in den Beschlussinhalt des KRIP formelle Behördenverbindlichkeit. Die Ausrichtung deckt sich auch mit den Entwicklungsstrategien und Handlungsgrundsätzen (vgl. Kap. 4) des [Sachplans Verkehr, Teil Programm](#), des Bundes.

Zahlreiche weitere Aspekte der Mobilitätsstrategie werden in anderen kantonalen Prozessen und Dokumenten aufgenommen, etwa im Aufgaben- und Finanzplan oder in der Projektierung einzelner Verkehrsinfrastrukturen. Darüber hinaus sieht die Mobilitätsstrategie konzeptionelle Massnahmen vor (z. B. den Aktionsplan Freizeitverkehr), die dann ihrerseits richtplanrelevante Auswirkungen haben können. Diese gilt es bei zukünftigen Anpassungen des Richtplans aufzunehmen.

4.3. Gesamtverkehrsschau (Objektblatt V 1.1)

Die Beschreibung der Ausgangslage wird grundlegend gestrafft und neu ausgerichtet. Die schnell veraltenden Verweise auf einzelne Planungen und Vorhaben werden weggelassen. Stattdessen wird – im Einklang mit der Mobilitätsstrategie – ein Gesamtbild der Verkehrsnetze aufgezeigt.

Der bisherige Abschnitt Ziele entfällt. Die Ziele werden in aktualisierter Form in die Planungsgrundsätze aufgenommen und damit zu einem Teil des Beschlussinhalts.

Als erster und zweiter Planungsgrundsatz wird der Leitgedanke der Mobilitätsstrategie eingefügt und in den raumplanerischen Kontext eingebettet.

Die bisher in den Planungsgrundsätzen dargestellte Prioritätenfolge entspricht dem in der Mobilitätsstrategie Erarbeiteten und wird daher beibehalten (Planungsgrundsatz d).

Die Berücksichtigung der Wechselwirkungen zwischen Verkehrsträgern und -formen war bislang in den jeweiligen Objektblättern separat für Strasse und Schiene postuliert und wird neu im Planungsgrundsatz e hier zusammengeführt.

Aufgrund der umfassenden Bundeskompetenzen für diverse Verkehrsinfrastrukturen auf Kantonsgebiet wird mit dem Planungsgrundsatz f eine Grundhaltung des Kantons zu selbigen formuliert. Insbesondere verpflichtet sich der Kanton auf allfällige Konflikte mit umweltrechtlichen Interessen wie Grundwasserschutz oder Lärmschutz hinzuweisen. So würde beispielsweise der 8-Spur-Ausbau Hagnau–Augst (ID V022) in der Grundwasserschutzzone der Pumpwerke Löli und Remeli und des Hardwaldes zu liegen kommen und bedarf eine sorgfältige Interessenabwägung und Abstimmung mit den Schutzanliegen.

Neu aufgenommen wird der Planungsgrundsatz g zur Einpassung von Strassen in ihrem jeweiligen Kontext. Die Gestaltung der Strassenräume, insbesondere bei Ortsdurchfahrten, geniesst in der Mobilitätsstrategie als Massnahme zur konsequenten Abstimmung von Siedlung und Verkehr eine hohe Priorität. Darüber hinaus sind auch Abstimmungen im Landschaftsraum sowie die Berücksichtigung von gequerten ökologischen Vernetzungsachsen erforderlich.

Die neuen Planungsgrundsätze h und i spiegeln weitere Ansatzpunkte der Mobilitätsstrategie wider. Ihre Herleitung und Einbettung sind dort erläutert.

Der Planungsgrundsatz j zu den Übergängen zwischen den Verkehrsträgern ist eine Präzisierung der bisherigen Planungsanweisung 6b.

Die Planungsgrundsatz k zur kombinierten Mobilität basiert auf den Vorgaben des Agglomerationsprogramms Basel, das eine effiziente Verknüpfung der Verkehrsträger und die Förderung der kombinierten Mobilität verlangt, sowie auf den kantonalen Strategien und gesetzlichen Grundlagen zur Weiterentwicklung eines leistungsfähigen und abgestimmten Gesamtverkehrssystems.

Die Planungsgrundsätze I und m stützen sich auf das [Angebotsdekret \(SGS 483.1\)](#), das die Grundsätze für eine nachfragegerechte Ausgestaltung des öffentlichen Verkehrs, für die Differenzierung von Haupt-, Ergänzungs- und Grundangebot sowie für die Sicherstellung einer angemessenen Erschliessung und Bedienung festlegt. In Verbindung mit den Zielen des Agglomerationsprogramms Basel und den kantonalen Strategien konkretisieren diese Planungsgrundsätze die Anforderungen an ein leistungsfähiges ÖV-Angebot im Agglomerationsraum und an eine bedarfsgerechte Grundversorgung im ländlichen Raum.

Aus heutiger Perspektive nicht mehr zielführend ist der bisherige, sehr pauschale Planungsgrundsatz «Einflussnahme bei den Sachplänen und den Vorlagen des Bundes im Sinne der kantonalen Interessen». Er wird im Objektblatt V 1.1 weggelassen. Stattdessen werden in den nachfolgenden Objektblättern die kantonalen Interessen an den einzelnen Infrastrukturen konkret benannt und entsprechende Aufträge zum kantonalen Engagement bei Bundesplanungen erteilt.

Die bisherigen Planungsanweisungen sind gesamthaft überprüft worden. Daraus resultieren folgende Ergebnisse:

Die Anweisung 1a (Lenkung Siedlungsentwicklung und kurze Wege) hat in das aktualisierte Raumkonzept Eingang gefunden. Anweisung 1b (Verkehrsintensive Einrichtungen) ist in einem eigenen Objektblatt geregelt (S 5.2). Anweisung 1c (Verkehrsberuhigte Gebiete) ist aus heutiger Perspektive in ihrer Pauschalität nicht aussagekräftig, detailliertere Regelungen (beispielsweise bezüglich konkreter Massnahmen zur Verkehrsberuhigung) wären für den KRIP allerdings nicht stufengerecht.

Die Aufgaben der Kantonsstrassen (Anweisung 2a) sind im Strassengesetz (SGS 430) beschrieben. Anweisung 2b (Prioritäten kantonales Strassennetz) wird – gestützt u. a. auf die Mobilitätsstrategie – auf alle Verkehrsinfrastrukturen von Kanton und Gemeinden ausgedehnt, und der Aspekt der Erreichbarkeit wird neu aufgenommen (neu Anweisung a). Die Konzentration auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen (Anweisung 2c) wird in den Objektblättern V 3.1 und V 3.2 festgeschrieben. Anweisung 2d (Verkehrsmanagement) bleibt bestehen (neu Anweisung b). Die Reduktion der Umfeld- und Umweltauswirkungen (Anweisung 2e) wird im überarbeiteten Raumkonzept aufgenommen und ist darüber hinaus in mehrerlei Hinsicht gesetzlich geregelt.

Die inhaltlichen Aspekte der Koordination des ÖV-Angebots (Anweisung 3d) haben nur indirekte räumliche Auswirkungen und sind daher nicht KRIP-relevant. Die Förderung des ÖV und die Stärkung seiner Modal-Split-Anteile (Anweisung 3e) sind bereits gesetzlich verankert (§ 14 [Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft, SGS 780](#)). Der Wettbewerb im ÖV ist nicht KRIP-relevant (Anweisung 3f).

Die Anliegen des Veloverkehrs im Alltag (Anweisung 4a) werden gebündelt im Objektblatt V 4.1 aufgenommen. Die Anliegen des Fussverkehrs (Anweisung 4b) werden ins Objektblatt V 4.4 übernommen.

Die Förderung des Schienen- und Wasserweges für den Güterverkehr (Anweisung 5a) wird beibehalten, jedoch als Planungsgrundsatz dargestellt, da es sich um einen sehr generellen Auftrag handelt. Die Anweisung 5b (Standorte und Gleisanschlüsse für die Logistik) wird auf das Raumkonzept und das Objektblatt V 1.2 (Güterverkehr und Logistik, neu Anweisung c) aufgeteilt. Betriebliche Anweisungen zur Zollabfertigung (Anweisung 5c) sind nicht KRIP-relevant. Eine die Bestrebungen des Bundes diesbezüglich unterstützende Planungsanweisung (b) wurde im Objektblatt V 1.2 aufgenommen.

Anweisung 6a (Verkehrsträgerübergreifende Koordination der Entwicklung) wird beibehalten (neu Anweisung c). Anweisung 6b (Übergänge zwischen den Verkehrsträgern) wird in die Planungsgrundsätze überführt und konkretisiert. Anweisung 6c (Bike and Ride und Park and Ride) wird neu als Planungsanweisung g geführt und im Sinne der Mobilitätsstrategie aktualisiert.

Die Anweisungen zu Mobilitätsmarketing und -management (7a bis 8c) werden im Grundsatz beibehalten (neu Anweisungen d bis f). Sie werden nach den aktuellen Massstäben guter fachlicher Praxis aktualisiert. Den Gemeinden wird neben dem Kanton eine Zuständigkeit zugewiesen, was der heutigen Realität in Entwicklungsgebieten und bei Quartierplanungen entspricht.

Der Einsatz für angemessene Prioritäten (Anweisung 9a) wird in den neuen Planungsgrundsatz e überführt. Die Anbindung der Rheinhäfen (Anweisung 9b) gehört zur Ausgangslage und bedarf keiner Planungsanweisung mehr.

Neu hinzugekommen ist die Planungsanweisung h. Mit der zunehmenden Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichte in weiten Teilen des Kantons steigt die Nachfrage auch im Binnenverkehr zwischen den verschiedenen Kantonsteilen. Insbesondere zwischen dem Ergolz- und dem Birstal besteht heute weder im öffentlichen Verkehr noch im motorisierten Individualverkehr eine leistungsstarke Direktverbindung. Vielmehr umfährt ein Grossteil des Verkehrs zwischen diesen Talschaften den Höhenzug via Pratteln / Muttenz und überlagert sich dort mit anderen grossen Verkehrsströmen. Es soll untersucht werden, welche Optimierungen hier erforderlich sind. Der Regierungsrat hat seine diesbezüglichen Absichten auch in der [Landratsvorlage zur Initiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd» \(2025/558\)](#) dargelegt

4.4. Güterverkehr und Logistik (Objektblatt V 1.2 und Richtplankarte Verkehrsnetze)

Das Objektblatt V 1.2 Güterverkehr und Logistik wird neu im Richtplan aufgenommen. Es bündelt zum einen die Aussagen und Anweisungen zum Güterwirtschaftsverkehr aus den bisherigen Objektblättern und nimmt zum anderen neue Anliegen auf (vgl. die Aussagen zu den Anpassungen weiter unten).

Parallel zur Gesamtüberprüfung Kantonaler Richtplan Teil Verkehr befindet sich das Konzept für den Gütertransport beim Bund in Überarbeitung ([laufende Konsultation BAV](#) – Anhörung der Kantone und Gemeinden vom 16. Juni 2026). Die in der Gesamtrevision angedachten Anpassungen wurde bei der Richtplananpassung bereits berücksichtigt.

Unter Güterverkehr verstehen sich Ortsveränderungsprozesse von Gütern und der Transport von Waren, die im Rahmen der Herstellung und des Vertriebs (Ver- und Entsorgung von Wirtschaftseinheiten) stattfinden. Der Güterverkehr ist eng mit der Logistik verbunden, die neben dem reinen Transport auch das Lagern und Sortieren von Waren umfasst (Gesamtheit aller planenden, steuernden, messenden und durchführenden Prozesse zum Transport, Handling und Umschlag von Gütern).

Der Bund engagiert sich für einen leistungsfähigen, umweltfreundlichen, energieeffizienten, sicheren und attraktiven Güterverkehr. Das [Gütertransportgesetz](#) des Bundes (GüTG vom 21. März 2025) gibt die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports und ein effizientes Zusammenwirken von Strasse und Schiene vor. Gemäss Art. 32 GüTG müssen die Kantone bis drei Jahre nach Inkrafttreten dieses Gesetzes die Bestimmungen über die Berücksichtigung des Konzepts für den Gütertransport und die Umsetzung der Massnahmen in der Richtplanung sicherstellen.

Das [Konzept des Bundes für den Gütertransport auf der Schiene](#) beinhaltet die Anforderungen an die Anlagenlandschaft der Güterverkehrsanlagen. Es definiert Anlagenkategorien und beinhaltet ein Verzeichnis der bestehenden Anlagen (die enthaltenen Festlegungen gelten als Ausgangslage im Richtplan). Das Konzept präsentiert die langfristige Vision (Zielbild) des Bundes für die Planung von Anlagen des Schienengüterverkehrs und sichert damit deren Bestand und die Funktionen der heute benötigten Anlagen. Auf Antrag der Kantone oder der Infrastrukturbetreiber können festgelegten Anlagen aufgehoben oder neu aufgenommen werden ([BAV 2017, S. 11; Planungsgrundsatz II](#)). Das Konzept für den Gütertransport auf der Schiene ist behördenverbindlich und im Richtplan zu berücksichtigen (Art. 4 GüTG). Flächen für den Güterumschlag mit überkantonaler

Bedeutung und für die Versorgung mit Gütern sind zu optimieren und zu sichern (z. B. im Hafen Birsfelden und im Auhafen in Muttenz), wobei ein im Konzept ausgewiesener zusätzlicher Bedarf an Umschlaganlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Umschlagsanlagen) in der Richtplanung zu berücksichtigen ist (Art. 25 GüTG). Des Weiteren haben die Kantone und Gemeinden dafür zu sorgen, dass die Industrie- und Gewerbezone, soweit möglich und wirtschaftlich vertretbar, mit Anschlussgleisen erschlossen werden. Die Massnahmen sind im Richtplan sicherzustellen.

Dabei ist eine optimale Anbindung der Umschlagsanlagen an die Verkehrsträger Schiene, Wasser und Strasse anzustreben. Es gilt, den Güterverkehr auf der Schiene und dem Wasser gegenüber der Strasse zu priorisieren.

Für die Abwicklung des Schienengüterverkehrs werden verschiedene Güterverkehrsanlagen benötigt. Dabei wird zwischen Anlagen mit rein betrieblicher Funktion und Umschlags- und Verladeanlagen (Zugang zu den Verkehrsinfrastrukturen) unterschieden. Betriebliche Anlagen umfassen Bahnhöfe (Rangierbahnhöfe, Formationsbahnhöfe und Annahmehäfen), in denen Züge getrennt und formiert werden (vgl. untenstehende Tabelle **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**). Diese sind Teil der Bahninfrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 [Eisenbahn-gesetz](#) (EBG) und unterliegen den gesetzlichen Bestimmungen zum diskriminierungsfreien Netzzugang.

Der eigentliche Güterumschlag findet ausschliesslich an den Umschlags- und Verladeanlagen statt (KV-Umschlaganlagen, Freiverladeanlagen und Anschlussgleisanlagen), die über einen Bedienpunkt an das Netz angebunden sind. Verladeanlagen und Bahnhöfe können sich räumlich überschneiden.

	Bezeichnung	Hauptfunktion	Einzugsgebiet	Bahninfrastruktur
Umschlagsplattform	Multimodale Umschlagsplattformen	Sicherstellen des Zugangs zu den verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen sowie das Verknüpfen der Verkehrsträger sowie Umschlag von Transportgütern zwischen verschiedenen Verkehrsträgern		
Bahnhöfe des Güterverkehrs	Annahmehafen	Annahme und Abfertigung der Güterzüge für die Bedienung der ortsansässigen Umschlags- und Verladeanlagen	lokal	ja
	Annahmehafen gross	Annahme und Abfertigung von Güterzügen für die Bedienung der ortsansässigen Umschlags- und Verladeanlagen mit einem Aufkommen von mindestens zehn Zugpaaren pro Woche		ja
	Formationshafen	Annahme- und Formationsaufgaben für die angeschlossenen Annahmehäfen und die ortsansässigen Umschlags- und Verladeanlagen	regional	ja

	Bezeichnung	Hauptfunktion	Einzugsgebiet	Bahninfrastruktur
	Rangierbahnhof	Annahme, Abfertigung und Zerlegung von Güterzügen, Sortieren von Bahnwagen für die verkehrlich angeschlossenen Rangier-Formations- und Annahmehäfen sowie Bedienung der ortsansässigen Umschlags- und Verladeanlagen.	überregional	ja

	Bezeichnung	Hauptfunktion
Hafeninfrastrukturen	Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein	Güterumschlag zwischen der Rheinschifffahrt und den landseitigen Verkehrsträgern
	Anlagen für den Güterumschlag auf Schweizer Binnengewässern	Güterumschlag zwischen der Schifffahrt auf Schweizer Binnengewässern und anderen Verkehrsträgern

Anlagenkategorien für den Güterverkehr auf der Schiene ([BAV 2017, S. 17 bzw. gemäss laufende Konsultation BAV, 16. Juni 2026](#)).
Bahninfrastruktur gemäss Art. 62 Abs. 1 EBG. Umschlagsanlagen und Anschlussgleise sind in der Regel in privatem Eigentum mit einer privaten Betreiberschaft. Bei den vom Bund geförderten Umschlagsanlagen wird der diskriminierungsfreie Zugang zu diesen Anlagen verfügt (Art. 6 GüTV).

Nachfolgend werden die verschiedenen Anlagekategorien beschrieben²:

- Umschlags- und Verladeanlagen dienen dem Verladen oder Entladen von Transportgütern oder dem Umschlag von Behältern des kombinierten Verkehrs zwischen verschiedenen Verkehrsträgern. Die Definition wird funktional ausgelegt, womit alle Einrichtungen mit entsprechenden Aufgaben dieser Anlagengattung zugeordnet werden. Dies sind unter anderem Umschlagsanlagen des kombinierten Verkehrs (KV-Umschlagsanlagen³), Freiverladeanlagen⁴, Anlagen für den Güterumschlag zwischen Schifffahrt auf Binnengewässern und anderen Verkehrsträgern sowie Anschlussgleise mit entsprechenden Funktionalitäten. Die jeweiligen Anlagen können je nach Zweck und Standort als eigenständige Einrichtung oder als multifunktionale Umschlags- und Verladeanlagen geplant, realisiert und betrieben werden.
- Annahmehäfen sind Anlagen für die Annahme und das Bereitstellen von Zügen sowie die Bedienung der ortsansässigen Umschlags- und Verladeanlagen. Sie verarbeiten die Züge von oder nach den Rangier- oder Formationsbahnhöfen. Als gross wird ein Annahmehafen bezeichnet, wenn er ein Verkehrsaufkommen von mind. 10 Zugpaaren pro Woche aufweist.
- Formationsbahnhöfe sind regionale Anlagen zur Verarbeitung der Züge von oder nach den Rangierbahnhöfen, zur Überfuhr zu weiteren Annahmehäfen oder zur Bedienung der zugehörigen Verlade- und Umschlagsanlagen.
- Rangierbahnhöfe sind Knotenpunkte des Schienengüterverkehrs. Sie zerlegen ankommende Güterzüge, sortieren einzelne Wagen und formieren abgehende Güterzüge für Umschlags- und Verladeanlagen, Annahme-, Formations- und Rangierbahnhöfe.
- Hafeninfrastrukturen für den Gütertransport auf dem Rhein stellen betriebsnotwendige Infrastrukturen für den Güterumschlag zwischen der Rheinschifffahrt und den landseitigen Verkehrsträgern dar.

² Weitere Informationen dazu finden sich in: [Ergänzender Bericht zum Konzept für den Gütertransport auf der Schiene](#) [Stand 20. Dez. 2017], BAV bzw. laufende Konsultation vom BAV vom 16. Juni 2026.

³ KV-Umschlagsanlagen sind ortsfeste Einrichtungen, die dem Umschlag von Transportgefässen zwischen dem Schienen- und dem Strassen- oder dem Rheintransport dienen. Die auf KV-Umschlagsanlagen umgeschlagenen Transportgefässe sind Container, Sattelaufleger, Wechselbrücken oder ganze, schwere Güterfahrzeuge.

⁴ Freiverlade sind öffentliche Verladeanlagen, bestehend aus Verladegleisen und Verladeplätzen, in denen die Verlader selbstständig und unabhängig Güter umschlagen können.

Um der steigenden Nachfrage und den damit einhergehenden Anforderungen des Güterverkehrs gerecht zu werden, sind ausreichend Kapazitäten zu sichern, die eine schnelle Abwicklung der Schienentransporte ermöglichen – mit dem Ziel, insbesondere gegenüber der Strasse wettbewerbsfähig(er) zu sein.

Bislang wurden nur einzelne Anlagen (Güterbahnhof Muttentz, Birsfelden Hafen, Annahmehaus Lausen) aus dem Verzeichnis der Anlagen für den Schienengüterverkehr in der Richtplankarte Verkehrsnetze dargestellt. Zur Unterstützung der Bemühungen des Bundes, den Gütertransport auf Schienen- und Wasserwegen zu fördern, werden neu alle im Verzeichnis geführten Anlagekategorien abgebildet. Dabei wird unterschieden zwischen Rangier- und Güterbahnhöfen sowie Hafeninfrastruktur für den Gütertransport.

Hafeninfrastrukturen für den Gütertransport im Kanton Basel-Landschaft umfassen den Hafen Birsfelden sowie den Auhafen in Muttentz, welche sowohl in der Gesamtkarte als auch in der Verkehrskarte als Hafenanlage dargestellt werden.

Ein Güterbahnhof bezeichnet einen Bahnhof inklusive seiner Umschlags- und Verladeanlagen, der zur Umlagerung von Gütern von der Schiene auf einen beliebigen anderen Verkehrsträger genutzt wird (Schiene, Strasse, Schiff). Ausgenommen davon sind Rangierarbeiten. Deshalb werden die Rangierbahnhöfe separat abgebildet. Unter Güterbahnhof werden demnach alle oben aufgeführten Umschlags- und Verladeanlagen mit Ausnahme der Rangierbahnhöfe zusammengefasst. Gemäss dem [Verzeichnis der Anlagen für den Schienengüterverkehr](#) (Stand 20. Dezember 2017 bzw. Stand 16. Juni 2026; [laufende Konsultation](#)) aus dem Konzept für den Gütertransport auf der Schiene gibt es im Kanton Basel-Landschaft die folgenden Anlagen⁵ für den Schienengüterverkehr:

Name	Betreiber	Gemeinde	Anlagekategorie gemäss Konzept	Ausgangslage		Bemerkung
				bisher	neu	
Birsfelden Hafen	HBS	Muttentz	Annahmehaus gross mit Umschlags- und Verladeanlagen	Güterbahnhof	Güterbahnhof	Die Anlage wird funktional als Teil der Hafeninfrastruktur Birsfelden betrachtet
Frenkendorf-Füllinsdorf	SBB	Frenkendorf	Annahmehaus gross mit Freiverlad und bedeutender Umschlags- und Verladeanlage	–	Güterbahnhof	Regionaler Umschlags-/Bedienpunkt Güterverkehr
Lausen	SBB	Lausen	Annahmehaus mit Freiverlad	Güterbahnhof	Güterbahnhof	Regionaler Umschlags-/Bedienpunkt Güterverkehr
Liesberg	SBB	Liesberg	Annahmehaus	–	Güterbahnhof	
Münchenstein	SBB	Münchenstein	Annahmehaus	–	Güterbahnhof	Wird mit der Verlegung der S-Bahnhaltestelle (ID V103) und der Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal (ID V105) koordiniert.
Pratteln	SBB	Pratteln	Annahmehaus	–	Güterbahnhof	

⁵ Der Annahmehaus Grellingen und der Annahmehaus mit Freiverlad Muttentz sind im aktuellen Anlageverzeichnis [Stand 2. Dezember 2020] noch aufgeführt. Ersterer wurde bereits aufgehoben, letzterer soll mittels Antrag an das BAV aufgehoben werden [laufende Konsultation], weshalb sie hier nicht mehr aufgeführt werden. Anlagen können aufgehoben werden, wenn sie für das regionale Transportaufkommen längerfristig nicht mehr benötigt werden, wenn für die Eisenbahnverkehrsunternehmen und Verladeanlagen tragbare Alternativen bestehen oder solche geschaffen werden.

Name	Betreiberin	Gemeinde	Anlagekategorie gemäss Konzept	Ausgangslage		Bemerkung
				bisher	neu	
Zwingen	SBB	Zwingen	Annahmehaus mit Freiverlad	–	Güter- bahnhof	Regionaler Umschlag- /Bedienpunkt Güterverkehr. Insb. der Freiverlad soll für den saisonalen Rüben- verkehr bestehen bleiben.
Basel SBB RB I	SBB	Muttenz	Rangierbahnhof	Güter- bahnhof	Rangier- bahnhof	Die Anlagen Basel SBB RB I und RB II in Muttenz werden auf der Richtplankarte Verkehrsnetze wegen der räumlichen Nähe als eine Anlage dargestellt.
Basel SBB RB II	SBB	Muttenz	Rangierbahnhof	Güter- bahnhof	Rangier- bahnhof	
Schweizerhalle	HBS	Muttenz	–	–	Güter- bahnhof	Der Annahmehaus inkl. seiner Verlade- und Umschlagseinrichtungen ist von grosser Bedeutung für das Gesamtsystem der Hafenbahn, weshalb dies bereits als Ausgangslage betrachtet und damit in der Verkehrskarte aufgenommen wird.

HBS = Hafenbahn Schweiz AG
RB = Rangierbahnhof
SBB = Schweizerische Bundesbahnen

Die [Hafenbahn Schweiz AG](#) ist seit 2021 neue Eigentümerin der Eisenbahninfrastrukturanlage Schweizerhalle in Muttenz. Das neue Stellwerk wurde als abgesetzter Teil des Stellwerks Birsfelden-Auhafen konzipiert, ist jedoch als separate Anlage zu betrachten. Mit der Inbetriebnahme hat der Ringschluss zwischen Rangierbahnhof Muttenz und dem Hafenbahnhof Birsfelden stattgefunden, sodass Zustellungen vom Rangierbahnhof Muttenz in den Hafenbahnhof Birsfelden sowohl über das Streckengleis als auch über die Südanbindung erfolgen können. Die Anlage stellt ein wichtiges Bindeglied in der Abwicklung des Gütertransports der Region dar und soll langfristig in ihrer Funktion und Bestand erhalten bleiben.

Der Standort Schweizerhalle ist nicht nur als Annahmehaus von Bedeutung, sondern verfügt ebenso über relevante Verlade- und Umschlagseinrichtungen, die integraler Bestandteil der trimodalen Logistikprozesse mit den Rheinhäfen sind. Deshalb beantragt der Kanton beim Bund – in Abstimmung mit der Infrastrukturbetreiberin – die Aufnahme der Anlage «Schweizerhalle» im Verzeichnis der Anlagen für den Schienengüterverkehr zu prüfen respektive aufzunehmen. Die Anlage wird, analog den Anlagen aus dem Verzeichnis, als Ausgangslage in der Verkehrskarte dargestellt.

Für die Rangierbahnhöfe Basel SBB (RB I und RB II) in Muttenz ist der Bund bestrebt, die Kapazität und Produktivität zu verbessern. Diese vorgesehenen Massnahmen haben keine räumlichen Auswirkungen im Bereich der heutigen Anlagen, sodass keine explizite Festlegung im Richtplan notwendig ist.

Die im Objektblatt formulierten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen fanden sich bislang verteilt in den Objektblättern V 1.1 Gesamtverkehrsschau und V 2.1 Übergeordnete Projekte. Sie werden im neuen Objektblatt V 1.2 neu geordnet, präzisiert und teilweise weiterentwickelt.

Die Planungsgrundsätze a, b, c und d sind Präzisierungen der bisherigen Planungsgrundsätze.

Planungsgrundsatz a stammt aus dem bisherigen Objektblatt V 2.1, Planungsgrundsatz f, der präzisiert.

Die Planungsgrundsätze c und d stammen aus dem bisherigen Objektblatt V 1.1, Planungsgrundsatz 5b, der mit der Aussage zur Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte aus dem Güterverkehrskonzept der Region Basel ergänzt und in zwei Grundsätze aufgeteilt wurde.

Neu hinzugefügt wurde der Planungsgrundsatz e. Er dient der Förderung einer innovativen, flächensparenden Logistikknutzung und unterstützt damit die Aussage der Mobilitätsstrategie zu Logistikknutzungen.

Die Planungsanweisungen a, b und c wurden aus den bisherigen Objektblättern V 1.1 und V 2.1 übernommen, aktualisiert und präzisiert. Neu hinzugefügt wurden die Planungsanweisungen d, e und f.

Die Planungsanweisung a stammt aus dem bisherigen Objektblatt V 1.1, Planungsanweisung 5a, und wurde präzisiert. Ergänzt wurde, dass der Kanton die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr unterstützt und dass der Strassengüterverkehr auf die Nationalstrassen und das übergeordnete Kantonsstrassennetz zu lenken ist.

Planungsanweisung b stammt aus dem bisherigen Objektblatt V 1.1, Planungsanweisung 5c, und wurde, mit Ausnahme der Akteurnennung, unverändert übernommen.

Planungsanweisung c stammt aus dem bisherigen Objektblatt V 1.1, Planungsanweisung 5b, und wurde dahingehend präzisiert, dass zur Förderung des Schienengüterverkehrs – sofern möglich und wirtschaftlich vertretbar – Industrie- und Gewerbezone ausreichend mit Anschlussgleisen und abgehenden Weichen von Hauptgleisen zu erschliessen sind. Damit wird der Forderung aus Art. 17 Gütertransportgesetz entsprochen.

Planungsanweisung d soll die Berücksichtigung der Bedürfnisse des Güterverkehrs und der Logistik zur Sicherstellung einer effizienten Ver- und Entsorgung der Bevölkerung unterstützen, analog zu den entsprechenden Aussagen im Sachplan Infrastruktur Schiene.

Die Planungsanweisungen e und f nehmen die Anliegen aus dem regionalen Güterverkehrskonzept der Region Basel und der Mobilitätsstrategie auf und unterstützen das Bestreben, die Logistik und den Güterverkehr zu fördern und entsprechend ihren Stärken effizient und nachhaltig miteinander zu kombinieren. Damit soll spezifisch verhindert werden, dass Logistikknutzungen innerhalb der dafür geeigneten Industrie- und Gewerbezone, insbesondere innerhalb der Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung, ausgeschlossen werden können.

Im Bereich Schweizerhalle, Rangierbahnhof Muttenz und Hafen Birsfelden wurde das Schienennetz auf der Richtplankarte Verkehrsnetze angepasst. Bislang wurden verschiedene, einzelne Gleise auf den Arealen dargestellt, wobei nicht nachvollziehbar war, welche dargestellt wurden und welche nicht. Neu werden nur noch die Areale umschliessenden Gleise zur Orientierung angezeigt. Die zusätzlich bestehenden Gleise dazwischen werden nicht mehr dargestellt.

Die Verladeanlagen und Bahnhöfe gemäss obenstehender Tabelle werden als Ausgangslage aufgenommen. Dabei wird zwischen Rangierbahnhof und Güterbahnhof unterschieden.

4.5. Schienennetz – Normalspur (Objektblatt V 2.1 und Richtplankarten)

Die Vorhaben im Normalspur-Schienennetz fanden sich bislang verteilt in den Objektblättern V 2.1 Übergeordnete Projekte und V 2.3 Schienennetz. Sie werden nun im neuen Objektblatt V 2.1 zusammengeführt, aktualisiert und weiterentwickelt.

Der Abschnitt Ausgangslage wird grundlegend aktualisiert, wobei insbesondere das Strategische Entwicklungsprogramm Bahninfrastruktur und die fortgeschrittenen Planungen des Bahnknotens Basel berücksichtigt werden.

Die Ziele für das Normalspurnetz waren bisher auch im Abschnitt Planungsgrundsätze aufgeführt. Auf die Doppelung wird verzichtet, und der Abschnitt Ziele entfällt.

Die Planungsgrundsätze werden neu geordnet und teilweise präzisiert. Insbesondere wird eine klarere Unterscheidung zwischen Angebot (Planungsgrundsätze b, c, d und e) und Infrastruktur (Planungsgrundsätze g und h) vorgenommen, und diese werden zueinander in Bezug gesetzt (Planungsgrundsatz f).

Bei den Planungsanweisungen erfolgen einige Aktualisierungen und Präzisierungen. Auch hier wird eine klarere Unterscheidung zwischen Angebot und Infrastruktur vorgenommen. Die Anweisung zur Entflechtung Pratteln (Vollausbau inkl. 3. Gleis Pratteln–Rheinfelden; ID V038*) wird entsprechend mit den zugrunde liegenden Angebotszielen ergänzt.

Die S-Bahn-Haltestellen Dornach Apfelsee (ID V044*) und Basel Neuallschwil (bisher Morgartenring, ID V023*) erhalten neu eigene Anweisungen. Sie waren bisher in der Anweisung zum Herzstück enthalten, zu dessen Planung und Realisierung jedoch kein unmittelbarer Bezug besteht. Auf die Erwähnung der S-Bahn-Haltestelle Basel Solitude (ID V087) wurde verzichtet, da deren Auswirkungen auf den Kanton Basel-Landschaft zu klein sind, um eine Erwähnung im Richtplan zu rechtfertigen.

Der Perronzugang Margarethen (Umbau Westkopf Basel SBB, ID V106*) erhält ebenfalls eine neue Planungsanweisung. Er ist ein wichtiges Element für die Anbindung des Leimentals via Margarethenverbindung an die S-Bahn und den Fernverkehr. Im Gegenzug entfällt die Anweisung zur Leistungssteigerung Basel Ostkopf (ID V036) aufgrund der nur mittelbaren Auswirkungen auf den Kanton Basel-Landschaft.

Diverse Vorhaben auf dem Normalspurnetz sind bislang als örtliche Festlegungen im Richtplan enthalten. Sie fallen jedoch in die Kompetenz des Bundes. Zur Verdeutlichung dieses Sachverhalts werden die Vorhaben neu nicht mehr als kantonale Festlegungen dargestellt. Stattdessen werden Planungsanweisungen im Sinne von Positionierungen und Verhaltensanweisungen an Kanton und Gemeinden des Baselbiets formuliert.

Zum Kapazitätsausbau zwischen Liestal und dem Mittelland mit einem neuen Juradurchstich (ID V041) wird eine neue Planungsanweisung aufgenommen. Der Kapazitätsausbau ist eine wichtige Voraussetzung für die substanzielle Weiterentwicklung des Bahnangebots (Taktverdichtung) zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und dem Mittelland.

Auf beiden Richtplankarten wird der neue Juradurchstich nicht mehr als Beschlussinhalt, sondern als Ausgangslage geführt. Der Grund liegt in einer vereinheitlichten Darstellung der Projekte in Bundeshoheit: Der neue Juradurchstich ist im Sachplan Schiene enthalten und fällt in die Kompetenz des Bundes.

Die Durchmesserlinie Basel als 1. Etappe des Herzstücks (ID V003*) ist für den schienen-gebundenen ÖV in der gesamten Agglomeration von hoher Bedeutung. Dem wird durch eine entsprechende Planungsanweisung Rechnung getragen. In den beiden Richtplankarten wurde die Darstellung hingegen weggelassen, da keine massgebliche räumliche Auswirkung auf den Kanton Basel-Landschaft vorhanden ist. Im Gegensatz dazu wird die Entflechtung Basel–Muttentz (2. Etappe) (ID V069) dargestellt, da sie den Kanton Basel-Landschaft räumlich tangiert.

Die Planungen im Bahnknoten Basel (sog. Fünfpunkteplan) haben ausserdem gezeigt, dass für den langfristigen Kapazitätsausbau in der Nordwestschweiz weitere Elemente notwendig sind.

Diese sind noch nicht im Sachplan enthalten, aber der Regierungsrat unterstützt deren Aufnahme. In die neue Planungsanweisung b umfasst folglich:

- die weiteren Doppelspurausbauten im Laufental zwischen Aesch und Delémont (ID V082), welche abschnittsweise für die langfristige Angebotsentwicklung notwendig sind,
- die Südanbindung Muttenz (ID V119) für eine Leistungssteigerung des Rangierbahnhofs Muttenz,
- die direkte Gleisverbindung Schweizerhalle–Pratteln (ID V110), welche die direkte Ausfahrt von Güterzügen aus dem Hafen Birsfelden Richtung Fricktal ermöglicht und so zu einer Entlastung der Stammstrecke führt
- die Entflechtung Liestal Nord (ID V111), welche für die langfristige Angebotsentwicklung zwischen Basel, Liestal und dem Mittelland notwendig ist
- sowie die notwendigen Abstellkapazitäten für den Angebotsausbau (ID V108/V109) des S-Bahn- und Fernverkehrs in Form von Abstellanlagen, deren Standortevaluation noch läuft.

Da die genannten Vorhaben noch nicht im Sachplan enthalten sind, werden sie auch nicht auf den beiden Richtplankarten dargestellt.

Fortschreibungen

Die Anweisung zur Unterstützung des Doppelspurausbaus durch das Laufental (ID V026), der realisiert ist und nun zur Ausgangslage wird, entfällt.

Die Entflechtung Basel–Muttenz (1. Etappe, ID V035), die Entflechtung Pratteln (1. Etappe, ID V037) und der Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis (ID V045) wurden bisher im Objektblatt V 2.1 aufgeführt. Sie sind nun realisiert und werden damit Teil der Ausgangslage.

Die beiden Vorhaben S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz (ID V060) sowie Überholgleis Tecknau (ID V088) waren bisher als Vororientierung enthalten. Aufgrund fehlenden oder geringen Nutzens werden sie nicht weiterverfolgt und aus dem Richtplan gestrichen.

4.6. Schienennetz – Schmalspur (Objektblatt V 2.2 und Richtplankarten)

Die Vorhaben im Schmalspur-Schienennetz finden sich bislang im Objektblatt V 2.3 Schienennetz. Das neue Objektblatt V 2.2 ist somit eine Weiterentwicklung des vorgenannten, wobei die Normalspurvorhaben ins neue Objektblatt V 2.1 verschoben wurden.

Der Abschnitt Ausgangslage wurde aktualisiert und der Fokus neu ausgerichtet. Insbesondere ist der Doppelspurausbau auf allen Vorortslinien erfolgt, und die Fokussierung geht mehr in Richtung Beschleunigung, Kapazitätserhöhung, Erschliessung und Verknüpfung. Der Text betont nun deutlicher die funktionale Rolle des Tramnetzes als Mittel- und Feinverteilsystem sowie die raumplanerische Bedeutung der Vorortslinien.

Die Ziele für das Schmalspurnetz waren bisher auch im Abschnitt Planungsgrundsätze aufgeführt. Auf die Doppelung wird verzichtet und der Abschnitt Ziele entfällt.

Die Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen wurden redaktionell bereinigt, sprachlich vereinheitlicht und inhaltlich gestrafft. Wiederholungen und unklare Formulierungen wurden entfernt. Die Aussagen zur Bedarfsorientierung, Kapazitätserhöhung und Netzoptimierung wurden unter Berücksichtigung des Angebotsdekrets für den öffentlichen Verkehr klarer gefasst. Zudem wurde das Vorhaben Tramverbindung Dreispitz–St. Jakob–Polyfeld Muttenz (ID V065, siehe auch unten) aktualisiert und präzisiert, wobei der Abschnitt St. Jakob–Polyfeld neu als Zwischenergebnis aufgenommen wurde.

Der neue Planungsgrundsatz d bezüglich Standorte von Tramwendeschaufen trägt den betrieblichen und strategischen Anforderungen an ein leistungsfähiges Tramnetz Rechnung. Nach dem Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs, dem Angebotsdekret sowie den darauf

basierenden Generellen Leistungsaufträgen (GLA) ist ein attraktiver und volkswirtschaftlich sinnvoller öffentlicher Verkehr sicherzustellen. Die Leistungsfähigkeit und Wirtschaftlichkeit des Tramnetzes hängen dabei nicht nur von den Linienführungen und dem Fahrplanangebot ab, sondern auch von geeigneten betrieblichen Infrastrukturen. Dazu können Tramwendschlaufen auch ausserhalb von Endstationen und klassischen Verknüpfungspunkten erforderlich sein. Sie ermöglichen eine flexible Betriebsführung bei Störungen, Angebotsverdichtungen oder Teillinienbetrieben, verbessern die Stabilität des Gesamtsystems und schaffen Voraussetzungen für die Weiterentwicklung des Netzes.

Bei den örtlichen Festlegungen wird eine Reihe von Veränderungen unterbreitet:

Die ÖV-Drehscheibe Laufen (Festsetzung, ID V058) hat in den vergangenen Jahren bereits eine erhebliche Aufwertung erfahren. Die in Zukunft anstehenden Aufgaben sind nicht richtplanrelevant, weshalb das Vorhaben aus diesem gestrichen wird.

Das S-Tram Leimental (ID V056, bisher Expresstram Linie 10) hat die nötige Projektreife (Phase Auflage- / Bauprojekt) erreicht, um neu im Koordinationsstand Festsetzung (bisher Zwischenergebnis) geführt zu werden. Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung des dicht besiedelten Leimentals ist vorgesehen, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Linie 10 durch Beschleunigung und selektive Haltestellenbedienung zu steigern.

Die Wendeschleife Bottmingen (ID V004) hat ebenfalls die nötige Projektreife (Phase Auflage- / Bauprojekt) erreicht. Sie wird in den Koordinationsstand Festsetzung gesetzt und in eine neue Lage, nämlich zur Haltestelle Bottmingen Schloss, verschoben. Es wurde ein fundierter Variantenvergleich der Standorte der Wendeschleife durchgeführt, bei dem auch weitere Standortoptionen geprüft wurden. Der Standort bei Bottmingen Schloss erfüllt im Vergleich zum bisherigen Standort Stallen die Kriterien an einen effizienten Betrieb, die Kundenfreundlichkeit und die Kosten am besten. Des Weiteren besteht beim bisherigen Standort das Risiko, dass dieser planungsrechtlich nicht durchsetzbar ist. Im Rahmen der [Landratsvorlage «Bottmingen, ÖV-Drehscheibe, Teilprojekt Erneuerung und Umgestaltung Bushof, Ausgabenbewilligung für die Projektierung und Realisierung» \(2026/5084\)](#) wird vertieft auf den Standortvergleich eingegangen. Es handelt sich um ein Vorhaben nach Eisenbahnrecht und somit in Bundeskompetenz, was im Objektblatt auch so angegeben wird. Da das Vorhaben nicht sachplanrelevant auf Bundesebene ist, wird es im kantonalen Richtplan als örtliche Festlegung geführt.

Da die Machbarkeit und Wirtschaftlichkeit der Tramverlängerung ab der heutigen Endschleife Aesch Dorf bis zum Bahnhof Aesch nachgewiesen wurden, wird das Vorhaben Tram Aesch Bahnhof (ID V090) neu als Zwischenergebnis aufgenommen. Durch die direkte Verknüpfung mit der S-Bahn ergeben sich rasche ÖV-Verbindungen.

Neu als Zwischenergebnis aufgenommen wird das Vorhaben Tram Therwil–Dornach (ID V059). Es wird dementsprechend in beiden Karten dargestellt. Angesichts des wachsenden Verkehrsaufkommens im Korridor Therwil–Reinach–Dornach ist eine effiziente Verkehrsabwicklung erforderlich. Dem Tram kommt dabei eine Schlüsselrolle zu, indem es die Siedlungsentwicklung vor allem durch eine bessere Erschliessung zentraler Entwicklungsgebiete (z. B. Brühl, Kägen, Dornachbrugg) stärkt. Zudem schafft es eine leistungsfähige ÖV-Achse, die das zusätzliche Nachfragewachstum aufnehmen kann, ohne das Strassennetz noch stärker zu belasten. Die Machbarkeitsstudie wurde in den Jahren 2020 bis 2022 durchgeführt. Im Rahmen der Zweckmässigkeitsbeurteilung inklusive zusätzlichem Variantenstudium soll die Tramverbindung konkretisiert werden.

Das Vorhaben Tramverbindung Margarethenstich, Neubau (Festsetzung, ID V063) wird neu unter der aktuellen Bezeichnung Margarethenverbindung geführt.

Das Vorhaben Neue Tramverbindung Dreispitz (Zwischenergebnis, ID V024) wird neu unter der aktuellen Bezeichnung Tram Dreispitz geführt. Künftig soll sich das Dreispitz-Areal als neues

städtisches Quartier mit einer hochwertigen ÖV-Erschliessung entwickeln. Derzeit verkehren Tramlinien nur am östlichen Rand des Dreispitzareals (Münchensteiner/Emil Frey-Strasse und Baselstrasse). Die neue Tramverbindung soll das Areal auf der westlichen Seite (Achse Reinacherstrasse) erschliessen.

Die Tramverbindung Dreispitz–St. Jakob–Polyfeld Muttentz (Vororientierung, ID V065) besteht aus heutiger Perspektive aus zwei Vorhaben. Der Abschnitt Dreispitz–St. Jakob befindet sich auf baselstädtischem Gebiet, weshalb hierzu die Planungsanweisung a aufgenommen wird. Der Abschnitt St. Jakob–Polyfeld Muttentz wird als innerkantonales Vorhaben neu als Zwischenergebnis geführt, da das Tram Polyfeld raumplanerisch eine zentrale Rolle spielt: Es stärkt die Anbindung des Bildungsclusters und Entwicklungsgebiets Polyfeld und fördert die nachhaltige Erschliessung der verdichteten Siedlungsentwicklungssachse.

Richtplankarte Verkehrsnetze

Die Karte stellt die aktuellen und neu vorgesehenen Umsteigeknoten (die auch Wendeanlagen umfassen können) sowie die Wendeanlagen für Schmalspur- (derzeit keine separaten Anlagen vorhanden oder geplant) und Buslinien dar. (Wendeanlagen am Ende von Tramlinien sind allerdings in jedem Fall erforderlich und werden daher nicht explizit ausgewiesen.) Personen-Bahnhöfe an Normalspurbahnen sind nicht aufgeführt, da sie grundsätzlich bereits als Umsteigepunkte fungieren oder zu solchen ausgebaut werden können. Ebenfalls nicht berücksichtigt werden Umsteigepunkte neuer ÖV-Angebote, die sich noch in der Etablierungsphase befinden (beispielsweise im Rahmen eines Probetriebs gemäss §4 Angebotsdekret) oder Buswendeplätze, die ohne strategische Bedeutung am Ende von Ortschaften eingerichtet wurden.

Fortschreibungen

Die Tramverbindung Binningen–Oberwil (Vororientierung, ID V064) und der Tramtunnel Bruderholz (Vororientierung, ID V062) werden nicht weiterverfolgt und daher aus dem Richtplan gestrichen. Beide Vorhaben werden mit dem S-Tram Leimental via Margarethenverbindung obsolet.

Der Doppelspurausbau der Tramlinie 10 / 17, Spiesshöfli / Binningen (ID V033, bisher Objektblatt V 2.3) ist realisiert und nun Teil der Ausgangslage.

Das Vorhaben Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung) (Vororientierung, ID V067) wird neu unter der Bezeichnung «Tram Buholz» geführt und im Sinne der Systematik (vgl. Kap. 4.1) nur noch auf der Gesamtkarte dargestellt. Dabei handelt es sich um eine Verlängerung der Tramlinie 14 in Richtung Buholz. Das bereits dicht besiedelte Gebiet und ein Grossteil der Gemeinde Pratteln erhalten damit ein stark verbessertes, vom motorisierten Individualverkehr unabhängiges ÖV-Angebot. Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein generelles Projekt vor.

4.7. Strassennetz – Hochleistungsstrassen (Objektblatt V 3.1 und Richtplankarten)

Für die N18 und ihre Umgebung hat der Bund eine sogenannte Korridorstudie erstellt und 2025 abgeschlossen. Mit diesem Prozess hat er unter Einbezug der Kantone und Gemeinden breite Fächer von Lösungsansätzen zur Behebung verkehrlicher Defizite untersucht. Daraus resultieren Massnahmenempfehlungen für verschiedene Zeithorizonte. Diese sind in einem Synthesebericht⁶ dokumentiert und haben, soweit relevant, Eingang in die vorliegende Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans gefunden.

Die Aussagen zu den Hochleistungsstrassen befinden sich bisher mehrheitlich in Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Projekte. Sie werden gemäss nachfolgenden Ausführungen in das neue Objektblatt überführt.

⁶ Bundesamt für Strassen (2025): Nationalstrasse N18, Delémont–Basel, Korridorstudie; <https://www.astra.admin.ch/de/korridor-n18-delemont-hagnau>

Die Schilderungen zu den Hochleistungsstrassen im Abschnitt Ausgangslage sind in grossen Teilen überholt und wurden daher grundsätzlich überarbeitet.

Die Ziele für die Hochleistungsstrassen waren bisher auch im Abschnitt Planungsgrundsätze aufgeführt. Auf die Doppelung wird verzichtet, und der Abschnitt Ziele entfällt.

Die Planungsgrundsätze wurden weitestgehend unverändert aus dem bisherigen Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Projekte übernommen, soweit sie die Hochleistungsstrassen betreffen. Der Planungsgrundsatz zu Abklärungen von Auswirkungen und Prüfung von Alternativen (bisher b) wird neu im Objektblatt V1.1 für alle Verkehrsträger geführt.

Diverse Vorhaben auf dem Hochleistungsstrassennetz sind bislang als örtliche Festlegungen im Richtplan enthalten. Sie fallen jedoch in die Kompetenz des Bundes. Mit ihnen wird analog zu entsprechenden Vorhaben im Schienen-Normalspurnetz verfahren: Zur Verdeutlichung der Bundeskompetenz werden die Vorhaben neu nicht mehr als kantonale Festlegungen dargestellt, sondern werden als Planungsanweisungen im Sinne von Positionierungen und Verhaltensanweisungen an den Kanton und die Baselbieter Gemeinden formuliert.

Zu den Warteräumen sowie den Kontroll- und Kompetenzzentren für den Schwerverkehr hat der Bund im [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse](#), eine schweizweit koordinierte Konzeption vorgelegt. Die Nationalstrassenabschnitte im Kanton Basel-Landschaft sind davon nicht betroffen. Die entsprechende Planungsanweisung (bisheriges Objektblatt V 2.1, Planungsanweisung a, ID V001) entfällt daher, ebenso wie die entsprechende örtliche Festsetzung (bisher Vororientierung).

Die Anpassung und der Ausbau von Anschlüssen an der A18 waren bislang – bezogen auf drei bestimmte Anschlüsse – als Vororientierungen im Objektblatt V 2.1 enthalten (Kapazitätserhöhung A18, ID V005). Aufgrund der Kompetenzerklärung sowie Erkenntnissen aus der Korridorstudie wird neu eine generelle Planungsanweisung d aufgenommen. Diese stellt sicher, dass der Kanton die Anschlüsse der N18 ans Kantonsstrassennetz weiterhin beobachtet und bei Bedarf Massnahmen einfordert. Diese Absicht deckt sich mit der Stossrichtung des Bundes: «Schnittstellen zwischen Nationalstrassennetz und nachgelagertem Netz sind unter Einbezug aller Interessen miteinander zu koordinieren.»⁷

Die Planungsanweisungen zum Knoten Angenstein (ID V049) sowie zur langfristigen Führung der A22 im Raum Liestal (ID V073) werden aufgrund der Bundeskompetenz angepasst. Nach erfolgter Prüfung muss die Raumsicherung für diese Nationalstrasse durch den Bund erfolgen und nicht durch den Kanton. Die Planungsanweisung wird ergänzt um die Beantragung einer Aufnahme des Vorhabens in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (Prüfung der Sachplanpflicht gemäss [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, Konzeptteil](#), Kap. 1.3).

Weiterhin als örtliche Festlegungen geführt werden Projekte in Bundeshoheit, die im kantonalen Interesse, aber nicht sachplanpflichtig sind. Hier ist die Bundeskompetenz zu kennzeichnen. Dies gilt für die Vorhaben Knoten Angenstein, Aesch (ID V049) und Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd– Direktanschluss Gebiet Kägen (ID V099). Beide haben in die Korridorstudie (siehe oben) Aufnahme gefunden und sollen weiterverfolgt werden. Der Direktanschluss Kägen (zusätzliche Autobahnausfahrt aus Richtung Norden direkt in das Gebiet Kägen) soll die Bruggstrasse in Reinach auf dem Abschnitt vom Anschluss A18 Reinach Süd bis zum Kreisel Kägen vom Zielverkehr in das Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung entlasten. Aufgrund der noch ausstehenden Abklärungen bleibt der Direktanschluss Kägen vorläufig auf dem Koordinationsstand Zwischenergebnis. Die Optimierung des Knotens Angenstein ist bereits festgesetzt. Der Knoten ist regelmässig überlastet und stellt das massgebliche Nadelöhr auf der Strasse zwischen

⁷ Sachplan Verkehr, Teil Programm, Kap. 6.2 (Handlungsraum Metropolitanraum Basel), S. 71, Abschnitt «Übergänge zwischen Nationalstrasse und dem nachgelagerten Strassennetz».

Birseck und dem Laufental dar. Des Weiteren ist der Knoten ein Unfallschwerpunkt. Im Rahmen der umfassenden Planungsstudie Netzstrategie Muggenberg hat sich der Anschluss Angenstein als die zweckmässigste mittelfristige Lösung herausgestellt. Kurzfristige Lösungen sind nur sehr beschränkt wirksam und soweit möglich bereits umgesetzt.

Es wurde darauf geachtet, dass die Vorhaben, auch wenn sie einzeln nicht sachplanpflichtig sind, im Einklang stehen mit den Grundsätzen des [Sachplans Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, Konzeptteil](#), Kap. 3.3.

Der Kanton hat nach wie vor ein hohes Interesse an der Raumsicherung für die Umfahrung Laufen und Zwingen (N18, ID V014*). Dem wird durch eine entsprechende Planungsanweisung Rechnung getragen. Die Umfahrung soll die stark belasteten Ortsdurchfahrten in beiden Gemeinden insbesondere vom Schwerverkehr (Anteil zeitweise über 10 % des Gesamtverkehrs) und vom Durchgangsverkehr entlasten sowie die Verkehrssicherheit erhöhen. Das Vorprojekt wurde 2011 erarbeitet. Das Vorhaben ist jedoch in Bundeshoheit übergegangen. Der Bund hat es im Rahmen der Korridorstudie N18 aufgenommen. In der [Richtplan-Gesamtkarte](#) und der [Richtplankarte Verkehrsnetze](#) wird die Darstellung in Folge des Hoheitswechsels weggelassen. Hier werden sachplanpflichtige Vorhaben in Bundeshoheit zugunsten der Übersichtlichkeit und einer systematischen Darstellung nur noch dargestellt, wenn sie auch im entsprechenden Sachplan enthalten sind. Das ist bei der Umfahrung von Laufen und Zwingen noch nicht der Fall.

Fortschreibungen

Der Sanierungstunnel Belchen (A2, ID V043, bisher Objektblatt V 2.1) ist realisiert und nun Teil der Ausgangslage.

4.8. Strassennetz – Hauptverkehrsstrassen und übrige Kantonsstrassen (Objektblatt V 3.2 und Richtplankarten)

Die wesentlichen Funktionen des Strassennetzes und die gesetzlichen Grundlagen haben sich in den vergangenen Jahren nicht massgeblich verändert. Der Abschnitt [Ausgangslage](#) bleibt daher in seinen grundsätzlichen Aussagen unverändert. Im Sinne einer Straffung werden einzelne Aspekte nicht mehr angesprochen, die bereits in Planungsgrundsätzen und -anweisungen sowie in örtlichen Festlegungen abgebildet sind. Demgegenüber wurden Aspekte des Fuss- und Veloverkehrs sowie der Abstimmung mit der umgebenden Siedlung ergänzt. Bei diesen Aspekten handelt es sich auch um zentrale Themenfelder der Mobilitätsstrategie.

Die bisherigen [Ziele](#) sind auf die Abschnitte Ausgangslage und Planungsgrundsätze verteilt worden, um Doppelspurigkeiten zu vermeiden. Inhaltlich sind sie weitestgehend unverändert. Im Planungsgrundsatz d (bisher Ziel f) wird, basierend auf der Mobilitätsstrategie, der Aspekt der Sicherheit ergänzt.

Die [Planungsgrundsätze](#) bleiben ebenfalls weitestgehend unverändert.

Bei den [Planungsanweisungen](#) wurde die Vorgehensvorgabe zur Neuen Birsbrücke Süd in Laufen entfernt, da das Projekt bereits aufgegleast ist. Die neue Birsbrücke Laufen (ID V027) entlastet die Achse Vorstadtkreisel–Bahnhof–Unterführung Bahnhofstrasse vom Durchgangs- und Binnenverkehr. Die Achse kann für den öffentlichen Verkehr und den Langsamverkehr deutlich aufgewertet werden.

Die bisherige Planungsanweisung d aus dem Objektblatt V 2.2 bezüglich Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes wird im Rahmen der vorliegenden Gesamtüberprüfung umgesetzt und aus diesem Grund gestrichen. Diese Umsetzung führt zu mehreren Anpassungen in den Beschlüssen, die separat auf Seite 28 beschrieben werden.

Besonders hervorzuheben ist die umfassende Anweisung zur Prüfung der Abstimmung von Siedlung und Verkehr im Bereich Leimental / Birseck (bisheriges Objektblatt V 2.1, Planungsanweisung c). Ein erster Anlauf zu deren Erfüllung wurde mit der Entwicklungsplanung

Leimental–Birseck–Allschwil (ELBA, [LRV 2015/005](#)) gemacht, deren Umsetzung jedoch am 8. November 2015 in einer Referendumsabstimmung abgelehnt wurde. Seither wurde die Fragestellung in einer Vielzahl von Arbeiten wieder aufgenommen und die Erkenntnisse sind seitdem als Einzelmassnahmen in die Richtplananpassungen eingeflossen. Bei den Grundlagenarbeiten zu nennen sind unter anderem die Arbeiten zu den Agglomerationsprogrammen der 3. und 4. Generation zur Koordination der Verkehrsanbindung Bachgraben (KoBa) sowie zum Mobilitätskonzept Birsstadt. Die Planungsanweisung von 2009 entfällt daher.

Die übrigen Planungsanweisungen bleiben erhalten oder werden aktualisiert (Laufen, Zentrumsentlastung – siehe Erläuterung zu den örtlichen Festlegungen unten).

Neu hinzugefügt wurde eine Planungsanweisung (ID V005), die sicherstellt, dass der Kanton die Anschlüsse der N18 ins Kantonsstrassennetz weiterhin beobachtet und bei Bedarf Massnahmen einfordert. Dies erfolgt in Analogie zur entsprechenden Planungsanweisung für den Hochleistungsstrassen-Abschnitt der N18 (siehe oben).

Die Übernahme des parallel verlaufenden Nationalstrassenabschnitts durch den Kanton (ID V086) nach der Realisierung des Muggenbergtunnels wird neu als Planungsanweisung geführt. Bislang ist dieses Vorhaben als örtliche Festlegung (Festsetzung) enthalten. Die Anpassung dient der konsistenten Systematik der KRIP-Einträge.

Ebenfalls neu aufgenommen wird eine Planungsanweisung zur Prüfung der Verlegung der Kantonsstrasse im Hardwald (MuttENZ) zur Verbesserung der Situation bezüglich Grundwasserschutz (ID V127).

Des Weiteren behandelt eine neue Planungsanweisung den bestehenden Widerspruch zwischen der Grundwasserschutzzone Gitterli und der dortigen Kantonsstrassenfunktion in Liestal (ID V128).

Bei den örtlichen Festlegungen wird eine Reihe von Veränderungen unterbreitet:

Beim Vorhaben, das bisher unter der Bezeichnung Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau (Vororientierung, ID V006) geführt wurde, handelt es sich um eine Massnahme auf bzw. an der H18. Mit der Kernumfahrung von Laufen werden die Altstadt, die Vorstadt sowie das Bahnhofsgelände vom Durchgangs- und insbesondere vom Schwerverkehr entlastet. Das nachgelagerte Strassennetz kann abklassiert und verkehrsberuhigt werden. Kernelement ist die Spange Nau (Unterführung unter der Eisenbahn), die die Naustrasse mit der Güterstrasse verbindet. Voraussetzung für die Kernumfahrung ist die Realisierung der neuen Birsbrücke.

Das Vorhaben ist an den Bund übergegangen. Deshalb soll statt der örtlichen Festlegung, die nicht mehr in die Kompetenz des Kantons fällt, eine angepasste Planungsanweisung in den Richtplan aufgenommen werden. Das Vorhaben hat zudem die heutige Bezeichnung Zentrumsentlastung erhalten. Die Zielsetzung des Kantons bleibt dieselbe. Im Rahmen der Korridorstudie N18 wurde die Zentrumsentlastung Laufen vom ASTRA als prioritäre Massnahme im Raum Laufen für die N18 eruiert, die durch den Bund weiter vorangebracht werden soll. Auch ist die Massnahme als sogenannte übergeordnete Massnahme (also als Massnahme in Bundeskompetenz) mit dem neuen Titel «Laufen, Zentrumsentlastung» in das Agglomerationsprogramm Basel der 5. Generation aufgenommen worden. Die Planungsanweisung wird ergänzt um einen Antrag auf Aufnahme des Vorhabens in den Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse (Prüfung der Sachplanpflicht gemäss [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, Konzeptteil](#), Kap. 1.3).

Beim Zubringer Dornach / Aesch (Festsetzung, ID V055) erfolgt derzeit die Prüfung einer Lage weiter südlich. Bis zum Abschluss dieser Prüfung bleibt die bestehende Festsetzung und der damit verbundene behördenverbindliche Auftrag zur Raumsicherung unverändert. Es wird eine Planungsanweisung zum Vorgehen ergänzt. Der Verkehr hat im Zentrum von Dornachbrugg und auf der Bruggstrasse in den vergangenen Jahren stark zugenommen. Die führte zur spürbaren Minderung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der Verkehrssicherheit. Der Mehrverkehr

verursacht aufgrund von Rückstaus erhebliche Verlustzeiten im Busverkehr. Des Weiteren führt die Erschliessung der Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach / Aesch durch sensitives Siedlungsgebiet. Der Zubringer Dornach / Aesch an die N18 ermöglicht unter anderem einen direkten Anschluss der heutigen Industrie- und Entwicklungsgebiete. Zusätzlich wird teilweise Verkehr von der Bruggstrasse auf diesen neuen Zubringer umgeleitet und das Ortszentrum Dornachbrugg so vom Durchgangsverkehr entlastet. Der Zubringer Dornach / Aesch zur H18 trägt zur Wirksamkeit des Vollanschlusses Aesch bei.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal Ost (Festsetzung, ID V047) wird mangels Richtplanrelevanz aus selbigem gestrichen. Das Projekt ist unabhängig vom Richtplaneintrag in Arbeit.

Die Umfahrungsstrassen Rickenbach (Festsetzung, ID V053) und Waldenburg (Festsetzung, ID V054) werden aus dem Richtplan gestrichen. Hauptgrund ist das aus heutiger Sicht sehr ungünstige Verhältnis von Eingriffsumfang und Kosten zu Verkehrsaufkommen und Nutzen. Die Streichung wurde auch in der landrätlichen Bau- und Planungskommission verschiedentlich gefordert, etwa in der [Beratung der LRV 2023/325](#).

Beim Vorhaben zu den SBB-Übergängen in Grellingen (Zwischenergebnis, ID V018) wird der bisher missverständliche Titel bereinigt. Sanierungsarbeiten sind nicht richtplanrelevant, Neubau hingegen schon. Auch wird die Darstellung dieses Vorhabens in der Karte Verkehrsnetze gemäss der in Kap. 4.1 oben dargestellten Systematik angepasst auf «Trasseesicherung».

Alle vorstehend nicht genannten örtlichen Festlegungen bleiben wie in der aktuell rechtskräftigen Fassung des Richtplans erhalten.

Mit der Streichung der Vorhaben Sundgauerstrasse in Arlesheim (Vororientierung, ID V052, Fortschreibung) und Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Vororientierung, ID V042, Fortschreibung) sowie den Umfahrungsstrassen Rickenbach (Festsetzung, ID V053) und Waldenburg (Festsetzung, ID V054) aus den örtlichen Festlegungen (siehe oben) geht einher, dass sie in beiden Richtplankarten nicht mehr dargestellt werden.

Abtretungen und Übernahmen

Die bisherige Planungsanweisung d (Objektblatt V2.2, ID V028) sieht vor, dass dem Landrat separate Landratsbeschlüsse über Abtretungen und Übernahmen unterbreitet werden. Diese Vorgänge waren beim Ersterlass des KRIP sehr umstritten, weshalb in den Jahren 2013 bis 2019 ein umfassendes Projekt zur Überprüfung des Kantonsstrassennetzes gemäss einheitlichen, funktionalen Kriterien durchgeführt wurde. Darin hat sich gezeigt, dass diverse Abschnitte aus einem funktionalen Blickwinkel aus dem bestehenden Kantonsstrassennetz entlassen werden könnten und einzelne Abschnitte neu in selbiges aufgenommen werden sollten.

Abtretungen an die Gemeinden hätten zur Folge, dass solche Abschnitte möglicherweise geschlossen würden, weil die Gemeinden gegebenenfalls nicht in der Lage und/oder gewillt wären, sie weiter zu betreiben. Dies würde die Erreichbarkeit verschiedener, insbesondere kleinerer Ortschaften verringern und hätte möglicherweise auch Implikationen in weiteren Feldern (z. B. Wegfall touristisch attraktiver Achsen). Im Übrigen haben sich im Zuge des Ersterlasses des KRIP zahlreiche Gemeinden gegen die damals vorgesehenen Abtretungen gewehrt. Entsprechende Äusserungen liegen auch aus jüngerer Vergangenheit vor. Der Regierungsrat hat vor diesem Hintergrund entschieden, auf eine Bereinigung des Kantonsstrassennetzes im Sinne genereller Abtretungen von Kantonsstrassen an Gemeinden zu verzichten. Netzanpassungen sind lediglich in folgenden Fällen weiter zu verfolgen:

1. aus Netzsicht zweckmässige Abtretungen von Kantonsstrassen an Gemeinden im Einvernehmen mit diesen bei entsprechendem kommunalem Interesse,
2. aus Netzsicht zweckmässige Übernahmen von Gemeindestrassen als Kantonsstrassen oder

3. Abtretungen und Übernahmen, die sich aus Projekten ergeben (z. B. Bau neuer Achsen bzw. neuer Infrastrukturelemente).

Darüber hinaus hat eine Überprüfung des Kantonsstrassennetzes gezeigt, dass eine zusätzliche Stufe in der Kantonsstrassenhierarchie zweckmässig ist.

Daraus resultieren einzelne Abtretungen und Übernahmen von Strassenabschnitten sowie verschiedene Umklassierungen. Diese Änderungen sind nachfolgend beschrieben.

Die Planungsanweisung, welche den Auftrag erteilt hat, wird aus dem KRIP gestrichen. Die Planungsanweisung, welche das Kantonsstrassennetz im Grundsatz beschreibt (bisher e, neu i), bleibt grösstenteils unverändert; die Aussage zur Netzdichte wird gestrichen.

Die Überprüfung des Kantonsstrassennetzes führt zu nachfolgenden Änderungen bei den örtlichen Festlegungen.

Die Gemeinde Blauen hat mit dem Kanton eine Verwaltungsvereinbarung abgeschlossen mit der Absicht, den oberen Teil der Dorfstrasse (ab Dorfbrunnen in nördlicher Richtung) vom Kanton in ihr Gemeindestrassennetz zu übernehmen (vorbehältlich einer entsprechenden Festsetzung im KRIP). Diese Absicht steht im Einklang mit den Resultaten der oben geschilderten Gesamtüberprüfung des Kantonsstrassennetzes und wird daher jetzt festgesetzt (ID V124).

Durch den Anschluss des Pfeffingerrings in Aesch an den Vollanschluss und damit an die A18 hat die übergeordnete Verbindung eine neue Linienführung erhalten. Der Abschnitt der Ettingerstrasse zwischen Hauptstrasse und Pfeffingerring wird daher an die Gemeinde abgetreten. Diese projektbezogene Abtretung steht im Einklang mit den Resultaten der oben geschilderten Gesamtüberprüfung des Kantonsstrassennetzes und wird daher festgesetzt (ID V131).

Die Übernahme der Klarastrasse in Allschwil durch den Kanton (ID V129) wird als Festsetzung aufgenommen, um die Netzlücke zu schliessen, welche besteht, weil die Schönenbuchstrasse im unteren Abschnitt eine Einbahnstrasse ist.

Neu aufgenommen als Festsetzung wird die Übernahme der Rothausstrasse in Muttenz durch den Kanton (ID V120). Deren Aufnahme in das Kantonsstrassennetz als Verbindungsstrasse mit regionaler Bedeutung hat sich im Rahmen der oben beschriebenen Gesamtüberprüfung des Kantonsstrassennetzes als zweckmässig erwiesen (zusätzliche «Sprosse» im «Leitersystem» des Rheintals).

Auch die Augsterstrasse in Giebenach (ID V123) wird mit der Festsetzung neu ins Kantonsstrassennetz aufgenommen. Grund dafür ist, dass Strassen ausserorts, auf denen eine Linie des öffentlichen Verkehrs des Haupt- oder Grundangebots gemäss Angebotsdekret fährt, den Kantonsstrassen zugeordnet werden.

Ebenfalls festgesetzt wird die Übernahme der Gemeindestrasse Wölferstrasse (Abschnitt Halbananschluss Frenkendorf / Füllinsdorf Nord bis zur Bedarfseinfahrt auf die A22 durch den Kanton (ID V081). Die derzeit in Vorbereitung befindliche Bedarfseinfahrt basiert auf § 43d Abs. 4 [Strassengesetz \(SGS 430\)](#). Mit dem zusätzlichen kurzen Stück Kantonsstrasse wird diese Einfahrt an das kantonale Netz angebunden.

Weiter werden folgende Strassen ins Kantonsstrassennetz aufgenommen: die Grundstrasse in Ramlinsburg inklusive ihrer Anbindung an die Alte Kantonsstrasse (ID V121) sowie die Ramsachstrasse in Läufelfingen und ihre Fortsetzung ausserorts via Bad Ramsach bis zur Kantonsstrasse zwischen Häfelfingen und Zeglingen (ID V122). Wie in Giebenach (s. o.) liegt der Grund in der bestehenden ÖV-Linie ausserorts.

Verschiedene Abtretungen und Übernahmen von Strassen waren bislang als Zwischenergebnis festgelegt. Aufgrund der Gesamtüberprüfung werden die vorstehenden Abschnitte festgesetzt. Die Übrigen werden hinfällig.

[Anmerkung für die Vernehmlassung: Wie oben beschrieben, hat die Gesamtüberprüfung des Kantonsstrassennetzes gezeigt, dass verschiedene Abschnitte des Netzes funktional nicht mehr vom Kanton benötigt werden. Es steht den Gemeinden frei, diese zu übernehmen. Die betroffenen Gemeinden werden diesbezüglich parallel zur öffentlichen Vernehmlassung der vorliegenden Vorlage kontaktiert und können entsprechende Übernahmewünsche einbringen. Diese werden dann in die vorliegende Vorlage aufgenommen.]

Die obengenannten Änderungen des Kantonsstrassennetzes (Abtretungen/Übernahmen spiegeln sich in der Richtplankarte Verkehrsnetze wider.

Auch die neue Klassierung des Kantonsstrassennetz in neu vier Hierarchiestufen ist in der Richtplankarte-Verkehrsnetze dargestellt und werden mit dieser festgelegt. Die Stufen «Hochleistungsstrasse» und «Hauptverkehrsstrasse» bleiben bestehen, die übrigen Kantonsstrassen (vgl. auch [§ 5 Strassengesetz \(SGS 430\)](#)) werden den Kategorien «Verbindungsstrasse mit regionaler Bedeutung» sowie «Verbindungsstrasse mit zwischenörtlicher Bedeutung» zugeordnet. Diese Systematik lehnt sich eng an die Normen VSS 40 040b bis 40 043. Zugleich haben sich mehrere Nachbarkantone analog organisiert. Basierend auf den genannten VSS-Normen ist das Kantonsstrassennetz insgesamt geprüft worden, was an einigen Örtlichkeiten zu veränderten Klassierungen führt.

Die bereits festgesetzte Abtretung der Fraumattstrasse / Erzenbergstrasse an die Gemeinden Füllinsdorf und Liestal infolge der Eröffnung der A22 (ID V071) ist in der Richtplankarte Verkehrsnetze bislang bis zur Gasstrasse dargestellt. Diese Abgrenzung stand im Zusammenhang mit dem Vollanschluss Liestal Zentrum an die A22, der jedoch mit der Anpassung 2017 ([LRV 2019/230](#)) aus dem KRIP entfernt worden ist. Um die Netzkonsistenz wiederherzustellen, wird der abzutretende Abschnitt bis zur Arisdörferstrasse verlängert.

Fortschreibungen

Die Trasseesicherung für die Sundgauerstrasse in Arlesheim (Vororientierung, ID V052) im bisherigen Sinne wird aufgehoben. Der grosse und kostenintensive landschaftliche Eingriff (Planung aus den 1970er Jahren) wäre aus heutiger Sicht in keinem Fall weiterzuverfolgen und ist mit der bereits festgesetzten Verlegung der Kantonsstrasse ins Tal (ID V105) definitiv hinfällig.

An der gleichen Örtlichkeit wird jedoch eine neue Vororientierung und Trasseesicherung aufgenommen (ID V125): im Rahmen der ersten, groben Prüfung der Absicht der Initiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd» hat sich gezeigt, dass im Birstal für einen allfälliges Tunnelportal mit Anschluss an die A18 der Anschluss Reinach Nord eindeutig im Vordergrund stünde. Einerseits ist bereits eine Brücke über die Birs vorhanden, andererseits könnte das Tunnelportal als direkte Verlängerung des Sundgauviadukts in den Geländesprung integriert werden. Im Ergolzthal sind die möglichen Anknüpfungspunkte weniger eindeutig. Weitere Informationen finden sich in der [Landratsvorlage](#) zur Initiative «Zukunftsfähige Verkehrsinfrastruktur: Realisierung der Umfahrung Süd» dargelegt. Die Thematik soll weiter untersucht werden - siehe auch Planungsanweisung h im Objektblatt V 1.1.

Das Vorhaben Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Vororientierung, ID V042) wird gestrichen. Ein zusätzlicher Strassenübergang über den Rhein wurde bei der Abstimmung des trinationalen Strassennetzes (Agglomerationsprogramm, Jahre 2013–2015) als nicht als zweckdienlich bewertet und wurde nicht ins Netz aufgenommen. Im Rahmen des 5. Agglomerationsprogramms wurde 2022–2024 das trinationale Netz aktualisiert und der Handlungsbedarf für das ganze Netz erneut überprüft. Die bisherige Einschätzung wurde dabei bestätigt. Auch von einer Velo- und Fussverkehrsquerung ist kein angemessenes Kosten-Nutzen-Verhältnis zu erwarten, bestehen doch mit

den Kraftwerksübergängen in Augst und Birsfelden attraktive Verbindungen für den grössten Teil der relevanten Quell-Ziel-Relationen.

Die Verlegung Rheinstrasse H3 (Salina-Raurica, ID V048, bisher Objektblätter V 2.2 und G 1.4) ist realisiert und nun Teil der Ausgangslage. Damit entfällt auch die Darstellung in der Richtplan-Gesamtkarte. Eine gesamthafte Überprüfung der Objektblätter Gebietsplanung Salina Raurica (G1) erfolgt mit dem nächsten Teilpaket der Gesamtüberprüfung des KRIP.

Die Abtretung eines Teils der Hauptstrasse an die Gemeinde Sissach (im Gegenzug zu Bahnhofstrasse/Güterstrasse) ist bereits vor längerer Zeit erfolgt. Der entsprechende Eintrag in der Karte Verkehrsnetze wird entfernt.

4.9. Kantonale Radrouten für den Alltagsverkehr (Objektblatt V 4.1 und Richtplankarte Verkehrsnetze)

Mit dem Wandel der Mobilitätsansprüche bekommt das Velo als platzsparendes Verkehrsmittel eine wichtigere Rolle in der zukünftigen Mobilitätsentwicklung. Fast die Hälfte der Strecken unter 5 km wird heute mit motorisierten Fahrzeugen zurückgelegt. Solche kurzen Distanzen sind grundsätzlich ideal für den Veloverkehr. Zudem sind auch längere Distanzen und der Transport von Waren dank der Diversifizierung des klassischen Velos durch E-Bikes und Lastenvelos kein Hindernis mehr. Im Sinne einer siedlungsverträglichen und zukunftsfähigen Mobilität ist der Stellenwert des Veloverkehrs gerade in dichten Siedlungsgebieten hoch zu bewerten. Er trägt zugleich zur Attraktivität dieser Siedlungsgebiete bei.

Der Kanton Basel-Landschaft fördert eine sichere und attraktive Infrastruktur. Die wichtigste Basis für die kantonale Veloförderung ist das kantonale Radroutennetz. Das heutige Netz ist historisch gewachsen und aus der Siedlungsdichte und Topografie hergeleitet. Der Fokus wurde dabei auf die Erschliessung der Talachsen und des Agglomerationsgürtels gelegt. Ländliche Gemeinden sind teilweise nicht ans Netz angeschlossen und innerhalb gleichartiger Siedlungsstrukturen sind unterschiedliche Netzdichten festzustellen. Zudem ist das heutige Netz im Vergleich zu anderen Kantonen tendenziell weniger dicht und nicht hierarchisiert.

Am 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege ([Veloweggesetz](#)) in Kraft getreten, wonach die Kantone dafür zu sorgen haben, dass bestehende und vorgesehene Velowegnetze in Plänen festgehalten, periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Dabei sollen die Velowege zusammenhängend, durchgehend, sicher, homogen, attraktiv und direkt sein und das Velowegnetz eine angemessene Dichte aufweisen. Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne innert fünf Jahren erstellt und innert zwanzig Jahren nach Inkrafttreten des Veloweggesetzes umgesetzt werden. Im Kanton Basel-Landschaft wird nicht von Velowegen, sondern von kantonalen Radrouten gesprochen, weshalb der Begriff des Velowegs gemäss Veloweggesetz synonym zum Begriff der kantonalen Radroute zu verstehen ist.

Die grundlegende Neuerung stellt die Hierarchisierung des kantonalen Radroutennetzes dar. Neu sind drei Kategorien vorgesehen:

- Velovorzugsrouten
- Velohauptrouten
- Basisrouten

	SICHER	FAHRFLUSS	KOMFORT 1	DIREKT	UMFELD-QUALITÄT
VELOVORZUGSROUTE					
VELOHAUPTROUTE					
BASISROUTE					

1. Die Kategorie Komfort wird dabei als Qualität verstanden, welche die Veloinfrastruktur durch ihre Dimensionierung, Gestaltung, Zustand und Ausstattung bietet.

2. Bei geringer Umfeldqualität der Velovorzugs- oder Velohauptrouten kann das Basisnetz ein ergänzendes Angebot mit hoher Umfeldqualität anbieten.

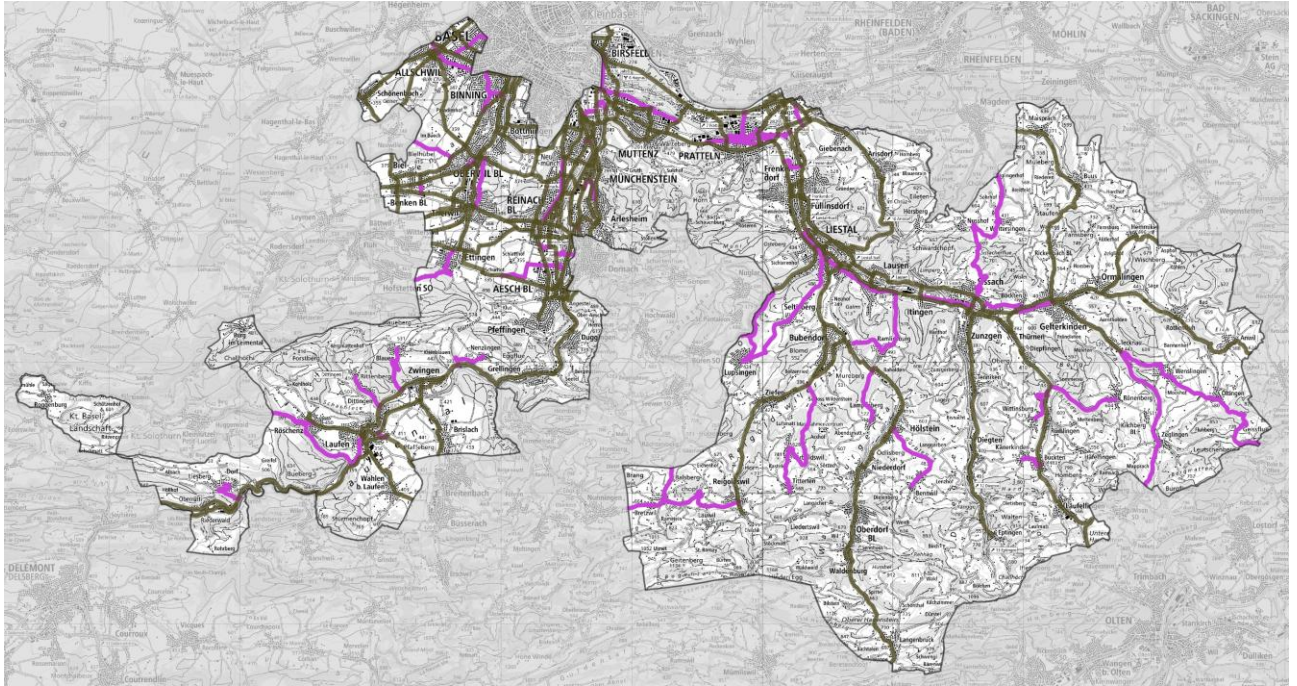
Schematische Charakterisierung der Ansprüche der Routentypen

Die Einteilung der kantonalen Radrouten in diese drei Netzkategorien basiert auf dem Veloverkehrspotenzial, also dem erwarteten zukünftigen Veloverkehrsaufkommen auf bestimmten Verkehrsbeziehungen und in bestimmten Korridoren. Dieses Potenzial ist im Wesentlichen von der Distanz und der Topografie zwischen Start- und Zielort sowie von der Siedlungsdichte abhängig.

Basierend auf der Hierarchisierung wurde das gesamte Netz überprüft. Die entsprechenden Ergänzungen und Anpassungen sind in die vorliegende Überprüfung des KRIP eingeflossen.

Das übergeordnete Ziel des weiterentwickelten Radroutennetzes ist die Förderung des Veloverkehrs und seines wesentlichen Beitrags zur besseren Bewältigung der gesamtverkehrlichen Nachfrage, im Besonderen durch die Velovorzugsrouten. Es sollen neue Nutzergruppen für den Veloverkehr gewonnen und dazu animiert werden, möglichst viele Wege mit dem Velo zurückzulegen. Die bisherigen Velofahrenden – die «Stammkundschaft» – sollen erhalten bleiben.

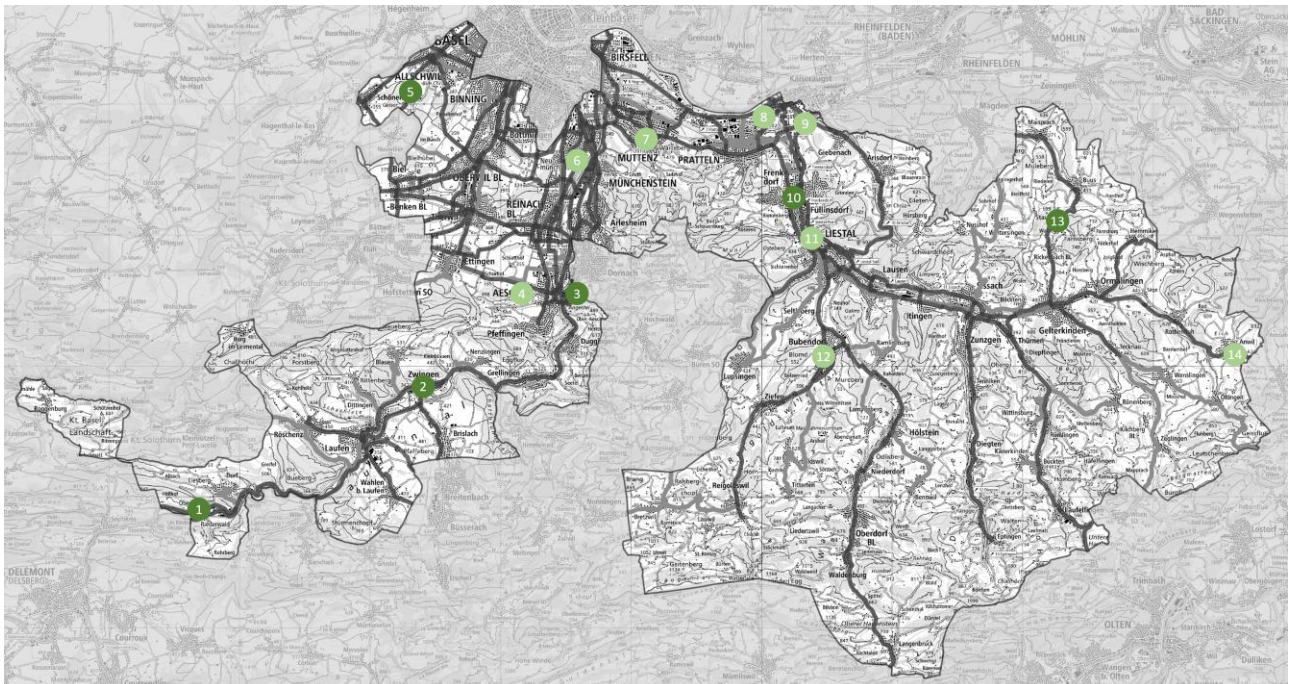
Das weiterentwickelte Radroutennetz soll ein sicheres Netz für alle bieten, wobei sich verschiedene Nutzergruppen (von Jung bis Alt, von Ungeübt bis Geübt) auf den Radrouten nicht nur objektiv, sondern auch subjektiv sicher und willkommen fühlen sollen. Den unterschiedlichen Velotypen und Antriebsarten wird dabei ebenfalls Rechnung getragen. Zudem handelt es sich um ein zukunftsgerichtetes Netz, das auf das Potenzial des künftigen Veloverkehrs ausgelegt ist. Neben der Bündelung des Veloverkehrs in den Talachsen und auf hochwertigen Verbindungen im Agglomerationsbereich erschliesst das weiterentwickelte Radroutennetz auch zahlreiche ländliche Gemeinden. Das kantonale Radroutennetz dient dabei der Groberschliessung. Eine Feinerschliessung erfolgt bei Bedarf durch die Gemeinden.



Kantonales Radroutennetz für den Alltagsverkehr – grau: Netz gemäss rechtskräftigem KRIP, violett: neue Abschnitte

Die Herleitung der Netzweiterentwicklung und die Resultate im Einzelnen sind im Bericht [«Weiterentwicklung kantonales Radroutennetz 2030 Basel-Landschaft, Netzkonzeption»](#) (Metron AG, Juli 2026) detailliert dokumentiert.

Mit der Weiterentwicklung wird das Radroutennetz um 145 km bzw. um rund 47 Prozent verlängert und 15 Gemeinden neu angebunden. Das weiterentwickelte Netz enthält neben den Ergebnissen der gesamthaften Weiterentwicklung auch einzelne lokale Optimierungen der Linienführung, wie die nachfolgende Karte zeigt:



Veränderungen am kantonalen Radroutennetz für den Alltagsverkehr – dunkelgrüne Nummern: Beschlussinhalte KRIP; hellgrüne Nummern – Fortschreibungen

Folgende Veränderungen, zusätzlich zu den oben dargestellten Netzergänzungen, sind mit der vorliegenden Vorlage zu beschliessen:

- 1 Der Abschnitt zwischen Liesbergmüli und der Kantonsgrenze zum Jura entlang der Kantonsstrasse entfällt, da er auf jurassischer Seite keine Fortsetzung hat. Die kantonsübergreifende Radroute wird auf der Südseite der Birs geführt.
- 2 Die Linienführung der kantonalen Radroute ist schon vor längerer Zeit vom unteren Teil der Hinterfeldstrasse auf die weniger vom MIV befahrene Achse Friedhofweg–Weidenweg–Grienweg verlegt worden. Nun wird die Aufhebung der kantonalen Radroute im unteren (nördlichen) Abschnitt der Hinterfeldstrasse nachgeholt.
- 3 Die Route auf der Apfelseestrasse wird vom Kanton Solothurn nicht abgenommen. Sie entfällt daher. Parallel dazu befindet sich eine Route auf dem Lolibachweg; diese wird auch auf Solothurner Seite fortgesetzt.
- 5 Für die Radroute von Allschwil nach Neuwiller wurde eine Variantenuntersuchung durchgeführt. In der Folge wurde im Einvernehmen mit der Gemeinde Allschwil und Saint-Louis Agglomération eine Linienführung gewählt, die auf beiden Seiten der Landesgrenze zweckmässig ist. Daraus ergibt sich auf Baselbieter Seite gegenüber dem bisherigen Verlauf eine leichte Verschiebung nach Osten.
- 10 Der KRIP enthält bereits seit langem (in der Kartendarstellung aufgrund des Massstabs kaum erkennbar) eine Unterquerung der Bahn im Bereich des Bahnhofs. Bereits 2013 kam eine Untersuchung zum Ergebnis, dass diese Verbindung nicht empfohlen werden kann. Einerseits sind die Investitionskosten hoch und andererseits ist ein Ausbau aufgrund der geometrischen Verhältnisse (Rampenlängen und -neigungen) schwierig. Der Betrieb der Unterführung im Mischverkehr birgt zudem die Gefahr von Konflikten zwischen den punktuell konzentrierten Fussgängerströmen durch die S-Bahn und den Radfahrern. Diese Einschätzung wurde im Rahmen der oben angeführten «Weiterentwicklung kantonales Radroutennetz 2030» bestätigt. Rund 400 m weiter nördlich besteht mit der Baslerstrasse eine Quermöglichkeit der Bahn, die Teil des Radroutennetzes ist. Daher wird die Unterquerung auf Höhe Bahnhof aus dem KRIP gestrichen.
- 13 Zwischen Buus und Rickenbach wird, im Einvernehmen mit den beiden Gemeinden, der Verlauf der Radroute für den Alltagsverkehr mit jenem der Freizeitradrouten (Schweiz-Mobil-Nr. 113 und 115) harmonisiert.

Mit der Neuschaffung der Netzkategorie Velovorzugsrouten drängt sich die Frage auf, ob die geltenden Regeln und Gesetze des Kantons Basel-Landschaft zu Verantwortung und Finanzierung des baulichen und betrieblichen Unterhalts angepasst werden müssen. Damit könnten insbesondere die Anforderungen an Zuverlässigkeit und Attraktivität auch in der Praxis gewährleistet werden. Gemäss dem geltenden Strassengesetz erstellt der Kanton die kantonalen Radrouten und tritt diese anschliessend an die Gemeinden ab. Diese übernehmen die Radrouten in ihr Eigentum und sind in der Folge sowohl für den Betrieb als auch für den baulichen Unterhalt zuständig. Die Bau- und Umweltschutzdirektion wird prüfen, wie Erstellung, Betrieb und Unterhalt des künftigen kantonalen Radroutennetzes inklusive der Velovorzugsrouten gesetzlich geregelt werden können, weil die Velovorzugsrouten neu eine übergeordnete und auch quantitativ relevante Rolle im kantonalen Verkehrssystem übernehmen. Dies drückt sich punktuell auch in grösseren Ausbauten aus, als dies in der Vergangenheit der Fall war.

Das weiterentwickelte Radroutennetz scheidet Velovorzugsrouten im Rheintal, Ergolzthal, Birstal, Leimental und in Allschwil aus. Für die Velovorzugsroute in Allschwil, die an das baselstädtische Netz und an Frankreich anbindet, wird zurzeit ein Vorprojekt ausgearbeitet. Für die beiden Velovorzugsrouten im Birstal (Birsstadt Ost und West) liegen bereits Machbarkeitsstudien vor. Im nächsten Schritt sollen nun entsprechende Vorprojekte für die beiden Velovorzugsrouten erarbeitet

werden. Anschliessend soll die Erarbeitung der Bauprojekte für die erste Ausbautetappe erfolgen. Mit der vorangehend genannten [Landratsvorlage](#) wurden die Gelder dafür beim Landrat beantragt.

Der bisherige [Planungsgrundsatz](#) zu Netzen und Abstellanlagen wird anhand dieser zwei Themen neu auf zwei Grundsätze aufgeteilt. Die Beschreibung der Velo-Schnellrouten (heute: Velovorzugsrouten) in den Planungsgrundsätzen wird durch die vorstehend beschriebenen Grundlagen hinfällig.

Die bisherige [Planungsanweisung a](#) gibt die Zuständigkeit des Kantons wieder, die bereits in § 20 [Strassengesetz \(SGS 430\)](#) geregelt ist. Der ergänzende Hinweis auf Elektrovelos ist angesichts ihrer Verbreitung heute selbstverständliche Praxis. Auf die Planungsanweisung wird daher verzichtet. Regelungen zu Zuständigkeiten sollen wie oben beschrieben neu auf Gesetzesebene getroffen werden, weshalb die entsprechende Planungsanweisung zu Errichtung und Unterhalt der Signalisation entfällt. Die Planungsanweisung zu verkehrsintensiven Einrichtungen wird sprachlich angepasst. Der Umgang mit kleinen Anpassungen des Radroutennetzes wurde bislang als örtliche Festlegung (Festsetzung) im KRIP dargestellt. Es handelt sich aber dem Inhalt nach eher um eine Planungsanweisung, weshalb sie in diesen Abschnitt verschoben wird. Die Präzisierung in der Planungsanweisung, was unter geringfügigen Änderungen verstanden wird (nämlich: «ohne Änderung der Ausgangs- und Zielorte bzw. der angebundenen Siedlungsgebiete, ohne erhebliche Umwege und nennenswerte Höhendifferenzen sowie unter Berücksichtigung und Abwägung von Aspekten wie der Vortrittsberechtigung, der Beleuchtung, der sozialen Sicherheit und des Fahrbelages»), ist im Objektblatt nicht stufengerecht und wird deshalb vorliegend festgehalten. Als neue Planungsanweisung c aufgenommen wird das Anliegen des Kantons bezüglich der Radrouten an der N18, was sich mit den Ergebnissen der Korridorstudie (vgl. Kap. 4.7) deckt.

Die zentrale [örtliche Festlegung](#), nämlich die Festsetzung des gesamten kantonalen Radroutennetzes für den Alltagsverkehr gemäss Karte, bleibt erhalten und wird lediglich redaktionell angepasst. Implizit umfasst diese Festlegung nun auch die Hierarchisierung, die neu auf der Richtplankarte Verkehrsnetze dargestellt ist. Gleiches gilt für die zweite Festsetzung, die kleine Anpassungen beschreibt.

Fortschreibungen

Auf vier Abschnitten der ausgeschiedenen Velovorzugsrouten bestehen Netzlücken, die noch vertiefte Untersuchungen bedingen, da aktuell entsprechende Infrastrukturen fehlen. Diese Abschnitte sind als [Vororientierungen](#) festgehalten und werden nachfolgend kurz erläutert.

- Velovorzugsroute Therwil Wilmattstrasse–Oberwil Einmündung Hallenstrasse / Weiherweg (ID V115): Zwischen der Wilmattstrasse in Therwil und der Einmündung Hallenstrasse / Weiherweg in Oberwil führt die bestehende kantonale Radroute entlang eines Fuss- und Velowegs am Marchbach. Diese Linienführung wird der Anforderung einer möglichst direkten Verbindung für eine künftige Velovorzugsroute nicht gerecht. Deshalb ist eine direkte Linienführung entlang der Tramlinie vertieft zu untersuchen.
- Velovorzugsroute Münchenstein, Bahnquerung Bruckgut (ID V130): Beim Bruckgut in Münchenstein ist die optimale Linienführung zur Querung von Schmal- und Normalspurgleisen zu untersuchen.
- Velovorzugsroute Pratteln Bahnhofstrasse–Oberemattstrasse (ID V116): Zwischen der Bahnhofstrasse und der Oberemattstrasse soll künftig eine Velovorzugsroute direkter geführt werden. Heute fehlt auf diesem Abschnitt stellenweise eine durchgängige Infrastruktur oder die vorhandene ist deutlich zu schmal. Deshalb ist eine direkte Linienführung u. a. entlang der Tramlinie vertieft zu untersuchen.
- Velovorzugsroute Pratteln Wanne–Augst Westtorstrasse inkl. Bahnquerung Mühleweg (ID V117): Zwischen Pratteln Wanne und der Westtorstrasse in Augst befindet sich das Ergolzthal. Heute besteht keine Infrastruktur, die das komfortable Überwinden der Topografie und eine direkte Linienführung einer Velovorzugsroute zwischen Pratteln und Augst (und weiter Richtung Kaiseraugst) ermöglichen würde. Durch ein vertieftes Variantenstudium sollen

mögliche Linienführungen und Lösungsansätze in diesem Raum untersucht werden. Dabei ist die Grundwasserschutzzone der Pumpwerke Löli / Remeli zu berücksichtigen.

- Velovorzugsroute Liestal Bruckackerstrasse–Frenkenstrasse und Frenkenstrasse–Galmsstrasse (ID V118): In Liestal ist künftig eine Velovorzugsroute mit einer direkten Linienführung entlang der Bahn vorgesehen. Aktuell bestehen zwischen der Bruckackerstrasse und der Frenkenstrasse sowie der Frenkenstrasse und der Galmsstrasse Netzlücken, weil dort keine durchgängige Infrastruktur vorhanden ist. Eine durchgängige Linienführung ist deshalb vertieft zu untersuchen.

Darüber hinaus werden verschiedene geringfügige Lageänderungen des bestehenden Netzes als Fortschreibungen aufgenommen, so wie das im bisherigen Objektblatt V 3.1, Festsetzung b, vorgesehen ist. Im Einzelnen sind dies (Nummern gemäss Karte oben):

- 4 Westlich des Siedlungsgebiets von Aesch ist vorgesehen, die Radroute zukünftig bis zum Schürhof (topographische Engstelle) abseits der Kantonsstrasse zu führen, wo bereits die Freizeitradroute verläuft.
- 6 Mit der Richtplan-Anpassung 2021 ist im Hinblick auf die Velovorzugsroute Birsstadt Ost ein Abschnitt vom Bahnhof Münchenstein bzw. der Heiligholzstrasse nach Norden neu in das Netz aufgenommen worden. Nach heutigem Kenntnisstand soll dieser Abschnitt nicht wie aktuell im Richtplan verzeichnet entlang der Birs, sondern eine Bautiefe weiter östlich entlang der Bahngleise verlaufen.
- 7 In Muttenz wird die auf der Rössligasse verlaufende Route neu via Schulstrasse statt via Hauptstrasse auf die Achse entlang der Tramgleise geführt. So kann sowohl der schmale Abschnitt der Rössligasse als auch das Linksabbiegen auf der Hauptstrasse vermieden werden. Zusätzlich können die Velos parallel zum Tram passieren, wenn die Schranken geschlossen sind.
- 8 In Salina Raurica (Pratteln) wird die Radroute bis auf Weiteres auf der Wülenstrasse statt im noch nicht realisierten Längipark geführt.
- 9 Mit der Richtplan-Anpassung 2021 ist eine neue Achse quer zum Ergolzthal in den Richtplan aufgenommen worden. Es hat sich gezeigt, dass es zielführend ist, den rund 350 m langen Abschnitt östlich der Westtorstrasse nördlich statt südlich der Autobahn zu führen.
- 11 In Liestal ist ein rund 150 m langer Abschnitt der Radroute zwischen Fraumattquartier (Ergolzbrücke) und Rheinstrasse von der Mühlemattstrasse auf den Feldsägeweg verlegt worden. Der Feldsägeweg wurde von den Radfahrenden ohnehin schon intensiv genutzt und bei der Einmündung der Mühlemattstrasse in die Rheinstrasse ist das Linksabbiegen für alle Verkehrsteilnehmenden nicht mehr zulässig. Zudem ergibt sich so eine direkte Verbindung zur vorgesehenen Radroute auf dem Kreuzbodenweg.
- 12 Aufgrund des Neubaus eines Fuss- und Velowegs zwischen Dalbenweg und Unterbrühlweg konnte die Radroute in Bubendorf von der Hauptstrasse auf selbigen verlegt werden, was zu einer Verbesserung der Verkehrssicherheit führt.
- 14 In Anwil ist der Verlauf der Radroute für den Alltagsverkehr mit dem Verlauf der Freizeitradroute harmonisiert worden, dank der Verlegung von der Hauptstrasse auf die in rund 100 m Distanz parallel verlaufenden Wege.

Die vorstehenden Lageänderungen sind teilweise im Massstab des KRIP nicht auf der Karte erkennbar; der Transparenz halber werden sie hier dennoch aufgezeigt.

4.10. Kantonale Freizeitradrouten (Objektblatt V 4.2 und Anpassung Richtplankarte Verkehrsnetze)

Das Bundesgesetz über Velowege ([Veloweggesetz](#)) unterscheidet zwischen Velowegnetzen für den Alltag und Velowegnetzen für die Freizeit. Diese dienen vorwiegend der Erholung und liegen in der Regel ausserhalb der Siedlungsgebiete. Sie umfassen Strassen, Radwege, Wege, signalisierte Velowander- und Mountainbike-Routen sowie ähnliche Infrastrukturen. Sie erschliessen und verbinden insbesondere für die Erholung geeignete Gebiete und Landschaften sowie Sehenswürdigkeiten, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, Freizeitanlagen und touristische Einrichtungen.

Zum Freizeitveloverkehr gehören das Velowandern und das Mountainbiken; sie beinhalten beide den Aspekt des Unterwegsseins. Nicht zu den Velowegnetzen gehören Sportanlagen für Velos wie Downhill-Strecken, Flowtrails, Pumptracks und ähnliche Anlagen.

Eine Regelung für Velowegnetze für die Freizeit und Festlegungen im kantonalen Richtplan fehlen bis anhin im Kanton Basel-Landschaft.

Mit SchweizMobil besteht auch in Baselland bereits ein Netz von bekannten und etablierten Veloland- und Mountainbike-Routen. Diese Routen wurden überarbeitet, neue Routen ergänzt und als kantonale Freizeitradrouten im kantonalen Richtplan festgesetzt. Das Bundesgesetz über Velowege hält fest, dass diese Pläne innert 20 Jahren nach Inkrafttreten umgesetzt werden müssen.

Das neue Objektblatt V 4.2 legt fest, dass das Netz der kantonalen Freizeitradrouten weiterentwickelt werden soll. Die aktuellen gesetzlichen Grundlagen beschränken das Mountainbiken im Wald auf Wald-strassen. Ausnahmeregelungen sind bereits möglich. Die Waldgesetzgebung soll auf eine mögliche Ausweitung überprüft werden. Werden Änderungen am Netz der kantonalen Freizeitradrouten in Zusammenarbeit und Abstimmung mit einer Gemeinde vorgenommen, so können sie im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen werden. Das Vorgehen erfolgt analog zu den Wanderwegen.

4.11. Fusswege (Objektblatt V 4.3) und Wanderwege (Objektblatt V 4.4)

Durch die Neugliederung des Themenbereichs Verkehr und den Einschub des neuen Objektblatts für die kantonalen Freizeitradrouten tragen das Objektblatt Fusswege und das Objektblatt Wanderwege neu die Nummern V 4.3 und V 4.4.

Beim Objektblatt Fusswege wird der Beschrieb der Ausgangslage aktualisiert. Die Planungsgrundsätze werden mit einem Zusatz zu Schulwegsicherheit und Freizeiteinrichtungen ergänzt.

Beim Objektblatt Wanderwege werden der Beschrieb der Ausgangslage und die Planungsanweisungen aktualisiert. Die bisherige Frist (2015) für die Anpassung der Strassennetzpläne und -reglemente wird gestrichen. Neu müssen die Wanderwege als orientierende Planinhalte übernommen werden. Die Option der Fortschreibung wird von den Festlegungen korrekterweise zu den Planungsanweisungen verschoben.

Fortschreibungen

Im Objektblatt Wanderwege (V 4.4) ist festgesetzt, dass die in Zusammenarbeit mit einer Gemeinde vorgenommenen Änderungen am Wanderwegnetz im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen werden.

Seit der letzten Richtplananpassung wurden in folgenden Gebieten Änderungen am Wanderwegnetz vorgenommen:

- Sissach, Waldspielplatz Tännligarten
- Eptingen, Walten
- Lausen, Industriestrasse

- Häfelfingen, Bad Ramsach
- Liesberg, Dorf und Riederwald
- Muttentz, Freidorf
- Muttentz, Waldhaus
- Oberdorf, Rehag
- Zeglingen, Chienberg
- Lupsingen, Oristal
- Liesberg, Niederriederwald
- Duggingen, Bahnhof
- Muttentz, Geispel

4.12. Übersicht über die Verkehrsvorhaben

Vorhaben/Auslöser * = «Verkehr '45»	ID	Komp. Bund	OB bisher	Beschluss/ Koordinationsstand KRIP Februar 2024	OB neu	Beschluss/ Koordinationsstand neu
Weitere Doppelspurausbauten Laufental	V082	x	–	nicht enthalten	V 2.1	Planungsanweisung
Perronzugang Margarethen (Umbau Westkopf Basel SBB)	V106	x	–	nicht enthalten	V 2.1	Planungsanweisung
Abstellanlagen S-Bahn Abstellanlagen SBB	V108 V109	x	–	nicht enthalten	V 2.1	Planungsanweisung
Direkte Gleisverbindung Schweizerhalle–Pratteln	V110	x	–	nicht enthalten	V 2.1	Planungsanweisung
Entflechtung Liestal Nord	V111	x	–	nicht enthalten	V 2.1	Planungsanweisung
Südanbindung Muttentz	V119	x	–	nicht enthalten	V 2.1	Planungsanweisung
Velovorzugsroute Therwil Wilmattstrasse–Oberwil Einmündung Hallenstrasse/Weiherweg	V115		–	nicht enthalten	V 4.1	Vororientierung
Velovorzugsroute Münchenstein, Bahnquerung Bruckgut	V130		–	nicht enthalten	V 4.1	Vororientierung
Velovorzugsroute Pratteln Bahnhofstrasse– Oberemattstrasse	V116		–	nicht enthalten	V 4.1	Vororientierung
Velovorzugsroute Pratteln Wanne–Augst Westtorstrasse	V117		–	nicht enthalten	V 4.1	Vororientierung
Velovorzugsroute Liestal Bruckackerstrasse– Frenkenstrasse und Frenkenstrasse–Galmssstrasse	V118		–	nicht enthalten	V 4.1	Vororientierung
Tram Therwil–Dornach	V059		–	nicht enthalten	V 2.2	Vororientierung
Tram Aesch Bahnhof	V090		–	nicht enthalten	V 2.2	Zwischenergebnis
Klarastrasse, Allschwil (Übernahme)	V129		–	nicht enthalten	V 3.2	Festsetzung
Wölferstrasse, Füllinsdorf (teilweise Übernahme)	V081		–	nicht enthalten	V 3.2	Festsetzung
Rothausstrasse Muttentz (Übernahme)	V120		–	nicht enthalten	V 3.2	Festsetzung
Grundstrasse, Ramlinsburg (Übernahme)	V121		–	nicht enthalten	V 3.2	Festsetzung

Vorhaben/Auslöser * = «Verkehr '45»	ID	Komp. Bund	OB bisher	Beschluss/ Koordinationsstand KRIP Februar 2024	OB neu	Beschluss/ Koordinationsstand neu
Ramsachstrasse, Läufelfingen/Häfelfingen (Übernahme)	V122		–	nicht enthalten	V 3.2	Festsetzung
Augsterstrasse, Giebenach (Übernahme)	V123		–	nicht enthalten	V 3.2	Festsetzung
Anbindung der Rheinhäfen an das HLS-Netz und an das Schienennetz	V097		V 1.1	Planungsanweisung	–	entfällt, keine offenen Aufgaben
EuroAirport: Direkte Anbindung an das S-Bahn-Netz und langfristig an das überregionale Fernverkehrsnetz	V098		V 1.1	Planungsanweisung	V 2.1	Planungsgrundsatz, Inhalt unverändert
Standort für Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenz- zentrum für den Schwerverkehr	V001	x	V 2.1	Vororientierung, Planungsanweisung	–	entfällt aufgrund nationalen Konzepts
Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck für die Abstimmung von Siedlung und Verkehr	V002		V 2.1	Planungsanweisung	–	umgesetzt Einzelanpassungen bereits im KRIP aufgenommen, auch im AP, KoBa und Mobilitätskonzept Birsstadt
Ausbau Doppelspur Laufental	V026	x	V 2.1	Festsetzung, Planungsanweisung	–	entfällt, da in Realisierung
Ausbau Basel Entflechtung Basel–Muttenz (1. Etappe)	V035	x	V 2.1	Festsetzung	–	entfällt, da realisiert
Leistungssteigerung Ostkopf (Bahnhof Basel SBB)	V036	x	V 2.1	Planungsanweisung	–	entfällt, da ausserkantonale
Entflechtung Pratteln (1. Etappe)	V037	x	V 2.1	Zwischenergebnis	–	entfällt, da realisiert
Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)	V042		V 2.1	Vororientierung	–	entfällt, da Kosten-Nutzen- verhältnis nicht gegeben
Sanierungstunnel Belchen	V043	x	V 2.1	Festsetzung	–	entfällt, da realisiert
Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis	V045	x	V 2.1	Festsetzung	–	entfällt, da realisiert
S-Bahn-Haltestelle Solitude	V087	x	V 2.1	Planungsanweisung	–	entfällt, fehlende Richtplanrelevanz für BL
Überholgleis Tecknau	V088	x	V 2.1	Vororientierung	–	entfällt, wird nicht weiterverfolgt, fehlender Nutzen
Herzstück	V003	x	V 2.1	Planungsanweisung	V 2.1	Planungsanweisung mit Durchmesserlinie Basel als 1. Etappe
S-Bahn-Haltestelle Morgartenring	V023	x	V 2.1	Zwischenergebnis, Planungsanweisung	V 2.1	Planungsanweisung neu «Neuallschwil»
Entflechtung Pratteln (Vollausbau)	V038	x	V 2.1	Vororientierung	V 2.1	Planungsanweisung, neu Bezeichnung ergänzt mit 3. Gleis Pratteln– Rheinfelden
Neubaustrecke 3. Juradurchstich, Trasseesicherung	V041	x	V 2.1	Vororientierung	V 2.1	Planungsanweisung

Vorhaben/Auslöser * = «Verkehr '45»	ID	Komp. Bund	OB bisher	Beschluss/ Koordinationsstand KRIP Februar 2024	OB neu	Beschluss/ Koordinationsstand neu
S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee	V044	x	V 2.1	Planungsanweisung	V 2.1	neu eigene Planungsanweisung
Entflechtung Basel–Muttenz (2. Etappe)	V069	x	V 2.1	Zwischenergebnis	V 2.1	Planungsanweisung
Verschiebung S-Bahn- Haltestelle Münchenstein	V103	x	V 2.1	Vororientierung	V 2.1	unverändert
Kapazitätserhöhung A18, Anpassung/Ausbau Anschlüsse	V005	x	V 2.1	Vororientierung	V 3.1 V 3.2	Planungsanweisung
Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel)	V010	x	V 2.1	Festsetzung	V 3.1	Planungsanweisung
H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)	V014	x	V 2.1	Zwischenergebnis	V 3.1	Planungsanweisung, da Bundeskompentenz
Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau	V021	x	V 2.1	Zwischenergebnis, Planungsanweisung	V 3.1	Planungsanweisung
Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Augst	V022	x	V 2.1	Zwischenergebnis	V 3.1	Planungsanweisung
ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck– Bahnhof SBB–Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	V034	x	V 2.1	Vororientierung	V 3.1	Planungsanweisung
H18 Muggenbergertunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse)	V039	x	V 2.1	Festsetzung	V 3.1	Planungsanweisung
Langfristige Führung der A22 im Raum Liestal	V073	x	V 2.1	Planungsanweisung	V 3.1	Planungsanweisung präzisiert
Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd– Direktanschluss Gebiet Kägen	V099		V 2.1	Zwischenergebnis	V 3.1	unverändert
Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes	V028		V 2.2	Planungsanweisung, Zwischenergebnis	-	ersetzt durch diverse einzelne Festsetzungen
Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal Ost	V047		V 2.2	Festsetzung	–	entfällt, da nicht richtplanrelevant
H3, Verlegung Rheinstrasse	V048		V 2.2	Festsetzung	–	entfällt, da realisiert
Sundgauerstrasse, Trasseesicherung	V052		V 2.2	Vororientierung	–	entfällt, Vorhaben wird nicht weiterverfolgt, da mit V105 obsolet
Umfahrung Rickenbach, Neubau	V053		V 2.2	Festsetzung	–	entfällt, Vorhaben wird nicht weiterverfolgt
Umfahrung Waldenburg, Neubau	V054		V 2.2	Festsetzung	–	entfällt, Vorhaben wird nicht weiterverfolgt
Knoten Angenstein, Aesch	V049	x	V 2.2	Festsetzung, Planungsanweisung	V 3.1	Planungsanweisung
Laufen, Zentrumsentlastung	V006	x	V 2.2	Planungsanweisung, Vororientierung	V 3.2	Planungsanweisung
Grellingen, SBB- Niveauübergänge, Neubau	V018		V 2.2	Zwischenergebnis	V 3.2	Zwischenergebnis

Vorhaben/Auslöser * = «Verkehr '45»	ID	Komp. Bund	OB bisher	Beschluss/ Koordinationsstand KRIP Februar 2024	OB neu	Beschluss/ Koordinationsstand neu
Laufen, neue Birsbrücke Süd	V027		V 2.2	Festsetzung, Planungsanweisung	V 3.2	Festsetzung; Planungsanweisung entfällt
Abtretung Dorfstrasse, Blauen, oberer Teil	V028		V 2.2	Zwischenergebnis	V 3.2	Festsetzung
Abtretung Ettingerstrasse, Abschnitt Hauptstrasse bis Pfeffingerring, Aesch	V131		V 2.2	Zwischenergebnis	V 3.2	Festsetzung
Tunnel Allschwil	V030		V 2.2	Planungsanweisung	V 3.2	unverändert
Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt	V031		V 2.2	Festsetzung	V 3.2	unverändert
Achse Vorstadtplatz– Bahnhofstrasse–Unterführung Bahnhofstrasse, Laufen	V046		V 2.2	Planungsanweisung	V 3.2	Planungsanweisung
Sissach, Neubau Netzenunterführung	V051		V 2.2	Vororientierung	V 3.2	Vororientierung
Zubringer Dornach/Aesch	V055		V 2.2	Festsetzung	V 3.2	Festsetzung, Planungsanweisung
Allschwil, Spange Oberwilerstrasse	V068		V 2.2	Zwischenergebnis	V 3.2	unverändert
Übernahme H18 parallel zum Muggenberg tunnel	V086		V 2.2	Festsetzung	V 3.2	Planungsanweisung
Übernahme Hegenheimer-matt- weg (Grabenring bis Kreuz- strasse)/Kreuzstrasse, Allschwil	V096		V 2.2	Festsetzung	V 3.2	unverändert
Laufen, Verlegung Naubrücke	V104		V 2.2	Festsetzung	V 3.2	unverändert
Arlenheim/Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. Abtretung)	V105		V 2.2	Festsetzung	V 3.2	unverändert
Abtretung Fraumattstrasse und Erzenbergstrasse in Füllinsdorf und Liestal	V071		V 2.2	Festsetzung	V 3.2	Festsetzung, verlängert bis Arisdörferstrasse
Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, Spiesshöfli, Binningen	V033		V 2.3	Festsetzung	–	entfällt, da realisiert
ÖV-Drehscheibe Laufen	V058		V 2.3	Festsetzung	–	entfällt, da realisiert
S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau	V060	x	V 2.3	Vororientierung	–	entfällt, wird nicht weiterverfolgt, fehlender Nutzen
Direktverbindung Leimental– Bahnhof Basel SBB (Tramtunnel Bruderholz)	V062	x	V 2.3	Vororientierung	–	entfällt, wird nicht weiterverfolgt, mit V056 obsolet
Tramverbindung Binningen– Oberwil (Tramtunnel Bruderholz)	V064		V 2.3	Vororientierung	–	entfällt, wird nicht weiterverfolgt, mit V056 obsolet
Neues Wendegleis Aesch	V057	x	V 2.3	Festsetzung	V 2.1	Festsetzung
Wendeschlaufe Bottmingen	V004	x	V 2.3	Zwischenergebnis	V 2.2	Festsetzung, neue Lage: Bottmingen Schloss
Neue Tramverbindung Dreispitz	V024		V 2.3	Zwischenergebnis	V 2.2	unverändert, neu «Tram Dreispitz»

Vorhaben/Auslöser * = «Verkehr '45»	ID	Komp. Bund	OB bisher	Beschluss/ Koordinationsstand KRIP Februar 2024	OB neu	Beschluss/ Koordinationsstand neu
Tram Bachgraben	V025		V 2.3	Zwischenergebnis	V 2.2	unverändert
Expresstram Linie 10	V056	x	V 2.3	Zwischenergebnis	V 2.2	Festsetzung, neu «S-Tram Leimental»
Tramerschliessung Salina Raurica	V061		V 2.3	Festsetzung	V 2.2	unverändert
Tramverbindung «Margarethenstich»	V063	x	V 2.3	Festsetzung	V 2.2	unverändert, neu «Margarethenverbindung»
Tramverbindung Dreispitz–St. Jakob (–Polyfeld Muttenz)	V065		V 2.3	Vororientierung	V 2.2	BL-Teil als Zwischenergebnis, neu «Tram Polyfeld»
Tram Letten	V066		V 2.3	Festsetzung	V 2.2	unverändert
Tramverlängerung Pratteln– Buholz (Trasseesicherung)	V067		V 2.3	Vororientierung	V 2.2	unverändert neu «Tram Buholz»
Zubringer Bachgraben– Allschwil (ZUBA)	V011		V 2.1 V 2.2	Planungsanweisung Festsetzung	V 2.2 V 3.2	Planungsanweisung Festsetzung

5. Erläuterungen zu den Anpassungen 2026

5.1. Bauzonen (Objektblatt S 1.2)

Die neuen Bevölkerungsprognosen des Bundes für den Zeitraum 2025–2055 sowie die Aktualisierung der Wachstumsannahmen im Raumkonzept (vgl. Kap. 3.1) mit dem neuen Zielhorizont 2040 (bisher 2030) machen eine Aktualisierung der Angaben zur Bevölkerungsentwicklung im Objektblatt «Bauzonen» erforderlich. Betroffen sind die Planungsanweisung b und die örtlichen Festlegungen.

5.2. Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende (Objektblatt S 1.4)

Die fahrende Lebensweise von Jenischen, Sinti und Roma erfordert ausreichend Standplätze als dauerhafte Wohn- und Rückzugsorte. Bund, Kantone und Gemeinden sind aufgrund verfassungs- und völkerrechtlicher Vorgaben verpflichtet, geeignete Standplätze bereitzustellen. Für den Kanton Basel-Landschaft besteht ein aktueller Bedarf von 10 bis 15 Stellplätzen.

Der Kanton hat verschiedene, überwiegend kantonseigene Standorte geprüft. Dabei wurden Anforderungen wie Erschliessung, Erreichbarkeit, Topografie sowie raumplanerische, umweltrechtliche und eigentumsrechtliche Aspekte berücksichtigt.

Als geeignete Standorte haben sich folgende Optionen herauskristallisiert:

- Oberwil (Parz. 1165/1168)
- Reinach (Parz. 12241)
- Bubendorf (Parz. 1409)

Diese Standorte werden gemeinsam mit den Standortgemeinden weiter vertieft. Zur Deckung des aktuellen Bedarfs sollen ein bis zwei Standplätze projektiert werden. Gemäss der [laufenden Revision des Gesetzes über die Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende](#) wird der Kanton für die Nutzungsplanung zuständig sein. Vorbehältlich des entsprechenden Beschlusses des Landrats wird die Planungsanweisung e daher angepasst.

Zudem wird der letzte Satz in Planungsanweisung b gestrichen. Mit dem revidierten Gesetz über die Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende und die vorliegende Ergänzung im KRIP erfolgt eine Berichterstattung an den Landrat. Weitere Berichte erfolgen im Rahmen der Kreditanträge (und allenfalls bei der Ausarbeitung der kantonalen Nutzungspläne) an den Landrat.

Weil bei einem allfälligen gemeinsamen Standplatz mit Basel-Stadt der Kostenteiler Gegenstand ist von Verhandlungen, ist die Aussage aus dem Richtplan zu streichen.

Fortschreibung

Die drei Standortoptionen werden als Vororientierung in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Zudem werden die bestehenden gesicherten Standorte in Wittinsburg und Liestal als Festsetzung aufgenommen (vgl. § 2 Gesetz über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende; SGS 415). Die Planungsanweisung b kann dementsprechend geändert werden.

Die Sanierung des Durchgangsplatzes in Wittinsburg konnte zudem im 2021 abgeschlossen werden, weshalb die Planungsanweisung c entfällt.

5.3. Bahnhofsgebiete (Objektblatt S 2.3)

Das Objektblatt Bahnhofsgebiete enthielt bisher eine Mischung aus Aussagen zur Siedlungsentwicklung und zum Verkehrssystem. Zugunsten einer besseren Nachvollziehbarkeit und zur Vermeidung von Redundanzen werden die verkehrlichen Aspekte in das Kapitel Verkehr und Mobilität (V) überführt (insbesondere Objektblatt V 1.1, Planungsgrundsatz i) und aus dem Objektblatt S 2.3 gestrichen. Dieses fokussiert sich neu nur noch auf die Siedlungsentwicklung im Umfeld von Bahnhöfen. Eine direkte Wechselwirkung zwischen den beiden Blickwinkeln besteht bei der Flächennutzung. Zu diesem Thema wird ein neuer Planungsgrundsatz in das Objektblatt S 2.3 aufgenommen. Dieser unterstützt auch die entsprechende Massnahme im strategisch(-raumplanerischen) Schwerpunkt «Raum- und Verkehrsplanung noch konsequenter miteinander abstimmen» der Mobilitätsstrategie («Flächenabstimmung im Umfeld von Mobilitätsdrehscheiben»).

5.4. Lärmschutz (Objektblatt S 3.3)

Das eidgenössische Raumplanungsgesetz (RPG, SR 700) zielt darauf ab, die Zersiedelung zu stoppen und die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken. Dabei ist auf eine hohe Wohn- und Lebensqualität zu achten; dies gilt insbesondere auch in lärmbelasteten Gebieten.

Mit der Revision des Umweltschutzgesetzes (USG, SR 814.01) vom 27. September 2024 wurden die Bestimmungen zum Bauen in lärmbelasteten Gebieten angepasst. Gemäss Art. 24 USG dürfen neu Änderungen von Nutzungsplänen, die zusätzlichen Wohnraum schaffen, nur beschlossen werden, wenn die Immissionsgrenzwerte für Lärm eingehalten werden können (Abs. 2). Ist dies nicht möglich, muss geprüft werden, ob ein überwiegendes Interesse an der inneren Siedlungsentwicklung besteht (Abs. 3 Bst. a). Zudem sind gemäss Art. 24 Abs. 3 Bst. b USG bzw. Art. 29 Abs. 2 LSV ausreichend grosse, der Nutzungsart entsprechende und für die Bevölkerung zugängliche Freiräume zur Erholung sicherzustellen. Schliesslich sollen gemäss Art. 24 Abs. 3 Bst. c USG Massnahmen getroffen werden, welche die akustische Wohnqualität verbessern – insbesondere an Strassenverkehrsanlagen, Gebäuden und in deren Umfeld.

Ein überwiegendes Interesse an der Siedlungsentwicklung nach innen kann unter anderem dann angenommen werden, wenn die Planung in Entwicklungs- und Bahnhofsgebieten gemäss KRIP-Objektblättern S 2.2 und S 2.3 liegt. Zudem ist das Interesse an der Siedlungsentwicklung nach innen bei Um- und Aufzonungen in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen mit einer ÖV-Gütekategorie C oder besser in der Regel hoch zu gewichten. Die Interessenabwägung ist im Planungsbericht nach Art. 47 RPV aufzuzeigen.

Die Freiräume zur Erholung sollen qualitativ geeignet und für die Versorgung des Gebiets ausreichend gross sein. Sie sind innerhalb einer Distanz von maximal 500 m bzw. fünf Gehminuten und jederzeit unentgeltlich sowie hindernisfrei zugänglich (z. B. in Form eines gemeinde- oder stadtteilweiten Freiraumkonzepts oder eines gutachterlichen Vorgehens). Gegebenenfalls sind neue Erholungsräume zu planen und deren Realisierung zeitlich zu fixieren. Mitberücksichtigt werden Freiräume für Sport und Spiel.

Massnahmen bei Strassen bzw. im Umfeld von Gebäuden zur Verbesserung der akustischen Wohnqualität sind verbindlich zu verankern oder müssen durch laufende Planungen bzw. finanzielle Zusagen gesichert sein.

Geplante Massnahmen zur Verbesserung oder Schaffung von hochwertigen Erholungsräumen sowie akustische Massnahmen zur Verbesserung der Wohnqualität müssen innert einer nützlichen Frist realisiert werden, damit sie im Rahmen der Ein- bzw. Umzonung nach Art. 24 Abs. 3 angerechnet werden können. Die Frist ist abhängig vom konkreten Einzelfall und wird durch die zuständige Behörde festgelegt.

Der Nachweis der Freiräume und der akustischen Wohnqualität erfolgt anhand der Beurteilungshilfe «Beurteilung der akustischen Qualität von Freiräumen» der Fachstelle Lärmschutz und ist ebenfalls im Planungsbericht nach Art. 47 RPV zu erläutern.

Diese neuen Anforderungen werden in den Planungsgrundsätzen und den Planungsanweisungen abgebildet.

5.5. Weitere Fortschreibungen

Der Regierungsrat genehmigt gleichzeitig mit der Überweisung der vorliegenden Landratsvorlage an den Landrat die unten aufgeführten Fortschreibungen.

Aktualisierung der Raumtypen in den Objektblättern

Die im Raumkonzept festgelegten Raumtypen werden in mehreren Objektblättern zum Thema Siedlung als Grundlage für diverse Beschlüsse verwendet. Mit der Anpassung der Raumtypen im Raumkonzept sind auch diese Beschlüsse zu aktualisieren. Es handelt sich dabei um:

- Objektblatt S 2.2 Entwicklungsgebiete, örtliche Festlegung b
- Objektblatt S 2.4 Standorte für Hochhäuser, Planungsgrundsatz a
- Objektblatt S 4.1 Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung, Planungsanweisung a

Historische Verkehrswege

Dieses Objektblatt wird in den Themenbereich Landschaft verschoben und trägt neu die Nummer L 3.5.

Plangrafik Richtplan Gesamtkarte

Im Rahmen der Gesamtüberprüfung wird auch die Plangrafik der Richtplan-Gesamtkarte überarbeitet. Durch die zahlreichen Richtplananpassungen der vergangenen Jahre sind laufend neue Karten-Layer hinzugekommen, was die Lesbarkeit der Gesamtkarte zunehmend beeinträchtigte. Die Darstellung der Gesamtkarte wurde, wo möglich, vereinfacht. Insbesondere wurde auf die bisher hinterlegte Landeskarte verzichtet. Dadurch wirkt die Gesamtkarte optisch ruhiger und die richtplanrelevanten Inhalte treten deutlicher hervor.

Gleichzeitig wurde die Darstellung verschiedener Layer optimiert. Wo möglich werden neu die Original-Datensätze verwendet, anstatt eigens für die Richtplan-Gesamtkarte aufbereitete Datensätze. Dadurch wird die Nachführung vereinfacht und die Fehleranfälligkeit reduziert. Bei der Darstellung des Baugebiets (Ausgangslage) wird neu beispielsweise der jeweils aktuelle Zonenplan verwendet. In diesem Zusammenhang wurde die Darstellung der Siedlungsgebietsgrenze (Festlegung) stellenweise grafisch präzisiert, um Lücken zwischen Baugebiet und Siedlungsgebiet zu vermeiden. Diese Anpassungen sind ausschliesslich grafischer Natur. Daraus lassen sich keine raumplanerischen Festlegungen oder Massnahmen, ableiten.

6. Strategische Verankerung und Verhältnis zum Regierungsprogramm

Die vorliegende Anpassung des kantonalen Richtplans dient der Langfristplanung des Regierungsrates und dort insbesondere den Themenfeldern 4 «Mobilität», 5 «Räumliche Entwicklung», 10 «Wohn- und Lebensqualität» und 11 «Klimawandel und natürliche Ressourcen».

7. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Die relevanten Rechtsgrundlagen auf den Ebenen von Bund und Kanton sind in der Beschreibung zu den jeweiligen Objektblättern aufgeführt.

Der kantonale Richtplan untersteht gemäss § 31 Abs. 1 Bst. a der [Kantonsverfassung](#) und § 11 Abs. 3 RBG dem fakultativen Planungsreferendum.

8. Finanzielle Auswirkungen

Grundsätzlich haben die vorliegenden Anpassungen keine direkten Kostenfolgen für den Kanton und die Gemeinden. Für die Umsetzung von im Richtplan verankerten Projekten sind die regulären Planungsverfahren und Entscheidungsschritte bei den Projekten, Ausgabenbewilligungen und Finanzierungen zu durchlaufen. Dementsprechend werden dem Landrat für alle durch den Kanton zu finanzierenden Massnahmen entsprechende Einzelvorlagen vorgelegt.

[Anmerkung für die Vernehmlassungen: Mit dem Ersterlass des KRIP sind am 26. März 2009 vom Landrat Kredite für Planungs- und Projektierungsarbeiten für das kantonale Strassennetz sowie «das Schienennetz der Vorortsbahnen» gesprochen worden (LRV 2007/169). Diese werden in nächster Zeit abgerechnet werden. Der Regierungsrat beabsichtigt, mit der vorliegenden Vorlage wiederum Ausgabenbewilligungen für die zukünftigen Planungs- und Projektierungsarbeiten gestützt auf den KRIP bzw. zu dessen Weiterentwicklung zu beantragen. Diese Ausgabenbewilligungen durchlaufen jedoch nicht das Vernehmlassungsverfahren für Richtplanänderungen, sondern den regulären Prozess für Ausgabenbewilligungen. Sie werden dementsprechend parallel zum Richtplan-Vernehmlassungsverfahren erarbeitet und später in diese Landratsvorlage integriert.]

9. 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.

10. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat](#))

Mit dieser Landratsvorlage schafft oder aktualisiert der Kanton die richtplanerischen Voraussetzungen für die weiteren Planungsschritte von Kanton und Gemeinden. Weder die Regulierungsdichte noch die administrative Belastung von kleinen und mittleren Unternehmungen (KMU) werden durch diese Vorlage negativ verändert.

11. Ergebnis des Vernehmlassungsverfahrens

12. Anträge

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen:

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

13. Anhang

- Landratsbeschluss
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Gesamtüberprüfung – Teilpaket 1 sowie Anpassung 2026, Objektblätter, Entwurf
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Gesamtüberprüfung – Teilpaket 1, Richtplan-Gesamtkarte, Verkehrsinhalte, Entwurf
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Gesamtüberprüfung – Teilpaket 1, Richtplankarte Verkehrsnetze, Entwurf

Landratsbeschluss betreffend**Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)****Gesamtüberprüfung – Teilpaket 1 (Raumentwicklungsstrategie, Verkehr und Mobilität) sowie Anpassung 2026**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Das Objektblatt RK Raumkonzept Basel-Landschaft wird als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
2. Das Objektblatt RA Agglomerationsprogramm Basel wird als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
3. Das Objektblatt V 1.1 Gesamtverkehrsschau wird als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
4. Das Objektblatt V 1.2 Güterverkehr und Logistik wird mit der angepasste Richtplankarte Verkehrsnetze als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
5. Das Objektblatt V 2.1 Schienennetz – Normalspur wird mit den angepassten Richtplankarten als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
6. Das Objektblatt V 2.2 Schienennetz – Schmalspur wird mit den angepassten Richtplankarten als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
7. Das Objektblatt V 3.1 Strassennetz – Hochleistungsstrassen wird mit den angepassten Richtplankarten als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
8. Das Objektblatt V 3.2 Strassennetz – Hauptverkehrsstrassen und übrige Kantonsstrassen wird mit den angepassten Richtplankarten als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
9. Das Objektblatt V 4.1 Kantonale Radrouten für den Alltagsverkehr wird mit der angepasste Richtplankarte Verkehrsnetze als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
10. Das Objektblatt V 4.2 Kantonale Freizeitradrouten wird mit der angepasste Richtplankarte Verkehrsnetze als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
11. Das Objektblatt V 4.3 Fusswege wird als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
12. Das Objektblatt V 4.4 Wanderwege wird als Bestandteil des 1. Teilpakets der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans erlassen.
13. Die Anpassung 2026 des Objektblatts S 1.2 Bauzonen des kantonalen Richtplans wird erlassen.
14. Die Anpassung 2026 des Objektblatts S 1.4 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende des kantonalen Richtplans wird erlassen.

15. Die Anpassung 2026 des Objektblatts S 2.3 Bahnhofsgebiete des kantonalen Richtplans wird erlassen.
16. Die Anpassung 2026 des Objektblatts S 3.3 Lärmschutz des kantonalen Richtplans wird erlassen.
17. Die Gesamtüberprüfung – Teilpaket 1 sowie die Anpassung 2026 des kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP) tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
18. Ziffern 1 bis 16 dieses Landratsbeschlusses unterliegen je einzeln gemäss § 31 Abs. 1 Bst. a der Kantonsverfassung und § 11 Abs. 3 RBG dem fakultativen Planungsreferendum.
19. Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Gesamtüberprüfung – Teilpaket 1 sowie die Anpassung 2026 des kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP) zur Genehmigung gemäss Art. 11 Abs. 1 RPG zu unterbreiten.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: