

KANTONALER RICHTPLAN BASEL-LANDSCHAFT GESAMTÜBERPRÜFUNG – TEILPAKET 1

RAUMENTWICKLUNGSSTRATEGIE, VERKEHR UND MOBILITÄT SOWIE ANPASSUNG 2026 RICHTPLANTEXT – OBJEKTBLÄTTER

ERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIK
REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH B
LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL
EN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEN BUUS LUPSINGEN TITTERN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN
INGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN
TINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN
DSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN
LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZWIL LAU
BENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEN BUUS LUPSINGEN TITTERN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN
DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRE
F OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN AR
DORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKIN
ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN S
ISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEN BUUS LUPSINGEN TITTERN
MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTING
ERDORF ZIEFEN FÜLLINSBORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL
ÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROG
CHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNE
BRETSWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEN
ISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIE
GLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSBORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEB
TTTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH B
KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄ
LAUFEN SELTISBERG BRETSWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL B
TITTERN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINT
ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSBORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMA
ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST
ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRUC
ÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETSWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN
N BUUS LUPSINGEN TITTERN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN
IEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSBORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH
GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERS
BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN B
EN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETSWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWI
RG LIESTAL THÜRNEN BUUS LUPSINGEN TITTERN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ W
SINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSBORF OBERWIL ZUNZGEN OLT
MALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLD
GST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN
BRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETSWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU
TEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEN BUUS LUPSINGEN TITTERN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENB
GINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINS
WINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBU
RLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KIL
MLINGEN BLAUEN LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETSWIL LAUSEN SISSACH B
EDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEN BUUS LUPSINGEN TITTERN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGE
MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF O
N OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFING
IGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BI
LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETSWIL LAU
DORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEN BUUS LUPSINGEN TITTERN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIE
DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKE
IL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL
EMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN R
SFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETS
KNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEN BUUS LUPSINGEN TITTERN DIEGTEN MAISPRACH
ENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLING
LINSBORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATT
G ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN K
RG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUF
G BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEN BUUS LUPSINGEN TITTE
INGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG E
ÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROG
CHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNE
BRETSWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNEN
ISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIE
GLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSBORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEF
PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH
BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRUCK RÜNENBERG BÖCK
LAUFEN SELTISBERG BRETSWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL B

BESCHLÜSSE

Regierungsratsbeschluss	Nr.	vom
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss	Nr.	vom

[illegible]

A 1 INHALT UND STAND DER RICHTPLANUNG

A 1.1 INHALTSVERZEICHNIS

A	ALLGEMEIN	3
A 1	Inhalt und Stand der Richtplanung	4
A 1.1	Inhaltsverzeichnis	4
A 1.2	Stand der Richtplanung	6
A 2	Einleitung	7
A 2.1	Rolle und Wirkung	7
A 2.2	Aufbau und Inhalt	8
A 2.3	Verbindlichkeit und Vollzug	10
A 2.4	Änderungen des Richtplans	11
R	RAUMENTWICKLUNGSSTRATEGIE	13
RK	Raumkonzept Basel-Landschaft	14
RA	Agglomerationsprogramm Basel	26
V	VERKEHR UND MOBILITÄT	29
V 1	Gesamtverkehr	30
V 1.1	Gesamtverkehrsschau	30
V 1.2	Güterverkehr und Logistik	33
V 2	Verkehrsinfrastruktur – Schienennetz	35
V 2.1	Normalspur	35
V 2.2	Schmalspur	38
V 3	Verkehrsinfrastruktur – Strassennetz	40
V 3.1	Hochleistungsstrassen	40
V 3.2	Hauptverkehrsstrassen und übrige Kantonsstrassen	42
V 4	Fuss- und Veloverkehr	46
V 4.1	Kantonale Radrouten für den Alltagsverkehr	46
V 4.2	Kantonale Freizeitradrouten	48
V 4.3	Fusswege	49
V 4.4	Wanderwege	50
	WEITERE OBJEKTBLÄTTER ANPASSUNG 2026	51
S 1.2	Bauzonen (Auszug)	52
S 1.4	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	54
S 2.2	Entwicklungsgebiete (Auszug)	57
S 2.3	Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)	58

S 2.4	Standorte für Hochhäuser (Auszug)	60
S 3.3	Lärmschutz	61
S 4.1	Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (Auszug)	63

A 1.2 STAND DER RICHTPLANUNG

Objektblätter und Karten	Beschluss Regierungsrat	Beschluss Landrat	Beschluss Bund
Tramverlängerung Pratteln-Augst Objektblätter V 2.3, G 1.4, G 1.P Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	23. Aug. 2011	17. Nov. 2011	3. Dez. 2012
Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende Objektblatt S 1.5	15. Okt. 2013	20. Febr. 2014	20. Nov. 2014
Anpassung 2011 Objektblätter S 1.2, S 4.2, L 1.2, L 2.2, L 3.3, VE 1.3 Richtplan-Gesamtkarte	10. Juni 2014	13. Nov. 2014	21. April 2016
Anpassung 2014, Windparks Objektblätter L 3.2, VE 2.4 / Richtplan-Gesamtkarte	30. Sept. 2014	12. Febr. 2015	26. Nov. 2015
Entwicklungsplanung Leimental–Birseck–Allschwil (ELBA) Objektblätter S 2.1, V 2.1, V 2.2, V 2.3, V 3.1 Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	13. Jan. 2015	4. Juni 2015 In Referendumsabstimmung vom 8. Nov. 2015 abgelehnt	
Anpassung 2012, Agglomerationsprogramm Basel und weitere Bereiche Objektblätter S 4.1, L 3.1, V 1.1, V 1.2, V 2.1, V 2.2, V 2.3, V 3.2, V 3.4 Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	27. Jan. 2015	25. Febr. 2016	7. März 2017
Anpassung Deponiestandorte Objektblatt VE 3.1 / Richtplan-Gesamtkarte	3. Nov. 2015	20. April 2014 In Referendumsabstimmung vom 27. Nov. 2016 abgelehnt	
Anpassung 2016, Zubringer Bachgraben – Nordtangente Objektblatt V 2.1 Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	29. Nov. 2016	31. Aug. 2017	20. Dez. 2018
Anpassung 2016 Raumkonzept, neue Objektblätter S 1.1, S 1.2, S 2.1, S 2.2, S 2.4, S 3.2, diverse Anpassungen an Objektblättern / Richtplan-Gesamtkarte	29. Aug. 2017	8. Nov. 2018	1. Mai 2019
Anpassung 2017.1, Oberwil – Langmattstrasse Objektblatt V 2.2 Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	5. Juni 2018	31. Jan. 2019 In Referendumsabstimmung vom 24. Nov. 2019 abgelehnt	
Anpassung 2017, Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation Objektblätter V 1.2, V 2.1, V 2.2, V 2.3 Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	26. März 2019	13. Febr. 2020	15. April 2021
Anpassung 2018 Objektblätter S 2.1, S 5.1, S 5.1.1, L 2.3, L 3.1, L 3.4, L 4.1, V 3.1, V 3.2, VE 1.2, VE 3.1, VE 3.2, G 1.2, G 1.3, G 1.P Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	18. Juni 2019	25. Juni 2020	26. April 2021
Anpassung 2021 Objektblätter L 2.2, L 3.4, V 2.1, V 2.2, V 2.3, VE 1.1, VE 2.5 Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	20. Juni 2023	25. Jan. 2024	3. Juli 2025

A 2
A 2.1

EINLEITUNG
ROLLE UND WIRKUNG

Der kantonale Richtplan (KRIP) ist das zentrale strategische Führungsinstrument des Kantons für die Koordination und Steuerung der räumlichen Entwicklung. Er legt die strategischen Zielsetzungen bis 2050 fest und stimmt die raumwirksamen Tätigkeiten aufeinander ab. Seine Erarbeitung wird vom Raumplanungsgesetz (Art. 6 ff. RPG) vorgegeben. Im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (§ 8 ff. RBG) wird die konkrete Umsetzung weiter differenziert.

FUNKTION UND AUFGABEN DES KANTONALEN RICHTPLANS

Der kantonale Richtplan zeigt nach den Vorschriften des Bundesrechts und des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes:

- den Stand der Koordination aller wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden, soweit sie das Kantonsgebiet betreffen; und
- die wesentlichen Bestandteile der künftigen räumlichen Ordnung des Kantonsgebietes, die als Vorgaben für die Regelung der Nutzung des Bodens (Nutzungsplanung) festgelegt werden.

Der kantonale Richtplan dient hauptsächlich dazu,

- die Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Kantons festzulegen;
- die kantonalen Interessen offenzulegen und damit die Voraussetzung für das sorgfältige Abwägen verschiedener Interessen und ihre Abstimmung auf die angestrebte räumliche Entwicklung des Kantons zu schaffen;
- einen klaren übergeordneten Orientierungsrahmen für raumwirksame Vorhaben zu schaffen;
- Räume zu sichern, die für die weitere Entwicklung des Kantons wichtig sind;
- die nachhaltige Entwicklung zu stärken; und
- aufzuzeigen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Kanton im Hinblick auf die im Raumkonzept festgelegte Entwicklung aufeinander abgestimmt werden.

Der kantonale Richtplan dient als Grundlage und Rahmen für die kommunale Richtplanung sowie für die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden. Privaten und Wirtschaft dient der Richtplan als Orientierungshilfe. Er schafft mit seiner Auslegeordnung Transparenz und vermittelt so Stabilität und langfristige Sicherheit.

WIRKUNG DES RICHTPLANS

Mit dem landrätlichen Erlass des kantonalen Richtplans tritt der Richtplan in Rechtskraft. Für den Bund und die Nachbarkantone wird der Richtplan erst mit der Genehmigung durch den Bundesrat verbindlich. Der Bundesrat genehmigt den Richtplan und seine Anpassungen, wenn sie die raumwirksamen Aufgaben des Bundes und der Nachbarkantone berücksichtigen.

Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt bedürfen einer Grundlage im Richtplan. Dies bedeutet, dass für solche Vorhaben im Rahmen der Richtplanung verbindliche Standortentscheide (= Festsetzungen) gefällt sein müssen, bevor diese realisiert werden können. Die Priorisierung und Terminierung der zu realisierenden Projekte erfolgt im Rahmen des Regierungsprogramms oder des kantonalen Aufgaben- und Finanzplans. Zuständig für die einzelnen Projekte sind und bleiben die verantwortlichen Fachstellen.

A 2.2 AUFBAU UND INHALT

Der kantonale Richtplan ist thematisch breit angelegt. Er umfasst:

- alle wesentlichen raumwirksamen Sachbereiche (Siedlung, Landschaft, Verkehr und Mobilität, Ver- und Entsorgung);
- das gesamte Kantonsgebiet und die Beziehungen zu den Nachbargebieten; sowie
- die raumwirksamen Tätigkeiten aller staatlichen Ebenen.

Inhalte

Im kantonalen Richtplan finden jene raumwirksamen Tätigkeiten Eingang, die für die räumliche Entwicklung des Kantons notwendig sind.

Es handelt sich insbesondere um Themen und Vorhaben,

- die die Nutzung des Bodens, die Besiedlung des Kantons oder die Umwelt nachhaltig verändern;
- die eine intensive Zusammenarbeit verschiedener Planungsbehörden erfordern;
- die im Interesse des Kantons liegen;
- bei denen erhebliche Differenzen zwischen der rechtskräftigen Nutzungsordnung und der angestrebten räumlichen Entwicklung bestehen; und
- die Bundesinteressen berühren.

Bestandteile

Der kantonale Richtplan besteht aus:

- dem Richtplantext in Form von themenbezogenen Objektblättern;
- der Richtplan-Gesamtkarte (1:50'000); und
- der Richtplankarte Verkehrsnetze (1:50'000).

Die **Objektblätter** sind einheitlich aufgebaut und bestehen aus:

- Dem orientierenden Teil: Dieser umschreibt die Ausgangslage, die Herausforderungen und verweist auf wichtige rechtliche und fachliche Grundlagen.
- Dem Beschlussteil: Dieser enthält die behördenverbindlichen, vom Landrat (Zwischenergebnis und Festsetzung) beschlossenen Richtplaninhalte.

Die **Richtplan-Gesamtkarte** umfasst Informationen zu allen Sachbereichen. Sie zeigt einerseits als orientierenden Inhalt den bestehenden Sachstand («Ausgangslage») auf, andererseits macht sie mit ihren Richtplanaussagen verbindliche zukunfts- und standortbezogene Aussagen. So zeigt die Richtplan-Gesamtkarte beispielsweise zukünftige Deponiestandorte und Strassenprojekte, aber auch – aus einem kantonalen Blickwinkel heraus – diverse Vorranggebiete.

Die **Richtplankarte Verkehrsnetze** ist primär eine Netzkarte. Sie zeigt im Wesentlichen das Strassennetz (§ 3 Strassengesetz BL), Schienennetz, Radroutennetz (§ 20 Strassengesetz BL) und Wanderwegnetz, ungeachtet dessen, ob es realisiert ist oder nicht. Hinzu kommen kartografische Aussagen über allfällige Netzerweiterungen (= Trasseesicherung), aber auch über weitere Verkehrsinfrastrukturen wie Bahnhöfe, Flugplätze oder Häfen.

Behördenverbindliche
Richtplaninhalte –
Beschlüsse

Der behördenverbindliche Inhalt des Richtplans besteht formal aus Beschlüssen. Diese Beschlüsse umfassen **Planungsgrundsätze**, **Planungsanweisungen** und **örtliche Festlegungen**.

Die **örtlichen Festlegungen** werden ihrem nach Stand der Planung und Abstimmung wie folgt unterschieden (Art. 5 Abs. 2 RPV):

- **Festsetzungen**, wenn Vorhaben mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind;
- **Zwischenergebnisse**, wenn Vorhaben noch nicht abgestimmt sind, aber dennoch klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden können; und
- **Vororientierungen**, wenn noch nicht abstimmungsreife oder generelle Vorstellungen zu Vorhaben bestehen, die erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können.

Die Zuweisung der Beschlüsse zu den einzelnen Abstimmungskategorien ist abhängig vom Vorhaben, dem dazugehörigen Verfahren und dem Stand des Verfahrens.

Die Abstimmungsergebnisse raumwirksamer Tätigkeiten, die in den Konzepten und Sachplänen des Bundes oder in den grundeigentümerverbindlichen Instrumenten von Kanton und Gemeinden (insbesondere in der Nutzungsplanung) festgelegt sind, können nicht Gegenstand von Beschlüssen des kantonalen Richtplans sein. Sie werden als Ausgangslage dargestellt.

Orientierende
Richtplaninhalte

In der **Ausgangslage** werden zusätzliche orientierende Angaben gemacht, die die räumlichen und sachlichen Zusammenhänge, die Herausforderungen sowie den Stand der Planungen aufzeigen.

Auch die relevanten rechtlichen und fachlichen **Grundlagen** sind aufgeführt. Es besteht kein Anspruch auf eine vollständige Auflistung aller möglicherweise zu konsultierenden weiteren Grundlagen.

A 2.3 VERBINDLICHKEIT UND VOLLZUG

Wirkung entfaltet der Richtplan nur innerhalb der gesetzlichen Grundlagen. Der Richtplan darf keine Planungsanweisungen vornehmen, die ihre Grundlagen nicht in Vorschriften des Gesetzes- und Verfassungsrechts finden. Ebenso wenig darf er neues Recht setzen. Der Richtplan kann daher weder die Kompetenzordnung noch die Verfahren der Sach- und Fachplanung oder für die Erteilung von Konzessionen oder Bewilligungen ändern, sondern nur für die anzustrebende Entwicklung die Ermessensspielräume definieren und die Vorhaben und Entscheide aufeinander abstimmen. Der Richtplan nimmt aber stets eine Wertung und Gewichtung der planerischen Interessen vor. Andere öffentliche oder private Interessen bleiben vorbehalten. Den nachgeordneten Behörden muss der Richtplan im Sinne einer stufengerechten Planung den zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen Ermessensspielraum eröffnen.

Behörden- verbindlichkeit

Die Beschlussinhalte des Richtplans sind für die Behörden verbindlich. Sie verpflichten die Behörden des Bundes, des Kantons und der Gemeinden sowie öffentliche Anstalten, den Richtplan bei ihren Planungen, Projekten und anderen raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen.

Der Richtplan dient damit als verbindliche Grundlage für raumwirksame Entscheide. Insbesondere prüft der Regierungsrat als kantonale Genehmigungsbehörde die Nutzungspläne der Gemeinden auf ihre Übereinstimmung mit dem Richtplan (Art. 26 RPG). Nach der Genehmigung durch den Bundesrat ist der Richtplan auch für die Bundesbehörden verbindlich.

Der Richtplan legt so die gemeinsamen Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung des Kantons zwischen Gemeinden, Kanton und Bund fest. Seine Wirkung entfaltet er im Zusammenspiel der verschiedenen staatlichen Ebenen.

Auf **Bundesebene** ist der Gesetzgeber (Bundesversammlung) grundsätzlich dann gebunden, wenn er eine raumwirksame Verwaltungsfunktion erfüllt. Auf der Stufe der Exekutive (Bundesrat und Verwaltung) gilt eine umfassende Bindung.

Auf **kantonomer Ebene** sind der Regierungsrat und die Verwaltung als Exekutive umfassend an den Richtplan gebunden. Für den Landrat als Legislative besteht eine Bindung vor allem dort, wo übergeordnete Vorgaben des Bundes im Richtplan umgesetzt werden; im Übrigen ist von einer Selbstbindung im Bereich der kantonalen Planung auszugehen.

Auch die **Gemeinden** sind an den Richtplan gebunden. Dies gilt sowohl für die Exekutive (Gemeinderat und Verwaltung) als auch für die Legislative (Gemeindeversammlung oder Einwohnerrat). Der Richtplan bildet damit eine zentrale Grundlage für die kommunale Richt- und Nutzungsplanung. Die Gemeinden sind einerseits für die räumliche Entwicklung des Kantons mitverantwortlich und können andererseits durch den kantonalen Richtplan in ihrem Planungsermessen eingeschränkt werden. Ziel ist es, im Dialog zwischen den staatlichen Ebenen tragfähige Lösungen zu finden und diese verbindlich festzuhalten.

Für **Gerichte** ist der Richtplan grundsätzlich nicht verbindlich. Er richtet sich an die planenden Behörden, nicht an die rechtsprechenden Instanzen. In der Praxis dient er jedoch häufig als Orientierung für die Auslegung der gesetzlichen Grundlagen. In vielen Fällen entspricht eine richtplankonforme Lösung einer richtigen Anwendung der gesetzlichen Grundlagen.

Für **Private, Unternehmen und weitere Akteure** ist der Richtplan nicht direkt verbindlich. Er wirkt jedoch indirekt, da er die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden beeinflusst, die wiederum Grundlage für Baubewilligungen ist.

Vollzug	Die Richtplanung richtet sich nach der Beschlussfassung und Genehmigung des Richtplans auf drei Schwerpunkte aus: – die Umsetzung der Aufträge im Richtplan; – die Umsetzung der richtungsweisenden Festlegungen (Grundsätze) in der kantonalen Verwaltung sowie beim Bund, den benachbarten Kantonen und den Gemeinden; und – die Bewirtschaftung und Anpassung des Richtplans.
Monitoring und Controlling	Der Regierungsrat erstattet dem Landrat und dem Bundesamt für Raumentwicklung am Ende der Legislatur Bericht über den Stand der Richtplanung, insbesondere über: – die veränderten Ausgangslagen; – die erfolgten Fortschreibungen; – allfällige grosse Anpassungsabsichten; und – inwieweit die erwünschten Ziele erreicht worden sind. Das Amt für Raumplanung (ARP) betreibt ein Controllinginstrument zur Verfolgung der Umsetzung. Der Regierungsrat erstattet bei raumwirksamen Vorlagen an den Landrat Bericht über das Mass der Übereinstimmung mit dem Richtplan. Die Dienststellen legen bei raumwirksamen Anträgen an den Regierungsrat offen, inwieweit die Vorgaben des Richtplans erfüllt sind.

A 2.4 ÄNDERUNGEN DES RICHTPLANS

Der Richtplan ist auf Dauer angelegt und schafft Rechts- und Investitionssicherheit. Gleichzeitig ist er kein statisches Instrument: Bei veränderten Verhältnissen, neuen Aufgaben oder besseren Lösungen wird er überprüft und bei Bedarf angepasst. Das Raumplanungsrecht sieht drei Formen von Richtplanänderungen vor: Überarbeitung, Anpassung und Fortschreibung.

Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Bei der **Überarbeitung** des Richtplans wird der gesamte Inhalt überprüft. Erlassbehörde ist der Landrat, Genehmigungsbehörde ist der Bundesrat.

Zu den **Anpassungen** des Richtplans gehören zum einen die Aufnahme neuer, konkreter Vorhaben mit Koordinationsstand, Zwischenergebnis oder Festsetzung, zum anderen die Anpassung von Beschlüssen, Planungsgrundsätzen, Planungsanweisungen und örtlichen Festlegungen. Eine Anpassung setzt eine Gesamtbeurteilung und ein Auflageverfahren voraus. Anpassungen werden vom Landrat erlassen und vom Bundesrat genehmigt. Sind Anpassungen unbestritten, so genehmigt sie das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK).

Instanzen mit Antragsrecht auf Richtplananpassungen sind:

- Gemeinderat
- Regierungsrat
- Landrat mittels Motion
- Bundesstellen über UVEK
- Nachbarkantone

Kleinere Abweichungen und geringfügige Änderungen von untergeordneter räumlicher und sachlicher Bedeutung bedürfen keiner formellen Anpassung des Richtplans. Dazu zählen Anpassungen, die im Rahmen der bereits vorgezeichneten räumlichen Entwicklung umgesetzt werden, sowie Vorhaben und Aufträge, die bereits realisiert sind und damit zur Ausgangslage werden. Mit diesen **Fortschreibungen** wird der Richtplan aktuell gehalten. Fortschreibungen werden durch den Regierungsrat genehmigt, sie bedürfen keiner Beschlüsse des Landrats, und sie sind unverzüglich dem Bund zu melden (Art. 11 Abs. 3 RPV). Die Aufnahme neuer Vorhaben als Vororientierung erfolgt grundsätzlich als Fortschreibung.

Verfahren für
Richtplananpassungen

Für Anpassungen des Richtplans ist folgendes Verfahren einzuhalten:

1. Information an das Bundesamt für Raumentwicklung über die Einleitung des Verfahrens durch das Amt für Raumplanung
2. Ausarbeitung des Entwurfs der Anpassung des kantonalen Richtplans durch die betroffenen Dienststellen unter Federführung des Amts für Raumplanung und unter Einbezug der Bau- und Umweltschutzdirektion
3. Verwaltungsinterner Mitbericht mit anschliessender Überarbeitung durch die Bau- und Umweltschutzdirektion
4. Verabschiedung des Vernehmlassungsentwurfs auf Antrag der Bau- und Umweltschutzdirektion durch den Regierungsrat
5. Öffentliche Informationsveranstaltung für Gemeinden, Regionen, Parteien, Verbände etc. zur Einleitung des Vernehmlassungsverfahrens
6. Öffentliche Vernehmlassung des Entwurfs der Anpassung des kantonalen Richtplans unter Einbezug sämtlicher interessierter Kreise, insbesondere der Gemeinden, Parteien und Verbände
Information und Mitwirkung der Bevölkerung
Vorprüfung beim Bund
7. Auswertung der Stellungnahmen und Überarbeitung des Entwurfs der Anpassung des kantonalen Richtplans unter Einbezug der Bau- und Umweltschutzdirektion
Information an die Gemeinden und – auf Wunsch der Gemeinden – Differenzbereinigungsgespräche zwischen Kanton und Gemeinden
Entscheid der Bau- und Umweltschutzdirektion über offene Punkte
8. Regierungsratsbeschluss auf Antrag der Bau- und Umweltschutzdirektion:
Vorlage an den Landrat betreffend «Anpassung kantonalen Richtplan»
9. Beratung des kantonalen Richtplans im Landrat (Kommission, Plenum)
10. Erlass des kantonalen Richtplans durch den Landrat
11. Antrag an den Bundesrat zur Genehmigung des kantonalen Richtplans
12. Genehmigung des kantonalen Richtplans oder seiner Anpassungen durch den Bundesrat;
bei unbestrittenen Anpassungen: Genehmigung durch das UVEK



RK

RAUMKONZEPT BASEL-LANDSCHAFT

Ausgangslage

Das Raumkonzept Basel-Landschaft zeigt eine Gesamtschau der Entwicklungen und der künftigen räumlichen Ordnung des Kantons, definiert Raumentwicklungsziele und die Perimeter für die Zusammenarbeit in funktionalen Handlungsräumen. Auf Basis einer Auslegeordnung der wichtigsten räumlichen Trends und Herausforderungen werden allgemeine Leitsätze zur Raumentwicklung, Planungsgrundsätze sowie örtliche Festlegungen und Raumentwicklungsziele pro Raumtyp bestimmt.

Der Bund verlangt von den Kantonen ein kantonales Raumkonzept, das integraler Bestandteil des Richtplans ist. Das Raumkonzept Basel-Landschaft ist eingebettet in und abgestimmt mit nationalen und regionalen Raumentwicklungsstrategien: Das **Raumkonzept Schweiz** gibt den nationalen Rahmen vor. Der Kanton Basel-Landschaft gehört demgemäss zum trinationalen Metropolitanraum Basel. Das Raumkonzept präzisiert das übergeordnete Raumkonzept Schweiz für den Raum Basel-Landschaft. Das **Agglomerationsprogramm Basel** konkretisiert und unterstützt die raumstrategischen Zielsetzungen im grenzüberschreitenden Grossraum Basel, insbesondere in den Themenfeldern Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Räumlich und thematisch bestehen ausserdem grosse Schnittstellen zu den Tätigkeiten des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB). Weitere grenzüberschreitende Raumkonzepte wie das Raumkonzept Oberrhein und das Raumkonzept Hochrhein ergänzen die überregionale Ebene.

Grundlagen

- [Bundesgesetz über die Raumplanung](#) (Raumplanungsgesetz RPG; SR 700; Art. 8)
- [Kantonales Energiegesetz](#) (EnG BL; SGS 490)
- [Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft](#) (USG BL; SGS 780)
- [Raumkonzept Kanton Basel-Landschaft, Grundlagenbericht](#), März 2026
- [Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft 2040](#), September 2026
- [Typologie der Baselbieter Landschaften. Eine fachliche Grundlage, August 2023](#)
- [Klimastrategie Basel-Landschaft, April 2024](#)
- [Luftreinhalteplan beider Basel, Aktualisierung August 2024](#)

Herausforderungen

Bevölkerungs- und
Beschäftigten-
entwicklung

Im Kanton Basel-Landschaft hat die Bevölkerung zwischen 2010 und 2022 um rund 20'000 Personen oder knapp 8 % zugenommen. Die stadtnahen Entwicklungsachsen sowie die Regionalzentren verzeichnen allesamt eine Zunahme. Die Wachstumsraten der Gemeinden in den ländlichen Entwicklungsachsen und im ländlichen Raum sind hingegen heterogen. In der Tendenz entwickeln sich vor allem die peripheren Gemeinden im ländlichen Raum weniger dynamisch oder sogar rückläufig. Gleichzeitig stechen einzelne Kleingemeinden im Oberen Baselbiet mit den höchsten Wachstumsraten hervor. In absoluten Zahlen ist zu beachten, dass die Gemeinden in den stadtnahen Entwicklungsachsen und die Regionalzentren deutlich mehr Wohnbevölkerung aufweisen als jene der ländlichen Entwicklungsachsen und im ländlichen Raum.

Die Gemeinden in den stadtnahen Entwicklungsachsen weisen auch die höchste Beschäftigten-dichte auf. Hier arbeiten drei Viertel aller Beschäftigten des Kantons. Zusammen mit dem Bevölkerungswachstum bleibt der Siedlungsdruck in den stadtnahen Entwicklungsachsen somit gross.

Gemäss dem hohen Szenario der kantonal differenzierten Bevölkerungsprognosen des Bundes 2020–2050 wächst die ständige Wohnbevölkerung des Kantons Basel-Landschaft zwischen 2022 und 2040 um rund 12 % oder um 0,61 % pro Jahr. Gemessen am Schweizer Durchschnitt wird ein unterdurchschnittliches Bevölkerungswachstum prognostiziert. Weil für die Beschäftigtenentwicklung keine Prognosen vorliegen, wird sowohl quantitativ als auch räumlich eine proportional verlaufende Arbeitsplatzentwicklung angenommen.

Siedlung Urban geprägte Gemeinden haben deutlich höhere Nutzungsdichten und geringere Flächenbeanspruchung als ländlich geprägte Gemeinden. Im ländlichen Raum sind die Anteile unüberbauter Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ-Zonen) am höchsten. Viele überwiegend ländliche Gemeinden weisen überdimensionierte Bauzonen auf. Der Flächenverbrauch pro Kopf konnte im gesamten Kanton in den vergangenen Jahren nicht reduziert werden. Je nach Raumtyp stagniert dieser Wert oder nimmt noch immer leicht zu.

Der prognostizierte Wohnraum- und Arbeitsplatzbedarf kann durch das Innenentwicklungspotenzial in den bestehenden Bauzonen abgedeckt werden. Das grösste absolute Innenentwicklungspotenzial sowohl für WMZ-Zonen als auch für Arbeitszonen liegt in den urban geprägten Räumen – zu einem grossen Teil in Form von Transformationsarealen.

Eine qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen – also das Aktivieren der Innenentwicklungspotenziale an verkehrlich gut erschlossenen Lagen unter Berücksichtigung von Lebensqualität, Umwelt, sozialer Durchmischung und städtebaulicher Qualität – stellt sowohl im urban als auch im ländlich geprägten Raum die zentrale Herausforderung dar. Viele ländliche Gemeinden stehen zudem vor der Aufgabe, die Bauzonen richtig zu dimensionieren und dafür zu sorgen, dass sich die Siedlungsentwicklung nach innen richtet und insbesondere die Ortskerne weiterentwickelt und aufgewertet werden.

Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung befinden sich vorwiegend im Agglomerationszentrum und in den stadtnahen Entwicklungsachsen (vgl. Raumkonzeptkarte S. 20). Bei den Arbeitsgebieten handelt es sich um hochwertige Flächen für unterschiedliche betriebliche Bedürfnisse – von industrieller Produktion über gewerbliche Nutzung, Logistik, Forschung und Entwicklung bis zu Dienstleistung. Bedingt durch den Strukturwandel befinden sich viele Arbeitsgebiete in einer Phase des Umbruchs. Gleichzeitig besteht Handlungsbedarf zur Erhöhung der Flächenverfügbarkeit. Dies erfordert eine effizientere und dichtere Flächennutzung, die Bereinigung komplexer Eigentümer- und Parzellenstrukturen sowie die Sanierung belasteter Standorte.

Landschaft Die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung im Kanton Basel-Landschaft beansprucht zunehmend Fläche, wobei sich dieser Trend zwischen den beiden letzten Erhebungsperioden der Arealstatistik (2004–2009 und 2013–2018) für beide Bereiche etwas abgeflacht hat. Die Ausdehnung der Siedlungs- und Verkehrsflächen geht zum grössten Teil zu Lasten des offenen Kulturlands, also der Landwirtschaftsflächen. Weitere Faktoren verstärken den generellen Druck auf die Landschaft und das Kulturland (etwa Energieproduktion und Erholungsnutzung). Das Bauen ausserhalb der Bauzonen gehört zu den zentralen Herausforderungen für die zukünftige Landschafts- und Raumentwicklung. Im langjährigen Durchschnitt wird mehr als ein Drittel aller Baubewilligungen ausserhalb der Bauzonen für Neubauten erteilt. Mit all diesen Entwicklungen ist ein Qualitätsverlust in den verschiedenen Baselbieter Landschaften verbunden. Der Druck durch neue Infrastrukturen für die Energiegewinnung dürfte in den kommenden Jahren noch stark zunehmen.

Die Qualitätserhaltung und Aufwertung der herausragenden Landschaften – dazu zählen Gebiete aus dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), Vorranggebiete Natur, Vorranggebiete Landschaft, Siedlungstrenngürtel und Inventarobjekte – stellen zentrale Herausforderungen dar, da der Druck auch auf diese herausragenden Landschaften weiter zunimmt.

Der Zustand der Biodiversität im Kanton Basel-Landschaft ist ungenügend – wie in der ganzen Schweiz. Die Fläche an geschützten Naturobjekten und Biodiversitätsförderflächen nimmt leicht zu, ihre qualitative Wirkung ist zu sichern. Die meisten Wildtierkorridore sind beeinträchtigt oder unterbrochen und bedürfen einer Aufwertung und Sanierung. Fliessgewässer sind wichtige Vernetzungsachsen, jedoch sind 40 % der Fliessgewässer im Kanton stark beeinträchtigt oder eingedolt. Die kantonale Revitalisierungsplanung wird schrittweise umgesetzt. Um den Zielwert 2035 zu erreichen, braucht es weitere 14 km neu revitalisierte Gewässerstrecken. Die Waldfläche bleibt hingegen weitgehend konstant, wobei die Fläche der Waldreservate konstant leicht zunimmt.

Verkehr Insgesamt liegt der ÖV-Anteil an den zurückgelegten Wegen mit 17 % über dem Schweizer Durchschnitt von 13 %. In den Gemeinden der ländlichen Entwicklungsachsen und im ländlichen Raum (vgl. Raumkonzeptkarte S. 20) dominiert jedoch nach wie vor der motorisierte Individualverkehr (MIV). Freizeit- und Einkaufswege erreichen in allen Raumtypen einen hohen Anteil an Fuss- und Veloverkehr, weisen jedoch einen geringen ÖV-Anteil auf.

Die guten und sehr guten ÖV-Erschliessungsqualitäten konzentrieren sich auf die Gemeinden der stadtnahen Entwicklungsachsen und die Regionalzentren (vgl. Raumkonzeptkarte S. 20). Im ländlichen Raum wohnen knapp 90 % der Einwohnenden in Gebieten, die gering oder gar nicht mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind.

Auf den Nationalstrassen ist eine generelle Verkehrszunahme zu beobachten. Stark belastete Abschnitte in den stadtnahen Entwicklungsachsen sind teilweise an ihrer Kapazitätsgrenze angelangt. Hier stagniert die Verkehrsbelastung. Der Veloverkehr hat in den vergangenen Jahren insbesondere in den stadtnahen Entwicklungsachsen stark zugenommen. Die hohe Verbreitung von E-Bikes dürfte auch künftig zu einer nachhaltigen Verlagerung auf den Veloverkehr beitragen.

Der überdurchschnittlich zunehmende Güterverkehr ist aus Siedlungssicht eine grosse Herausforderung. Zwei Drittel der auf den basellandschaftlichen Infrastrukturen transportierten Gütermengen entfallen auf den Transitverkehr, wobei der Schienengüterverkehr bedeutende Anteile aufweist. Im Quell-Ziel-Verkehr dominiert hingegen der Strassengüterverkehr mit entsprechenden Herausforderungen für betroffene Siedlungsgebiete. Die Immissionsgrenzwerte der Lärmschutzverordnung (LSV) werden an den Hochleistungsstrassen und an stark befahrenen Hauptverkehrsachsen innerorts an vielen Stellen überschritten. Mit einem Anteil von rund 40 % an den gesamten Treibhausgasemissionen bietet der Verkehrssektor ein grosses Potenzial, um die nationalen und kantonalen Klimaziele zu erreichen.

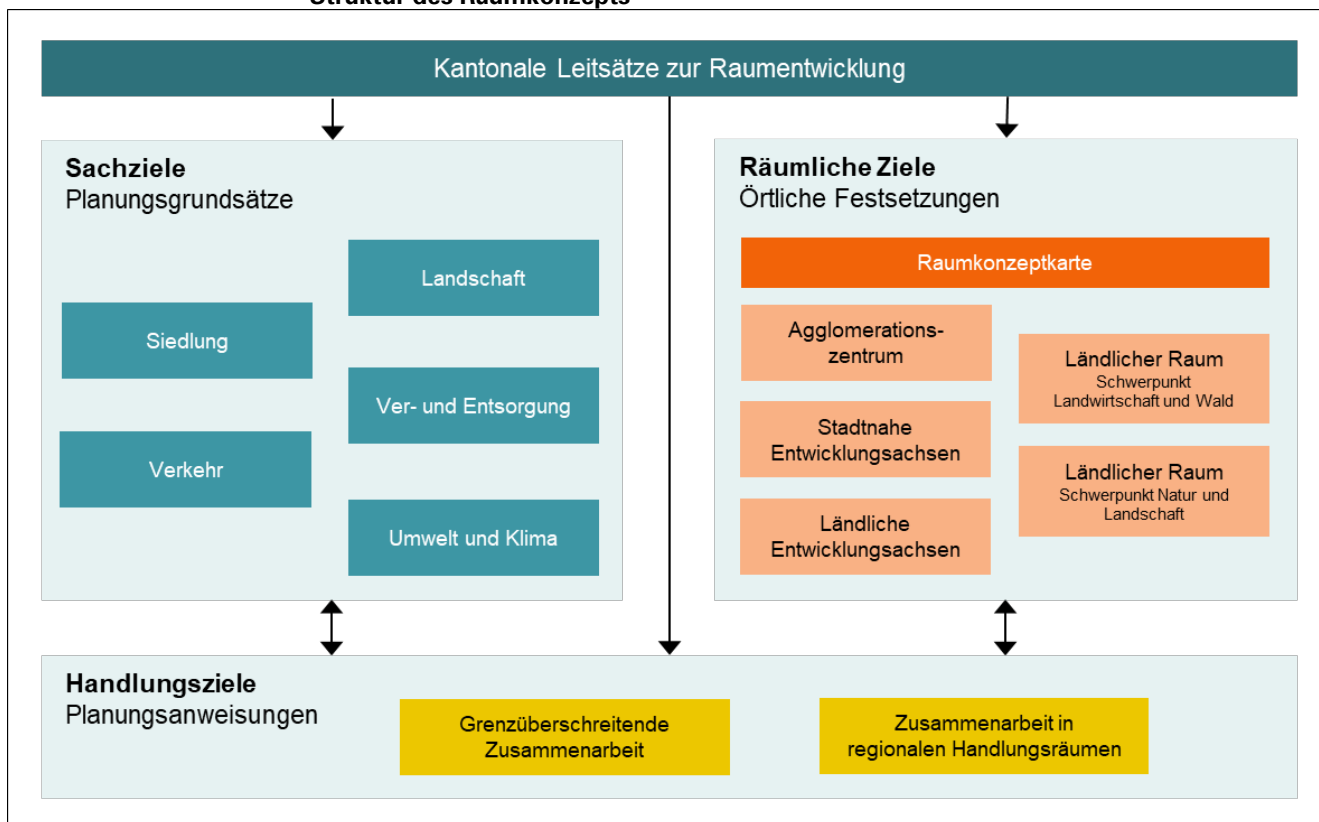
Ver- und Entsorgung Schliesslich ergeben sich im Bereich Ver- und Entsorgung verschiedenste raumrelevante Herausforderungen: Das Grundwasser ist die wichtigste Ressource zur Versorgung mit Trinkwasser im Kanton. Siedlungsdruck, verstärkte Bautätigkeiten im Untergrund sowie der Verdichtungsanspruch in den stadtnahen Entwicklungsachsen führen dazu, dass sich die Konflikte zwischen Siedlungsentwicklung und Wasserversorgung verschärfen.

Für Steine und Erden ist der Kanton aufgrund seiner natürlichen Gegebenheiten stark von Importen abhängig. Recyclingbaustoffen kommt eine immer grössere Bedeutung zu. Salz ist einer der bedeutendsten Bodenschätze des Kantons. Die Verfügbarkeit von ausreichend Deponieraum ist massgebend für die Entsorgungssicherheit einer Region. Zur Sicherstellung der Entsorgung mineralischer Bauabfälle muss zusätzlicher Deponieraum Typ A und B geschaffen werden.

Um die angestrebte Energiewende und das Netto-Null-Klimaziel bis 2050 zu erreichen, muss das Energiesystem grundlegend umgebaut werden. Der Energieverbrauch soll gesenkt, die Energieeffizienz gesteigert und der verbleibende Energiebedarf möglichst durch erneuerbare Energieträger abgedeckt werden. Es sind raumplanerische Rahmenbedingungen zu schaffen, sodass Energie unter Berücksichtigung ökologischer, landschaftlicher, kultureller, wirtschaftlicher und sozialer Kriterien vermehrt direkt vor Ort produziert, gespeichert, umgewandelt und zu den Verbrauchern geleitet werden kann. Die bestehenden Energienetze müssen optimiert genutzt und teilweise ausgebaut werden.

Umwelt und Klima Die Umweltbelastungen konzentrieren sich im Kanton Basel-Landschaft insbesondere auf die dicht besiedelten Agglomerationsräume und die stark belasteten Verkehrsachsen. Trotz bereits umgesetzter Massnahmen werden die Immissionsgrenzwerte für Lärm sowie die Luftreinhaltegrenzwerte für Feinstaub und Stickstoffdioxid vielerorts überschritten. Gleichzeitig nehmen die Lichtemissionen in den Siedlungsgebieten zu. Für die Raumentwicklung ergeben sich die Herausforderung die Umweltbelastungen zu vermindern, klimaresiliente Siedlungs- und Freiräume zu fördern, die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung auf emissionsarme Mobilität auszurichtender und die räumlichen Voraussetzungen für die Umsetzung der klimapolitischen Ziele zu schaffen.

Struktur des Raumkonzepts



BESCHLÜSSE

Kantonale Leitsätze

- K1 Kanton und Gemeinden lenken die Siedlungsentwicklung nach innen und erhöhen die Siedlungs- und Freiraumqualitäten, insbesondere in urbanen Gebieten und in Dorfkernen.
- K2 Kanton und Gemeinden fördern mit einem geeigneten Flächenangebot die Wirtschaftsentwicklung und ihre Attraktivität als Wohnstandort.
- K3 Kanton und Gemeinden stimmen die Verkehrsplanung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung ab. Leistungsfähige Verkehrskorridore bilden das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.
- K4 Kanton und Gemeinden lenken und koordinieren die verschiedenen Funktionen der Landschaften. Sie erhalten und entwickeln die Qualitäten der charakteristischen Landschaften mit ihrer Vielfalt, ihrer ökologischen Vernetzung, ihrer Produktionsfähigkeit und ihren Erholungsfunktionen.
- K5 Kanton und Gemeinden sichern im ganzen Kanton die verschiedenen Ver- und Entsorgungsfunktionen.
- K6 Kanton und Gemeinden wägen Interessen sorgfältig und umfassend ab. Sie stellen so eine Abstimmung der verschiedenen Raumnutzungen sicher und berücksichtigen die gesetzlichen Rahmenbedingungen zur Erhaltung der Qualität von Natur, Landschaft, Klima und Umwelt.
- K7 Kanton und Gemeinden verstärken und unterstützen die Zusammenarbeit in funktionalen regionalen Handlungsräumen und nehmen eine aktive Rolle im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit des Agglomerations- und Metropolitanraums Basel sowie der Oberrheinkonferenz ein.

Siedlung	Sachziele
	S1 Die Siedlungsentwicklung erfolgt innerhalb der festgelegten Bauzonen, wobei die Verdichtung bebauter und eine dichte Bebauung unbebauter Bauzonen Vorrang haben.
	S2 Die Siedlungsentwicklung ist auf das Verkehrsangebot abgestimmt. Sie findet in erster Linie entlang der Bahn- und Tramkorridore statt.
	S3 Die Siedlungen und ihre Freiräume zeichnen sich durch eine hohe baukulturelle, gestalterische und funktionale Qualität aus. Sie sind in den räumlichen und landschaftlichen Kontext eingebettet sowie den klimatischen Veränderungen angepasst. Sie fördern die ökologische Vernetzung und Biodiversität und erfüllen wichtige Naherholungsfunktionen.
	S4 Ein differenziertes Angebot an Arbeitsgebieten ist langfristig gesichert. Nutzung und Erschliessung sind auf die verkehrlichen Kapazitäten abgestimmt.
Landschaft	L1 Die Baselbieter Landschaften sind in ihrer Schönheit und Vielfalt sowie mit ihren regionalen Eigenheiten erhalten und erlebbar.
	L2 Die vielfältigen Funktionen der Landschaft sind dauerhaft gesichert und werden bei raumwirksamen Tätigkeiten berücksichtigt.
	L3 Die Fläche und Qualität herausragender Landschaften und Naturobjekte bleiben erhalten. Unverbaute und ungestörte Natur- und Landschaftsräume werden freigehalten.
	L4 Die ökologische Vernetzung ist sowohl innerhalb als auch ausserhalb der Siedlungen gewährleistet.
	L5 Das Kulturland und die Fruchtfolgeflächen sind in ihrer Qualität und Quantität erhalten. Die landwirtschaftliche Produktion ist nachhaltig ausgerichtet und den veränderten Bedingungen angepasst.
	L6 Die Waldbewirtschaftung erfolgt naturnah und ist den veränderten Bedingungen angepasst. Der Anteil an Waldreservaten an der Gesamtwaldfläche ist erhöht.
	L7 Die Gewässer und ihre Uferbereiche sind natürlich oder naturnah gestaltet. Für die Biodiversität und die ökologische Vernetzung sind sie von besonderer Bedeutung.
	L8 Die bauliche Entwicklung ausserhalb der Bauzonen ist stabilisiert, insbesondere in Bezug auf die Anzahl der Gebäude und die versiegelte Fläche.
Verkehr	V1 Das Verkehrsangebot ist auf die Siedlungsentwicklung, die Nutzungsschwerpunkte und die räumlich-strukturellen Gegebenheiten abgestimmt.
	V2 Leistungsfähige Verkehrskorridore, insbesondere Bahn- und Tramkorridore, bilden das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.
	V3 Der Flächenverbrauch und weitere Umweltauswirkungen des Verkehrs sind minimiert. Die wachsenden Verkehrsbedürfnisse werden prioritär mit effizienzsteigernden Massnahmen und der Verlagerung auf flächeneffiziente Verkehrsmittel bewältigt.
	V4 Der öffentliche Strassenraum ist so gestaltet, dass er als multifunktionaler Raum zur Attraktivität der Siedlungen beiträgt.
	V5 Logistikenutzungen befinden sich vorzugsweise an Standorten mit direkter Anbindung an das überregionale Eisenbahn- und Strassennetz sowie an die Rheinhäfen.

Ver- und Entsorgung

- VE1 Die Grundversorgung mit Energie, Wasser und Telekommunikation ist sichergestellt.
- VE2 Die raumplanerischen Voraussetzungen für die Bereitstellung, die Nutzung, den Transport und die Speicherung von Energie aus erneuerbaren Quellen sind vorhanden.
- VE3 Ver- und Entsorgungssysteme, die die regionale Kreislaufwirtschaft unterstützen, werden gefördert. Für nicht wiederverwendbare Stoffe wie Aushub und Inertstoffe sind geeignete Deponiestandorte im Kanton gesichert.
- VE4 Die Trinkwasserversorgung ist sichergestellt sowie auf die Siedlungsentwicklung und Infrastrukturen abgestimmt. Das Grundwasser ist durch Schutzzonen gesichert.

Umwelt und Klima

- U1 Die kantonalen Klimaziele und die weiteren Umweltschutzziele werden mit den raumwirksamen Tätigkeiten von Kanton und Gemeinden unterstützt.
- U2 Mit einer risikobasierten Raumplanung berücksichtigen Kanton und Gemeinden Naturgefahren, die Folgen des Klimawandels und weitere Umweltauswirkungen in ihren raumwirksamen Tätigkeiten.

Räumliche Ziele

- a Das Raumkonzept mit Zielhorizont 2040 unterscheidet fünf Raumtypen und zwei Zentrumstypen mit unterschiedlichen Funktionen und Entwicklungszielen in den verschiedenen Richtplanbereichen:
- Agglomerationszentrum
 - Stadtnahe Entwicklungsachsen
 - Ländliche Entwicklungsachsen
 - Ländlicher Raum mit Schwerpunkt Landwirtschaft und Wald
 - Ländlicher Raum mit Schwerpunkt Natur und Landschaft
 - Hauptzentrum
 - Regionalzentrum
- b Die Gemeinden werden gemäss der Raumkonzeptkarte den Raum- und Zentrumstypen zugeordnet.
- c Über alle Raumtypen hinweg wird eine Erhöhung der Nutzungsdichte von 2 % alle fünf Jahre angestrebt, um das prognostizierte Bevölkerungswachstum aufzunehmen. Für die bebauten Wohn-, Misch- und Zentrumszonen werden für das Jahr 2040 folgende mindest-Dichteziele [Einwohner+Beschäftigte/Hektare] festgelegt:

Agglomerationszentrum: Allschwil, Binningen, Birsfelden, Münchenstein, MuttENZ 100 E+B/ha

Hauptzentrum: Liestal 100 E+B/ha

Regionalzentrum: Gelterkinden, Laufen, Sissach 80 E+B/ha

Stadtnahe Entwicklungsachsen: Aesch, Arlesheim, Augst, Bottmingen, Ettingen, Frenkendorf, Füllinsdorf, Oberwil, Pfeffingen, Pratteln, Reinach, Thervil 80 E+B/ha

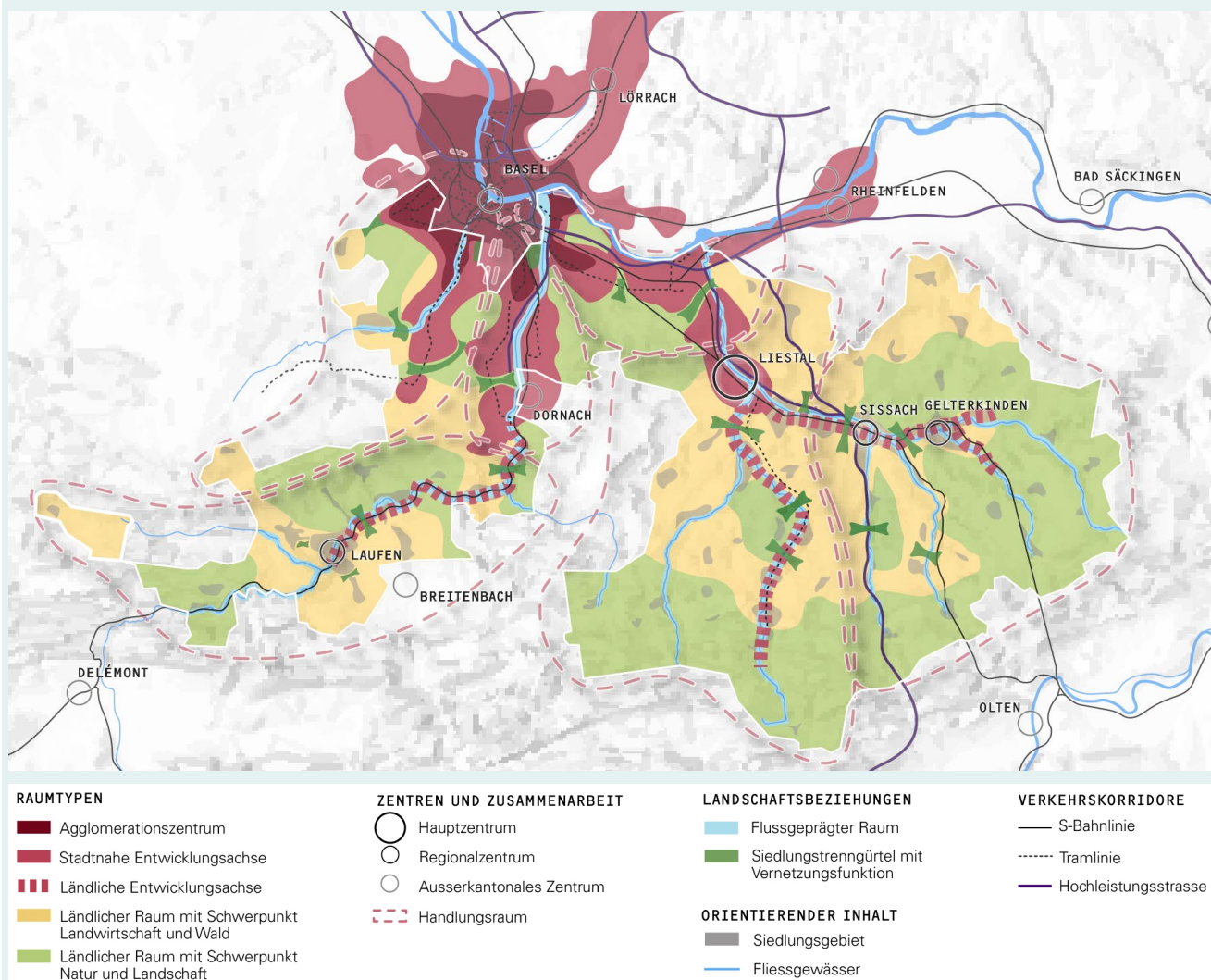
Ländliche Entwicklungssachse: Böckten, Bubendorf, Duggingen, Grellingen, Hölstein, Itingen, Lausen, Niederdorf, Oberdorf, Ormalingen, Tecknau, Waldenburg, Zwingen 60 E+B/ha

Ländlicher Raum mit Schwerpunkt Landwirtschaft und Wald: 50 E+B/ha
Arboldswil, Arisdorf, Bennwil, Biel-Benken, Brislach, Buckten, Burg i. L., Buus, Diegten, Diepfingen, Giebenach, Häfelfingen, Hersberg, Känerkinden, Lupsingen, Maisprach, Nusschhof, Ramlinsburg, Roggenburg, Röschenz, Rümelingen, Schönenbuch, Seltisberg, Tenniken, Thürnen, Wahlen, Wintersingen, Wittinsburg, Ziefen, Zunzgen

Ländlicher Raum mit Schwerpunkt Natur und Landschaft: Anwil, Blauen, Bretzwil, Dittingen, Eptingen, Hemmiken, Kilchberg (BL), Lampenberg, Langenbruck, Läufelfingen, Lauwil, Liedertswil, Liesberg, Nenzlingen, Oltingen, Reigoldswil, Rickenbach (BL), Rothenfluh, Rünenberg, Titterten, Wenslingen, Zeglingen

40 E+B/ha

Raumkonzeptkarte



e Für die einzelnen Raumtypen gelten folgende Entwicklungsziele:

Agglomerationszentrum

Siedlung	Die Gemeinden des Agglomerationszentrums sind städtebaulich und funktional eng mit der Stadt Basel verbunden. Die Siedlungsdichte ist hoch, verbunden mit einer hohen städtebaulichen Qualität und attraktiven Freiräumen. Die Zentrumszonen bieten eine Vielzahl funktionaler Ausstattungen und sind attraktiv gestaltet. Die Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung sind gesichert und bezüglich Flächenverfügbarkeit optimiert.
Landschaft	Die Frei- und Grünräume sind gut erreichbar und vernetzt. Sie weisen eine hohe Aufenthalts- und ökologische Qualität auf. Fliessgewässer sind aufgewertet und erfüllen ihre Funktionen als wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen sowie als ökologische Vernetzungselemente und attraktive Naherholungsräume.
Verkehr	Das öffentliche Verkehrsangebot ist sehr dicht und gut vernetzt. Für kurze und mittlere Distanzen bietet das hierarchisierte kantonale Radroutennetz eine attraktive Alternative zu MIV und ÖV. Die Zentren sind möglichst vom motorisierten Individualverkehr (MIV) entlastet. Der öffentliche Strassenraum hat auch bei starker Verkehrsbelastung eine hohe Freiraumqualität. Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung sind optimal an das Hochleistungsstrassennetz angebunden. Durch eine Raumplanung der kurzen Wege werden Flächenbedarf und Umweltauswirkungen des Verkehrs reduziert.
Ver- und Entsorgung	Die verschiedenen Ver- und Entsorgungssysteme (Energie, Wasser, Telekommunikation) sind gut in die Siedlungsstrukturen integriert.
Umwelt und Klima	Die Hitzebelastung ist durch eine angepasste städtebauliche Gestaltung sowie einen hohen Anteil an ausgleichenden Frei- und Grünräumen reduziert. Versickerungsfähige Oberflächen unterstützen eine nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung.

Stadtnahe Entwicklungsachsen

Siedlung	In den stadtnahen Entwicklungsachsen sind verdichtetes Bauen sowie stadtnahes Wohnen und Arbeiten mit kurzen Wegen möglich. Die Siedlungs- und Freiraumqualitäten sind hoch. Die Zentrumszonen bieten eine Vielzahl funktionaler Ausstattungen und sind attraktiv gestaltet. Die Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung sind gesichert und bezüglich Flächenverfügbarkeit optimiert. Siedlungsränder sind kompakt und bewusst gestaltet.
Landschaft	Die Frei- und Grünräume sind gut erreichbar und vernetzt. Sie weisen eine hohe Aufenthalts- und ökologische Qualität auf. Siedlungstrenngürtel bleiben als unbebaute, hochwertige Grünkorridore erhalten und sind in ihren Vernetzungs- und Freiraumfunktionen gestärkt. Flussgeprägte Räume sind mit ihren Fliessgewässern als wertvolle Lebensräume für Tiere und Pflanzen, als ökologische Vernetzungselemente sowie als Retentions- und Naherholungsräume erhalten und aufgewertet. Die bauliche Entwicklung ausserhalb der Bauzonen ist stabilisiert.
Verkehr	Das Verkehrsangebot ist generell sehr dicht und an den Verkehrsdrehscheiben gut vernetzt. Leistungsfähige Bahn- und Tramkorridore bilden das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Für kurze und mittlere Distanzen bietet das hierarchisierte kantonale Radroutennetz eine attraktive Alternative zu MIV und ÖV. Der innerörtliche öffentliche Strassenraum ermöglicht trotz teilweise starker Verkehrsbelastung eine hohe Freiraumqualität. Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung sind optimal an das Hochleistungsstrassennetz angebunden. Durch eine Raumplanung der kurzen Wege werden Flächenbedarf und Umweltauswirkungen des Verkehrs reduziert.
Ver- und Entsorgung	Die verschiedenen Ver- und Entsorgungssysteme (Energie, Wasser, Telekommunikation) sind gut in die Siedlungsstrukturen integriert. Grundwasserschutzzonen gewährleisten die Trinkwasserversorgung.
Umwelt und Klima	Die Hitzebelastung ist durch eine angepasste städtebauliche Gestaltung sowie einen hohen Anteil an ausgleichenden Frei- und Grünräumen reduziert. Versickerungsfähige Oberflächen unterstützen eine nachhaltige Regenwasserbewirtschaftung.

Ländliche Entwicklungsachsen	
Siedlung	In den ländlichen Entwicklungsachsen ist die Siedlungsentwicklung an den Hauptverkehrsachsen ausgerichtet. Das Innenentwicklungspotenzial wird mit der Weiterentwicklung von Ortskernen und Nachverdichtungen konsequent ausgeschöpft. Das Ausgreifen der Siedlungen auf die Talflanken ist begrenzt. Die Regionalzentren versorgen die Gemeinden der Entwicklungsachsen mit den zentralörtlichen Ausstattungungen. Arbeitsgebiete bieten gute Voraussetzungen für Gewerbe und Industrie. Siedlungsränder sind kompakt und bewusst gestaltet. Die Siedlungsstrukturen und das Angebot an örtlichen Dienstleistungen ermöglichen kurze Wege.
Landschaft	Die ländlichen Entwicklungsachsen liegen in den flussgeprägten Räumen, wo die Fliessgewässer einen besonderen landschaftlichen und ökologischen Stellenwert haben. Die Gewässer sind als Lebensräume für Tiere und Pflanzen, als ökologische Vernetzungselemente sowie als Retentions- und Naherholungsräume erhalten und aufgewertet. Siedlungstrenngürtel bleiben als unbebaute, hochwertige Grünkorridore erhalten und sind in ihren Vernetzungs- und Freiraumfunktionen gestärkt. Die bauliche Entwicklung ausserhalb der Bauzonen ist stabilisiert.
Verkehr	Leistungsfähige Bahn- und Tramkorridore bilden das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Das hierarchisierte kantonale Radroutennetz ergänzt das öffentliche Verkehrsangebot und schafft attraktive tangentielle Verbindungen zwischen den Entwicklungsachsen. Die Verkehrsdrehscheiben in den Regionalzentren und an weiteren Bahnhalttestellen sind attraktiv ausgestaltet und ermöglichen eine gute Vernetzung der Verkehrsmittel. Ortsdurchfahrten bieten trotz Verkehrsbelastung eine hohe Aufenthaltsqualität. Die Verteilung von Wohn-, Misch- und Arbeitszonen ist gut auf die Verkehrserschliessung abgestimmt und reduziert den Flächenbedarf und die Umweltauswirkungen des Verkehrs.
Ver- und Entsorgung	Die verschiedenen Ver- und Entsorgungssysteme (Energie, Wasser, Deponien, Telekommunikation) sind gut in die Siedlungs- und Landschaftsstrukturen integriert. Grundwasserschutzzonen gewährleisten die Trinkwasserversorgung.
Umwelt und Klima	Die Hitzebelastung ist in den dicht gebauten Regionalzentren durch eine angepasste städtebauliche Gestaltung und einen hohen Anteil an ausgleichenden Frei- und Grünräumen reduziert. Die Risiken von Hochwasser und klimabedingten Auswirkungen auf Siedlungen, Kulturland und Versorgungssysteme sind minimiert.

Ländlicher Raum mit Schwerpunkt Landwirtschaft und Wald

Siedlung	Die ländliche Siedlungsstruktur ist durch kompakte Dörfer und gut erhaltene historische Ortskerne geprägt. Die Siedlungsentwicklung erfolgt primär durch die Aktivierung von Nutzungsreserven innerhalb der bebauten Bauzonen durch sorgfältige Ergänzungen und Erneuerungen im Bestand. Die Hauptversorgung erfolgt über die benachbarten Regionalzentren. Gewerbeflächen sind gesichert und an geeigneten Lagen konzentriert.
Landschaft	Für die produzierende Landwirtschaft sind gute Voraussetzungen gegeben. Die Bewirtschaftung ist nachhaltig und trägt zur Erhaltung und Aufwertung der regionaltypischen Landschaftsqualität, zur Biodiversität sowie zur ökologischen Vernetzung bei. Landwirtschaftsflächen und Wald sind in ihrer Ausdehnung, Verteilung und Qualität erhalten. Herausragende Landschaften¹ sind dauerhaft gesichert. Die flussgeprägten Räume haben eine besondere landschaftliche und ökologische Bedeutung. Die Gewässer sind als Lebensräume für Tiere und Pflanzen, als ökologische Vernetzungselemente sowie als Retentions- und Naherholungsräume erhalten und aufgewertet. Erholungsnutzungen sind insbesondere mit den Interessen von Landwirtschaft und Wald abgestimmt. Die bauliche Entwicklung ausserhalb der Bauzonen ist stabilisiert. Bauten und Anlagen sind an gut erschlossenen Standorten konzentriert und in die Landschaft eingepasst.
Verkehr	Das Grundangebot im öffentlichen Verkehr und die Anbindung an die Regionalzentren sind sichergestellt. Gleichzeitig sind die Angebote der kombinierten Mobilität erweitert. Die dezentrale Erschliessung ist sichergestellt und die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet. Die Zerschneidung der Landschaft durch Verkehrsinfrastrukturen ist minimiert. Durch die Eindämmung der Zersiedelung und Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf ÖV sind der Flächenbedarf und die Umweltauswirkungen des Verkehrs reduziert.
Ver- und Entsorgung	Die verschiedenen Ver- und Entsorgungssysteme (Energie, Wasser, Deponien, Telekommunikation) sind in die Landschafts- und ländlichen Siedlungsstrukturen integriert. Anlagen, die auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen sind, sind mit den Ansprüchen von Land- und Forstwirtschaft sowie von Natur und Landschaft abgestimmt. Grössere Anlagen werden prioritär an gut erschlossenen Standorten ausserhalb der herausragenden Landschaften an landschaftlich wenig sensiblen Standorten realisiert.
Umwelt und Klima	Die Risiken von Hochwasser und klimabedingten Auswirkungen auf Siedlungen, Kulturland und Versorgungssysteme sind minimiert.

¹ Dazu zählen Landschaften und (Natur-)Objekte von nationaler oder kantonaler Bedeutung wie Objekte aus dem Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN), Vorranggebiete Natur, Vorranggebiete Landschaft und Siedlungstrenngürtel.

Ländlicher Raum mit Schwerpunkt Natur und Landschaft

Siedlung

Die ländliche Siedlungsstruktur ist durch kompakte Dörfer und gut erhaltene historische Ortskerne geprägt. Die Siedlungsentwicklung erfolgt primär durch die Aktivierung von Nutzungsreserven innerhalb der bebauten Bauzonen sowie durch sorgfältige Ergänzungen und Erneuerungen im Bestand. Die Hauptversorgung erfolgt über die benachbarten Regionalzentren. Gewerbeflächen sind gesichert und an geeigneten Lagen konzentriert.

Landschaft

Die Erhaltung und die Aufwertung regionaltypischer Landschaften sowie die Erhaltung und Förderung der Biodiversität und der ökologischen Vernetzung sind zentral und werden durch eine nachhaltige Bewirtschaftung unterstützt. Die Landwirtschaftsflächen dienen der bodenabhängigen Produktion. Landwirtschaftsflächen und Wald sind in ihrer Ausdehnung, Verteilung und Qualität erhalten. Herausragende Landschaften sind dauerhaft gesichert. Unerschlossene und störungsarme Landschaften sind als Ruhe- und natürliche Ausgleichsgebiete erhalten. Die flussgeprägten Räume haben eine besondere landschaftliche und ökologische Bedeutung. Die Gewässer sind als Lebensräume für Tiere und Pflanzen, als ökologische Vernetzungselemente sowie als Retentions- und Naherholungsräume erhalten und aufgewertet.

Die Intensität der Erholungsnutzung berücksichtigt die Empfindlichkeit von Natur und Landschaft.

Die bauliche Entwicklung ausserhalb der Bauzonen ist stabilisiert. Bauten und Anlagen sind an gut erschlossenen Standorten konzentriert und in die Landschaft eingepasst.

Verkehr

Das Grundangebot im öffentlichen Verkehr und die Anbindung an die Regionalzentren sind sichergestellt. Gleichzeitig sind die Angebote der kombinierten Mobilität erweitert. Die dezentrale Erschliessung ist sichergestellt, und die Ortsdurchfahrten sind siedlungsverträglich gestaltet. Die Zerschneidung der Landschaft durch Verkehrsinfrastrukturen ist minimiert. Durch die Eindämmung der Zersiedelung und die Verlagerung des Verkehrs vom MIV auf den ÖV sind der Flächenbedarf und die Umweltauswirkungen des Verkehrs reduziert.

Ver- und Entsorgung

Die verschiedenen Ver- und Entsorgungssysteme (Energie, Wasser, Telekommunikation) sind in die ländlichen Siedlungsstrukturen integriert. Anlagen, die auf einen Standort ausserhalb der Bauzonen angewiesen sind, sind mit den Ansprüchen von Natur und Landschaft abgestimmt. Für grössere Anlagen gelten dabei erhöhte Anforderungen: Sie müssen ein hohes Nutzungspotenzial aufweisen und sind prioritär an gut erschlossenen, landschaftlich wenig sensiblen Standorten ausserhalb der herausragenden Landschaften realisiert.

Umwelt und Klima

Die Risiken von Hochwasser und klimabedingten Auswirkungen auf Siedlungen, Kulturland und Versorgungssysteme sind minimiert.

Handlungsziele

- a Der Kanton Basel-Landschaft positioniert sich als starker Partner im trinationalen Oberrhein-, Metropolitan- und Agglomerationsraum Basel und unterstützt die fachliche Koordination in der Nordwestschweiz.
- b Innerhalb des Kantons arbeiten die Gemeinden überkommunal zusammen und stimmen raumrelevante Themen regional ab.
- c Insbesondere die Abstimmung des Bauzonenbedarfs erfolgt innerhalb der gemäss Raumkonzeptkarte festgesetzten regionalen Handlungsräume:

Oberes Baselbiet: Anwil, Böckten, Buckten, Buus, Diegten, Diepflingen, Eptingen, £Gelterkinden, Häfelfingen, Hemmiken, Känerkinden, Kilchberg, Läufelfingen, Maisprach, Nusschhof, Oltingen, Ormalingen, Rickenbach, Rothenfluh, Rümlingen, Rünenberg, Sissach, Tecknau, Tenniken, Thürnen, Wenslingen, Wintersingen, Wittinsburg, Zeglingen, Zunzgen

Liestal-Frenkentäler: Arboldswil, Arisdorf, Bennwil, Bretzwil, Bubendorf, Hersberg, Hölstein, Itingen, Lampenberg, Langenbruck, Lausen, Lauwil, Liedertswil, Liestal, Lupsingen, Niederdorf, Oberdorf, Ramllinsburg, Reigoldswil, Seltisberg, Titterten, Waldenburg, Ziefen

Rheintal-Hülften: Augst, Birsfelden, Frenkendorf, Füllinsdorf, Giebenach, Muttentz, Pratteln

Birstal: Aesch, Arlesheim, Münchenstein, Pfeffingen, Reinach

Leimental: Allschwil, Biel-Benken, Binningen, Bottmingen, Burg im Leimental, Ettingen, Oberwil, Schönenbuch, Therwil

Laufental: Blauen, Brislach, Dittingen, Duggingen, Grellingen, Laufen, Liesberg, Nenzlingen, Roggenburg, Röschenz, Wahlen, Zwingen

RA

AGGLOMERATIONSPROGRAMM BASEL

Ausgangslage

Mit dem Programm Agglomerationsverkehr unterstützt der Bund eine kohärente Verkehrs- und Siedlungsplanung über kommunale, kantonale und nationale Grenzen hinweg. Über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) beteiligt er sich finanziell an Verkehrsinfrastrukturen innerhalb der Agglomerationen. Voraussetzung für eine Mitfinanzierung ist ein durch die Trägerschaft erarbeitetes Agglomerationsprogramm.

Agglomerationsprogramme werden auf Ebene der Agglomeration (Gemeinden, Regionen und Kantone) erarbeitet. Sie stellen sicher, dass agglomerationsrelevante Verkehrsprojekte mit der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung koordiniert werden und die Verkehrsentwicklung gesamthaft betrachtet wird. Dazu legen die Trägerschaften Strategien zur räumlichen Entwicklung fest und definieren konkrete Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft.

Das Agglomerationsprogramm für die trinationale Agglomeration Basel ist ein grenzüberschreitendes Steuerungsinstrument, das die verantwortlichen Stellen in Deutschland, Frankreich und der Schweiz gemeinsam erarbeiten. Innerhalb der Schweiz wirken die vier Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn an der Entwicklung des Agglomerationsprogramms Basel mit.

Für die trinationale Agglomeration Basel bildet das Zukunftsbild 2040 als räumliches Leitbild die Grundlage für die räumliche Entwicklung. Darin werden die Landschaftsräume abgebildet, die anzustrebende Siedlungsentwicklung strukturiert sowie zentrale Komponenten des Verkehrssystems und grössere geplante Netzergänzungen dargestellt. Seit der 5. Programmgeneration berücksichtigt das Zukunftsbild auch Aspekte des Klimaschutzes und der Klimaanpassung. Ziel ist es, eine grenzüberschreitende Perspektive auf Massnahmen zu fördern und sicherzustellen, dass die durch das Agglomerationsprogramm geförderten Entwicklungen zukunftsfähig sind. Das Zukunftsbild wurde mit den Vertreterinnen und Vertretern der beteiligten Gebietskörperschaften in der Schweiz, Deutschland und Frankreich erarbeitet und ist dadurch politisch breit abgestützt.

Über das Agglomerationsprogramm können insbesondere folgende Infrastrukturmassnahmen mitfinanziert werden:

- Bahninfrastrukturen (z. B. Tram, Stadtbahnen)
- Infrastrukturen für den öffentlichen Strassenverkehr (z. B. Busanlagen, Bus- und Taxispuren)
- Infrastrukturen für den Langsamverkehr
- Massnahmen zur Minderung von Verkehrstrennungen und zur Aufhebung von Niveauübergängen
- Entlastungs- und Umfahrungsstrassen auf Kantons- und Gemeindeebene
- Massnahmen zur kombinierten Mobilität und zur Verbesserung der Intermodalität

Keine Beiträge werden an Betrieb und Unterhalt, Rollmaterial und Mobilitätsmanagement ausgerichtet.

Die Agglomerationen priorisieren ihre Projekte in vierjährigen Umsetzungsperioden («Horizonten»). Nach der Prüfung durch den Bund und der Beschlussfassung durch das eidgenössische Parlament erfolgt die Umsetzung der Massnahmen innerhalb einer vierjährigen Programmperiode. Der Bund legt auf Grundlage der Wirksamkeit des Gesamtprogramms einen Beitragssatz zwischen 30 und 50 % fest.

Voraussetzung für die Mitfinanzierung von Infrastrukturmassnahmen durch den Bund ist deren Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen. Richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden und dem A-Horizont angehören, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung im kantonalen Richtplan mit dem Koordinationsstand Festsetzung verankert und vom Bundesrat genehm-

migt sein. Für richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen aus dem B-Horizont wird eine Verankerung im Richtplan mit dem Koordinationsstand Zwischenergebnis bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung empfohlen, sie ist jedoch keine zwingende Voraussetzung.

Grundlagen

- [Bundesgesetz über den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr](#) (NAFG; SR 725.13)
- [Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassen- und Luftverkehr zweckgebundener Mittel](#) (MinVG; SR 725.116.2)
- [Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und weiterer für den Strassenverkehr zweckgebundener Mittel](#) (MinVV; SR 725.116.21)
- [Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr](#) (PAVV; SR 725.116.214)
- [Richtlinien Programm Agglomerationsverkehr \(RPAV\), Februar 2023](#)
- [Agglomerationsprogramm Basel, 1. bis 5. Generation](#)

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Der Kanton beteiligt sich an der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms.
- b Bestandteile des Agglomerationsprogramms sind:
 - die Förderung einer nachhaltigen Entwicklung von Siedlung, Landschaft und Verkehr, indem die polyzentrische Struktur der Agglomeration Basel mit vielfältigen, qualitativ hochstehenden Siedlungs- und Zentrumsstrukturen, einem darauf abgestimmten, nachhaltigen Transportsystem und einer fingerartigen Grünraumstruktur gestärkt werden;
 - die für die Entwicklung der Agglomeration Basel wichtigen Verkehrsprojekte und ihre Priorisierung;
 - die gewünschte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan oder spezielle, aus Sicht des Agglomerationsprogramms wichtige Anforderungen an die qualitätsvolle Siedlungsentwicklung nach innen; und
 - die Trägerschaft.
- c Kanton und Gemeinden bringen die Ergebnisse der Abstimmung in den regionalen Handlungsräumen (vgl. Objektblatt RK Raumkonzept) in die korridorweisen Betrachtungen des Agglomerationsprogramms ein.
- d Der Regierungsrat beschliesst das Agglomerationsprogramm.

Planungsanweisungen

- a Der Kanton integriert die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms je nach räumlicher Auswirkung als Fortschreibung oder Anpassung im kantonalen Richtplan und legt so die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms verbindlich fest.



V 1
V 1.1

GESAMTVERKEHR
GESAMTVERKEHRSSCHAU

Ausgangslage

Mobilität ist nicht Selbstzweck. Sie ist Ausdruck menschlicher Verhaltensweisen und wirtschaftlicher Tätigkeiten. Im Kanton Basel-Landschaft unternimmt jede Einwohnerin und jeder Einwohner im Durchschnitt täglich 3,2 Wege. Das Verkehrssystem leistet einen wichtigen Beitrag zum Wohlstand des Kantons – in Form der Lebensqualität der Wohnbevölkerung und der Prosperität der angesiedelten Unternehmen. Mobilität und insbesondere ihre Umsetzung in Form von Verkehr hat aber auch Schattenseiten, die die Lebensqualität und Prosperität negativ beeinflussen können. Daher sollte sie so nachhaltig und verträglich wie möglich bewältigt werden.

Massgeblich dafür – und für die Richtplanung konkret relevant – sind die verkehrsinfrastrukturellen Netze. Im Verbund von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr, Velo- und Fussverkehr sowie Güterverkehr leisten sie ihren Beitrag zur Bewältigung der Nachfrage. Im Kanton (und in grossen Teilen der gesamten Agglomeration) spielen nicht nur die lokalen Ziel- und Quellverkehre eine wichtige Rolle, sondern auch die grossräumigen Transitverkehre, die den Kanton durchqueren und sich auf den Hauptachsen mit den lokalen Verkehren überlagern.

Die zentrale Grundlage für die Bewältigung der Verkehrsnachfrage ist der Bestand – auf allen Verkehrsträgern. Sein Betrieb und Werterhalt müssen Priorität geniessen. Sich wandelnde Anforderungen und Nachfrage machen es daneben erforderlich, die Verkehrsnetze weiterzuentwickeln und, wo erforderlich, zu ergänzen. Dabei gilt es zu beachten, dass mit einem nachhaltigen Mobilitätssystem auch eine nachhaltige Sicherstellung seiner Finanzierbarkeit einhergehen muss. Zugleich müssen die Veränderungen der Netze sorgfältig abgestimmt werden auf weitere Raumnutzungen, insbesondere die Siedlungsentwicklung. Mit der Optimierung des Gesamtverkehrssystems fördert der Kanton die Abstimmung zwischen Verkehr- und Siedlungsentwicklung.

Die Verkehrsnetze basieren auf dem Zusammenspiel der Staatsebenen. Ein grosser Teil der Verkehrsleistung wird auf Strassen und Schienen erbracht, deren Projektierung und Realisierung in Bundeshoheit liegt. Weite Teile der Verkehrsnetze befinden sich hinsichtlich ihrer Gesamtlänge in der Hoheit der Gemeinden, wo sie wichtige Erschliessungsfunktionen wahrnehmen. Der Kanton seinerseits plant, projiziert und realisiert Netze mit vorwiegend verbindender Funktion – zwischen Gemeinden und Regionen sowie zwischen den Ebenen der Netzhierarchie. Entsprechend eng müssen die richtplanerischen Überlegungen mit den Planungen des Bundes, etwa dem Sachplan Infrastruktur, sowie mit den kommunalen Planungen, z. B. den Strassennetzplänen, abgestimmt werden.

Neben der direkten bilateralen Koordination und Kooperation zwischen den Gebietskörperschaften besteht mit dem Verein Agglo Basel und dem von ihm erarbeiteten Agglomerationsprogramm ein weiteres wichtiges Koordinationsgefäss.

Eine besondere Herausforderung bei der Weiterentwicklung der Verkehrsnetze stellen die Überlastungssituationen auf wichtigen Hauptachsen dar, die in den Spitzenstunden häufig auftreten, sich zugleich aber auch im Wesentlichen auf diese beschränken.

Grundlagen

- [Bundesgesetz über die Raumplanung](#) (Raumplanungsgesetz RPG; SR 700)
- [Verfassung des Kantons Basel-Landschaft](#) (SGS 100, § 120)
- [Raumplanungs- und Baugesetz](#) (RBG; SGS 400)
- [Strassengesetz](#) (SGS 430)
- [Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs](#) (SGS 480)
- [Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft](#) (USG BL; SGS 780, § 14)
- [Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft 2040](#), September 2026
- [Agglomerationsprogramm Basel, 1. bis 5. Generation](#)
- [Bodenstrategie Schweiz, Mai 2020](#)

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Kanton und Gemeinden optimieren ihr Verkehrsangebot gesamtverkehrlich mit Blick auf die raumplanerisch erwünschte Siedlungsentwicklung.
- b Dabei werden die Stärken und Schwächen der Verkehrsmittel berücksichtigt und die räumlich-strukturellen Gegebenheiten und Anforderungen, insbesondere in Bezug auf die Siedlungsentwicklung, beachtet.
- c Das Verkehrssystem bietet eine gute Erreichbarkeit für Bevölkerung und Wirtschaft. Es trägt zu mehr Lebensqualität und Ressourceneffizienz bei.
- d Kanton und Gemeinden beachten folgende Prioritätenfolge bei der Erfüllung der Mobilitätsbedürfnisse:
 - 1. Verkehrsvermeidung: Beinhaltet Massnahmen, die eine Zielwahländerung zu näherliegenden Zielen hin bewirken.
 - 2. Verkehrsverlagerung: Beinhaltet die Verlagerung auf einen umweltfreundlicheren, flächen- und energieeffizienteren Verkehrsmodus (substituieren/kombinieren).
 - 3. Verkehrsbeeinflussung: Beinhaltet das Bewältigen des Verkehrs in einer ausreichenden Qualität, sodass er für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt verträglich ist.
 - 4. Verkehrsinfrastruktur: Beinhaltet die Anpassung der Verkehrsinfrastruktur im erforderlichen Ausmass. Der motorisierte Strassenverkehr ist so weit wie möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von den Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- e Bei grösseren Verkehrsinfrastrukturprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären und es sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern und -formen aufzuzeigen.
- f Bei Verkehrsinfrastrukturen Dritter mit Relevanz für den Kanton Basel-Landschaft setzt sich dieser für die Einhaltung der Planungsgrundsätze des kantonalen Richtplans sowie der umweltrechtlichen Belangen ein.
- g Verkehrsinfrastrukturvorhaben werden auf den landschaftlichen und ortsbaulichen Kontext sowie auf ökologische Vernetzungsachsen (wie Wildtierkorridore, Fliessgewässer etc.) abgestimmt, geplant und realisiert. Neue Infrastrukturen werden nach Möglichkeit mit bestehenden gebündelt, um die Zerschneidung wenig belasteter Landschaftsräume zu vermeiden. Strassenräume im Siedlungsgebiet werden unter Berücksichtigung ihrer Verkehrsfunktion für alle Verkehrsteilnehmenden als attraktive und sichere öffentliche Räume gestaltet und tragen zur hochwertigen Siedlungsentwicklung bei.
- h Die Inanspruchnahme von Flächen durch den Verkehr – unabhängig von Verkehrsträger und -mittel – ist mit der Zielrichtung «kein Bodenverbrauch mehr ab 2050» gemäss der Bodenstrategie Schweiz zu minimieren und auf das Umfeld abzustimmen.
- i Den Fokus bei der Erreichbarkeit legt der Kanton auf die Zuverlässigkeit des Verkehrsangebots und die Planbarkeit der Reisezeiten.
- j Die Übergänge zwischen den Verkehrsträgern Strasse, Schiene, Wasser und Luft sind so ausgestaltet, dass eine effiziente sowie umwelt- und raumverträgliche Verkehrsabwicklung gewährleistet ist.
- k Die Verknüpfungspunkte zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln, insbesondere zwischen Bahn, Tram, Bus, Velo- und Fussverkehr, sind gezielt zu optimieren. Dabei sind kurze und barrierefreie Umsteigewege sicherzustellen. Anschlüsse sollen zuverlässig abgewartet werden können, um reibungslose Übergänge zu gewährleisten. Zudem sind die betrieblichen Anforderungen an Wendevorgänge und Endaufenthalte sicherzustellen, insbesondere für Wartezeiten und Pausen. Die Priorisierung dieser Anforderungen kann je nach örtlichen Gegebenheiten variieren.

- l Das ÖV-Angebot innerhalb des Agglomerationszentrums und der Entwicklungsachsen ist bedarfsgerecht gestaltet, sodass es eine attraktive, leistungsfähige Alternative zum motorisierten Individualverkehr darstellt. Angebots- und Infrastrukturerweiterungen erschliessen gezielt Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung, verbessern die Netzwirkung oder decken eine steigende Nachfrage ab.
- m Im ländlichen Raum ist eine ÖV-Grundversorgung sichergestellt, die insbesondere den Pendler- und Schülerverkehr gewährleistet sowie die Erreichbarkeit zentraler Einrichtungen und ÖV-Knoten ermöglicht.

Planungsanweisungen

- a Kantonale und kommunale Verkehrsinfrastrukturen sind nach den Prioritäten Verkehrssicherheit, Zustand der Infrastruktur und gesamtverkehrliche Erreichbarkeit zu erhalten oder auszubauen.
- b Wo die Verkehrsinfrastruktur an ihre Belastungsgrenzen stösst, müssen zunächst die Kapazitäten der Anlagen mittels Verkehrsmanagementmassnahmen soweit möglich besser ausgenutzt werden, bevor die Verkehrsinfrastruktur ausgebaut wird.
- c Die betriebliche und bauliche Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger erfolgt in Koordination mit den übrigen Verkehrsträgern.
- d Kanton und Gemeinden pflegen in den eigenen Betrieben ein vorbildliches Mobilitätsmanagement für die betriebliche Mobilität und die Arbeitswege der Mitarbeitenden.
- e Kanton und Gemeinden fördern mit «weichen Mobilitätsmassnahmen» wie Anreizen, Informations- und Präventionskampagnen die Nachhaltigkeit der Mobilität. Sie unterstützen das betriebliche Mobilitätsmanagement in Unternehmen.
- f Die Nutzung nachhaltiger Verkehrsmittel wird durch Mobilitätsmarketing gefördert. Gemeinsam mit den Partnern informieren Kanton und Gemeinden die Bevölkerung und Unternehmen über wesensgerechte Verkehrsmöglichkeiten.
- g Die Gemeinden fördern die kombinierte Mobilität im Rahmen ihrer Zuständigkeiten durch Abstellmöglichkeiten für Velos und stimmen diese mit den Netzplanungen im Veloverkehr ab. Im ländlichen Raum setzen sich Kanton und Gemeinden bei Bedarf auch für die Anpassung der Stellplatzkapazitäten für den MIV bei Park-and-Ride-Anlagen ein (ID V020).
- h Der Kanton untersucht betriebliche und bauliche Optimierungen des Gesamtverkehrssystems in tangentialer Richtung zwischen den Talschaften, insbesondere zwischen dem Ergolzthal und dem Birstal, in einem interdisziplinären Planungsprozess.

V 1.2

GÜTERVERKEHR UND LOGISTIK

Ausgangslage

Der Region Basel kommt aufgrund ihrer geografischen Lage im Zentrum Europas eine bedeutende Rolle zu: Aus Verkehrs- und Transportperspektive bildet die Region als multimodaler Güterverkehrsknoten das Tor zur Schweiz. Dank der ausgezeichneten Anbindung an alle Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft mit dem EuroAirport und Wasser mit den Schweizerischen Rheinhäfen) und der gut ausgebauten Infrastrukturen ist die Region Basel als Logistikkdrehscheibe für die gesamte Schweiz von grosser Bedeutung. Via Basel werden rund 40 % der gesamtschweizerischen Importe getätigt. Zudem läuft der Nord-Süd-Transitverkehr über die Region Basel.

Rund zwei Drittel der auf den basellandschaftlichen Infrastrukturen transportierten Gütermengen entfallen auf den Transitverkehr, wobei der Schienengüterverkehr einen bedeutenden Anteil aufweist. Der Transitgüterverkehr wird weiter an Bedeutung gewinnen, wobei die Kantone diesbezüglich keine eigenständigen regulativen Massnahmen einführen können (Bundeshoheit). Im Quell-Ziel-Verkehr dominiert der Strassengüterverkehr mit entsprechenden Herausforderungen für die betroffenen Siedlungsgebiete.

Besonders bedeutsam sind der Birsfelder Hafen, der Auhafen in Muttenz sowie der Güter- und Rangierbahnhof in Muttenz. Sie sind Drehscheiben des internationalen Güterumschlags. Der Hafen selbst weist für den Warenumschlag noch Kapazitätsreserven auf. Mit dem angedachten Grossterminal mit Gateway-Funktion in Basel-Stadt soll der zusätzliche Bedarf an Umschlagskapazitäten in der Nordwestschweiz sichergestellt werden.

Das Gütertransportgesetz (GüTG) gibt die Rahmenbedingungen für eine nachhaltige Entwicklung des Gütertransports und ein effizientes Zusammenwirken von Strasse und Schiene vor. Des Weiteren haben die Kantone und Gemeinden dafür zu sorgen, dass die Industrie- und Gewerbezone so weit möglich und wirtschaftlich vertretbar mit Anschlussgleisen erschlossen werden. Die Massnahmen sind in den Richtplänen festzulegen (Art. 17 GüTG). Flächen für den Güterumschlag mit überkantonaler Bedeutung und für die Versorgung mit Gütern sind zu optimieren und zu sichern (z. B. Hafen Birsfelden und Auhafen). Eine optimale Anbindung der Umschlagsanlagen an die Verkehrsträger Schiene, Wasser und Strasse ist anzustreben. Es gilt, den Güterverkehr auf der Schiene und dem Wasser gegenüber der Strasse zu priorisieren. Bund, Kantone und Gemeinden fördern die Erarbeitung von Konzeptionen zu intermodalen Umschlagsplattformen gemeinsam.

Der zunehmende Umnutzungsdruck auf die Bahnhofsareale und der Ausbau der immer stärker belasteten ÖV-Drehscheiben setzen die historisch bei Bahnhöfen angesiedelten Freiverladeanlagen unter Druck. Eine ähnliche Situation besteht bei den Logistikbetrieben in urbanen Lagen. Die steigenden Bodenpreise in den städtischen Räumen erhöhen den Druck auf die Umnutzung der Areale zugunsten von Nutzungen mit höherer Wertschöpfung. Die Logistikanbieter weichen deshalb auf verkehrlich gut erschlossene Standorte ausserhalb der Grossagglomerationen aus. Aufgrund veränderter Konsumgewohnheiten und des Onlinehandels hat sich insbesondere der Kurier-, Express- und Paketdienst (KEP) stark verändert und dürfte sich auch zukünftig dynamisch entwickeln. Auf den Güterverkehr entfällt somit heute wie zukünftig ein gewichtiger Teil des regionalen Verkehrsaufkommens in der Agglomeration Basel.

Die zur Ver- und Entsorgung notwendigen Umschlagsvorgänge und nachgelagerten logistischen Dienstleistungen (Lagerei, Kommissionierung, Zusatzdienstleistungen etc.) sind Bestandteil des Siedlungssystems der Agglomeration.

Grundlagen

- [Bundesgesetz über den Transport von Gütern auf der Schiene, auf dem Wasser und mit Seilbahnen](#) (Gütertransportgesetz GüTG; SR 742.41)
- [Konzept für den Gütertransport auf der Schiene, Dezember 2017](#)
- [Konzept für den Gütertransport \(Schiene und Wasser\), Fassung Anhörung, 16. Juni 2026](#)
- [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene \(SIS\), September 2025](#)
- [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt \(SIF\), Dezember 2015](#)

- [Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung, 3. Etappe: Schweizweite Potentialanalyse/Schlussbericht, April 2018](#)
- [Regionales Güterverkehrskonzept Basel, April 2020](#)
- Inventar der Anschlussgleisanlagen in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft, Oktober 2019
- [Grundlage für eine trinationale Flächenstrategie Logistik, März 2026](#)
- [Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft 2040, September 2026](#)

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- Güterinfrastrukturanlagen und die zugehörige Güterlogistik werden grenzüberschreitend geplant und koordiniert. Für die Planung und Realisierung der Güterlogistik-Infrastruktur werden die räumlichen Voraussetzungen geschaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse und Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze. Zudem wird eine leistungsfähige Hafeninfrastruktur für den Gütertransport auf dem Rhein sichergestellt.
- Die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte für den Güterverkehr wird mit geeigneter Infrastruktur langfristig sichergestellt. Logistikenutzungen befinden sich vorzugsweise an Standorten mit direkter Anbindung an das überregionale Schienen- und Strassennetz bzw. an die Rheinhäfen.
- Die infrastrukturellen Voraussetzungen für den schienengebundenen Güterverkehr werden erhalten und bedarfsgerecht weiterentwickelt. Dazu werden Anschlussgleise sowie die erforderlichen Anbindungen an das Hauptgleisnetz gesichert oder neu geschaffen.
- Innovative, flächeneffiziente Logistiklösungen (z. B. gestapelte Logistik, Kombination mit Drittnutzungen, City-Logistik) sind mittels strategischer Grundlagen zu fördern.

Planungsanweisungen

- Der Kanton unterstützt die Verlagerungsziele des Bundes im Güterverkehr und fördert, wo möglich, die Abwicklung von Gütertransporten über den Schienen- und den Wasserweg. Der Strassengüterverkehr ist auf die Nationalstrassen und das übergeordnete Kantonsstrassennetz zu lenken.
- Der Kanton unterstützt den Bund dabei, den Grenzverkehr möglichst flüssig zu halten, indem darauf hingewirkt wird, die Zollabfertigung der Nachfrage anzupassen.
- Kanton und Gemeinden stellen sicher, dass Industrie- und Gewerbezone mit intensivem Güterverkehrsaufkommen, soweit möglich und wirtschaftlich tragbar, ausreichend mit Anschlussgleisen für den Güterverkehr und von den Hauptgleisen abgehenden Weichen erschlossen sind.
- Der Kanton und die Gemeinden berücksichtigen zur Sicherstellung einer effizienten und leistungsfähigen Ver- und Entsorgung die Bedürfnisse des Güterverkehrs und der Logistik. Die Bedürfnisse sind frühzeitig bei den Planungen einzubringen.
- Verkehrsträger im Güterverkehr sind entsprechend ihrer Stärken effizient und nachhaltig miteinander zu kombinieren. Kanton und Gemeinden überprüfen unter Berücksichtigung der Interessen aller Beteiligten sowie in Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung regionale Standorte für effiziente und umweltgerechte intermodale Umschlagsplattformen für den Gütertransport.
- Kanton und Gemeinden stellen in ihrer Nutzungsplanung sicher, dass in für Logistik geeigneten Industrie- und Gewerbezone, insbesondere in Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung, Logistikenutzungen grundsätzlich möglich sind.

V 2
V 2.1

VERKEHRSINFRASTRUKTUR – SCHIENENNETZ
NORMALSPUR

Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch mehrere Strecken der SBB erschlossen. Die beiden Hauptstrecken durch das Ergolzthal und das Fricktal dienen dem Regional-, Fern- und Güterverkehr als wichtige regionale, nationale und internationale Verbindungen. Die Strecke durch das Laufental schliesst den Raum Basel direkt an die Westschweiz an. Allen Strecken ist gemeinsam, dass ihre Kapazitäten weitgehend ausgeschöpft sind. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen deshalb eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur.

Von grosser Bedeutung für den Kanton Basel-Landschaft ist der Ausbau des internationalen Bahnknotens Basel mit seiner Drehscheibenfunktion für die ganze Region. Ein leistungsfähiger Bahnknoten ist zentral für die Angebotsentwicklung auf den zulaufenden Strecken. Das BAV hat daher zusammen mit den beiden Basel, der SBB, dem deutschen Bundeseisenbahnvermögen und den Schweizerischen Rheinhäfen den langfristig notwendigen Infrastrukturbedarf ermittelt. Dieser umfasst unter anderem eine unterirdische Durchmesserlinie zwischen dem Bahnhof Basel SBB und dem Badischen Bahnhof.

Der Ausbau des Bahnangebots und der dafür notwendigen Bahninfrastrukturen erfolgt schrittweise im Rahmen des Strategischen Entwicklungsprogramms Bahninfrastruktur (FABI STEP). Während die Kantone und der Bund den Unterhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur durch Alimentierung des Bahninfrastrukturfonds (BIF) gemeinsam finanzieren, ist für dessen Planung und Umsetzung allein der Bund verantwortlich. Die Kantone sind in diesen Prozess involviert, indem sie die Angebotsziele des Regionalverkehrs festlegen. Über die jeweiligen Ausbauschritte entscheiden National- und Ständerat alle vier bis acht Jahre.

Das Bahnangebot in der Nordwestschweiz soll im Horizont 2030 weiter ausgebaut werden. Die S-Bahn erhält dann neue grenzüberschreitende Linien zwischen der Schweiz und Frankreich, neue Haltestellen und Viertelstundentakte im Agglomerationszentrum und entlang der stadtnahen Entwicklungsachsen. Für den Horizont 2045 fordert der Kanton prioritär die Umsetzung der Durchmesserlinie Basel (erste Etappe des Herzstücks) und den Viertelstundentakt der S-Bahn auf der Strecke Basel–Rheinfelden im Fricktal.

Grundlagen

- [Eisenbahngesetz](#) (EBG; SR 742.101)
- [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene \(SIS\), September 2025](#)
- [Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs](#) (SGS 480)
- [Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr](#) (Angebotsdekret; SGS 483.1)
- [Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft 2040](#), September 2026

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den öffentlichen Verkehr sind auf die raumplanerisch gewünschte Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abgestimmt.
- b Die trinationale S-Bahn wird mit Taktverdichtungen und Durchmesserlinien weiterentwickelt.
- c Im Agglomerationszentrum und in den stadtnahen Entwicklungsachsen wird auf allen S-Bahn-Linien mindestens der Viertelstundentakt angestrebt.
- d In den ländlichen Entwicklungsachsen gilt auf allen S-Bahn-Linien mindestens der Halbstundentakt. Wo es die Verkehrsnachfrage rechtfertigt, wird der Viertelstundentakt angestrebt.
- e Die Einbindung der Region Basel und des Knotens Basel SBB ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz und die Bahnanbindung des EuroAirports (ID V098) werden unterstützt.
- f Ausbauten der Bahninfrastruktur leiten sich stets aus einem Angebotskonzept ab.
- g Die Bahninfrastrukturen der Region sind den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, des regionalen Personenverkehrs und des Güterverkehrs angepasst.
- h Bei Ausbauten, die überwiegend dem nationalen oder internationalen Verkehr dienen, setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse seiner Bevölkerung, seiner Wirtschaft und der Umwelt ein.
- i Bahnhöfe werden zu Verkehrsdrehscheiben weiterentwickelt – mit attraktiven Verknüpfungen zu anschliessenden Tram- und Busangeboten, zum Velo- und Fussverkehr sowie zum motorisierten Individualverkehr.

Planungsanweisungen

- | | | |
|---|---|---------------|
| a | Der Kanton setzt sich für die folgende Angebotsentwicklungen und die dazu notwendigen Infrastrukturausbauten ein: | ID |
| | – den Viertelstundentakt der S-Bahn auf der Strecke Basel–Rheinfelden und die dazu notwendige Realisierung der Entflechtung Pratteln (Vollausbau inkl. 3. Gleis Pratteln–Rheinfelden) | V038 |
| | – die Realisierung der neuen S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee | V044 |
| | – die Realisierung der neuen S-Bahn-Haltestelle Basel Neuallschwil | V023 |
| | – die Realisierung des Perronzugangs Margarethen (Umbau Westkopf Basel SBB) | V106 |
| | – die Weiterentwicklung des trinationalen S-Bahn-Angebots durch die Schaffung von grenzüberschreitenden Durchmesserlinien und die dazu notwendige Realisierung des Herzstücks mit der Durchmesserlinie Basel als 1. Etappe inkl. der Entflechtung Basel–Muttenz (2. Etappe) | V003
V069 |
| | – den Kapazitätsausbau zwischen Liestal und dem Mittelland mit einem neuen Juradurchstich | V041 |
| b | Darüber hinaus setzt sich der Kanton für folgende Ausbauten der Bahninfrastruktur und deren Aufnahme in den Sachplan Infrastruktur Schiene ein: | |
| | – die weiteren Doppelspurausbauten im Laufental zwischen Aesch und Delémont | V082 |
| | – die Südanbindung Muttenz | V119 |
| | – die direkte Gleisverbindung Schweizerhalle–Pratteln | V110 |
| | – die Entflechtung Liestal Nord | V111 |
| | – die notwendigen Abstellkapazitäten für den Angebotsausbau | V108/
V109 |

	Örtliche Festlegungen		
	a Folgende Vorhaben für den Ausbau der Bahninfrastruktur sind von kantonalem Interesse und werden festgelegt:		
	Vorhaben, Standort	Koordinationsanweisung	ID²
Festsetzung	Wendegleis Aesch	Kompetenz Bund	V057
Vororientierung	Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Münchenstein		V103

² Die ID dient der klaren Identifikation der Vorhaben in verschiedenen Dokumenten. Sie ist kein Beschlussinhalt des Richtplans, aber eindeutig mit den Vorhaben, die Beschlussinhalt sind, verknüpft.

V 2.2

SCHMALSPUR

Ausgangslage

Als Mittel- und Feinverteilsystem besteht im Kanton Basel-Landschaft ein gut ausgebautes, tri-nationales Tramnetz mit einer Netzlänge von rund 80 km, wobei sich die zwölf Linien über eine Gesamtlänge von rund 130 km erstrecken. Eine Besonderheit stellen die Vorortslinien dar: Sie bilden die direkte Verbindung zwischen dem städtischen Zentrum von Basel und den umliegenden Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft. Diese Linien prägen die Struktur des Netzes und ermöglichen damit durchgehende und relativ rasche Direktverbindungen vom Zentrum bis teilweise über die stadtnahen Entwicklungsachsen hinaus. Die stetig steigende Nachfrage auf den Vorortslinien führte bereits zu Kapazitätsengpässen und entsprechend zu Attraktivitätseinbusen. Alle Strecken im Agglomerationszentrum und in den stadtnahen Entwicklungsachsen wurden deshalb in den vergangenen Jahrzehnten auf Doppelspur ausgebaut.

Um die Attraktivität und Leistungsfähigkeit des öffentlichen Verkehrs langfristig zu sichern, sind ein kontinuierlicher Ausbau und eine gezielte Weiterentwicklung der Tram-Infrastruktur erforderlich. Im Fokus stehen dabei Massnahmen zur Beschleunigung, zur Kapazitätserhöhung, zur Erschliessung von Entwicklungsgebieten, zur tangentialen Netzergänzung und zur Optimierung der Verknüpfungspunkte zwischen den Verkehrsträgern.

Grundlagen

- [Eisenbahngesetz](#) (EBG; SR 742.101)
- [Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs](#) (SGS 480)
- [Dekret über das Angebot im regionalen Personenverkehr](#) (Angebotsdekret; SGS 483.1)
- Dokument Tramnetzentwicklung
- [Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft 2040](#), September 2026

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- Der Ausbau und die Modernisierung der Vorortslinien nach Ettingen (–Rodersdorf), Aesch, Arlesheim (–Dornach) und Pratteln werden fortgeführt mit dem Ziel, Zuverlässigkeit und Reisegeschwindigkeit zu erhöhen.
- Bei nachgewiesener oder erwarteter Nachfrage werden Massnahmen zur Kapazitätssteigerung eingeleitet. Diese umfassen sowohl betriebliche als auch infrastrukturelle Anpassungen, um eine effiziente Nutzung der vorhandenen Systeme sicherzustellen.
- Die Erweiterung und Optimierung der Schieneninfrastruktur wird dort gefördert, wo sie zur Verbesserung der Netzwirkung, der Erreichbarkeit und der Erschliessung beiträgt oder eine bessere Integration verschiedener Verkehrsträger ermöglicht.
- Nebst Verknüpfungspunkten und Endstationen werden Tramwendeschlaufen auch an weiteren geeigneten Standorten vorgesehen, sofern sie der Wirtschaftlichkeit, der Betriebsstabilität und Flexibilität, der Kapazität und Angebotsqualität sowie der Netzentwicklung dienen.

Planungsanweisungen

- Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt das vom Kanton Basel-Stadt geführte Vorhaben Tramverbindung Dreispitz–St. Jakob und stellt die Koordination mit dem in- ID
nerkantonalen Schmalspurnetz sicher. V065

Örtliche Festlegungen			
Folgende Vorhaben für den Ausbau des Schmalspurnetzes sind von kantonalem Interesse und werden festgelegt:			
	Vorhaben, Standort	Koordinationsanweisung	ID³
Festsetzung	Wendeschlaufe Bottmingen	Kompetenz Bund	V004
	S-Tram Leimental	Kompetenz Bund	V056
	Tram Letten, Allschwil		V066
	Margarethenverbindung, Binningen	Kompetenz Bund	V063
	Tram Salina Raurica, Pratteln		V061
Zwischenergebnis	Tram Aesch Bahnhof, Aesch		V090
	Tram Therwil–Dornach		V059
	Tram Bachgraben, Allschwil	Enge Koordination von BS und BL mit «Zubringer Bachgraben–Allschwil» (ZUBA, V011).	V025
	Tram Dreispitz, Münchenstein		V024
	Tram Polyfeld, Muttenz		V065
Vororientierung	Tram Buholz, Pratteln		V067

³ Die ID dient der klaren Identifikation der Vorhaben in verschiedenen Dokumenten. Sie ist kein Beschlussinhalt des Richtplans, aber eindeutig mit den Vorhaben, die Beschlussinhalt sind, verknüpft.

V 3
V 3.1

VERKEHRSINFRASTRUKTUR – STRASSENNETZ

HOCHLEISTUNGSSTRASSEN

Ausgangslage

Bei den Hochleistungsstrassen im Kanton Basel-Landschaft handelt es sich zum grössten Teil um Nationalstrassen. Diese befinden sich in der Hoheit des Bundes.

Die Hochleistungsstrassen bilden das übergeordnete Rückgrat des Strassennetzes. Sie nehmen einerseits Verkehr innerhalb der Agglomeration auf und haben so eine wichtige Bündelungsfunktion. Andererseits stellen sie die hochwertige Strassenanbindung des Kantons an die umliegenden Kantone und das benachbarte Ausland sicher.

Als anbaufreie, grosse Infrastrukturanlagen haben die Hochleistungsstrassen erhebliche Auswirkungen auf den Raum und seine Funktionen. Zugleich leisten sie einen wichtigen Beitrag zur Konzentration von Emissionen und weiteren negativen Auswirkungen des Strassenverkehrs. Durch ihr Kapazitätsangebot übernehmen sie einen wichtigen Teil der Verkehrsleistung im Kanton.

Insbesondere in den stadtnahen Teilen des Kantons kommt es in den Spitzenzeiten regelmässig zu Überlastungen des Hochleistungsstrassennetzes, was unerwünschte Ausweichverkehre und eine reduzierte Erreichbarkeit zur Folge hat.

Grundlagen

- [Bundesgesetz über die Nationalstrassen](#) (NSG; SR 725.11)
- [Durchgangsstrassenverordnung](#) (SR 741.272)
- [Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse \(SIN\)](#)
- [Strassengesetz](#) (SGS 430)
- [Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft](#) (USG BL; SGS 780), § 14 ff.
- [Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft 2040](#), September 2026

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme sind auf die raumplanerisch gewünschte Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- b Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale, nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- c Der motorisierte Strassenverkehr ist so weit wie möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von den Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- d Die Hochleistungsstrassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer, stabiler und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.

Planungsanweisungen

- | | ID |
|--|-----------|
| a Der Kanton setzt sich für folgende Vorhaben ein: | |
| – die Raumsicherung für die Umfahrung Laufen und Zwingen (N18) durch den Bund | V014 |
| – den Bau des Muggenbergtunnels (N18) und seinen zweckmässigen Anschluss an das untergeordnete Netz | V039 |
| – die Optimierung des Knotens Angenstein zur Verbesserung des Verkehrsflusses auf der N18 bei Erhalt der Funktionen für das kantonale Strassennetz und die Aufnahme dieses Vorhabens in den Sachplan Verkehr | V049 |
| – die ausreichende Leistungsfähigkeit der Anschlüsse der N18 (MuttENZ Nord und Süd, Reinach Nord und Süd und Aesch) | V005 |
| – die Sicherstellung der Kompatibilität der «Netzfertigstellung N2 Basel City–Bahnhof (ABAC-Tunnel)» gemäss Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Strasse, mit einer Westumfahrung von Basel | V034 |
| – die Engpassbeseitigung auf der A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) | V010 |
| sowie Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Augst | V022 |
| – den Ausbau des Autobahnanschlusses Pratteln | V021 |
| – die langfristige Veränderung der Führung der A22 im Raum Liestal mit dem Ziel, den Siedlungs- und Ergolzraum zu entlasten und die Aufnahme dieses Vorhabens in den Sachplan Verkehr | V073 |
| b Bei Ausbauten des Nationalstrassennetzes setzen sich Kanton und Gemeinden beim Bund für die Planung und Umsetzung eines umfassenden Monitorings und Controllings ein. Je nach zweckmässigem Handlungsraum beteiligen sich Kanton und Gemeinden an der Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen für den Fall, dass Ziele des Ausbauvorhabens bezüglich der Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz nicht erreicht werden, oder fordern solche Massnahmen vom Bund ein. | |

Örtliche Festlegungen

- a Folgende Vorhaben für die Entwicklung des Hochleistungsstrassennetzes sind von kantonalem Interesse und werden festgelegt:

	Vorhaben, Standort	Koordinationsanweisung	ID⁶
Zwischenergebnis	Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd–Direktanschluss Gebiet Kägen	Kompetenz Bund	V099

V 3.2 HAUPTVERKEHRSSTRASSEN UND ÜBRIGE KANTONSSTRASSEN

Ausgangslage

Der Kanton plant, erstellt und unterhält zusammen mit den Gemeinden ein öffentliches Strassennetz. Im Rahmen der Raumplanung wird die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung sichergestellt. Dabei sind neben den bautechnischen Normen insbesondere auch die Aspekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes in die Planung mit einzubeziehen. Die Kantonsstrassen verbinden untergeordnete mit den jeweils übergeordneten Netzkategorien und die Gemeinden untereinander.

Das Kantonsstrassennetz umfasst Stand 2023 rund 425 km. Davon sind einige Strecken Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein dichtes Kantonsstrassennetz, das alle 86 Gemeinden im Sinne von § 5 des kantonalen Strassengesetzes miteinander verbindet. Es gliedert sich in Hochleistungsstrassen (siehe Objektblatt V 3.1), Hauptverkehrsstrassen und übrige Kantonsstrassen. Einige Kantons- und Gemeindestrassen sind auch Bestandteil des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten.

Das Strassennetz von Kanton und Gemeinden ist auch die infrastrukturelle Basis für den öffentlichen Busverkehr. Die Geschwindigkeit und die Zuverlässigkeit (einzuhaltender Fahrplan und Anschlüsse) sind für den ÖV wichtige Attraktivitätsfaktoren. Sie müssen gewährleistet sein. Überall, wo keine separat verlaufenden Rad- und Fusswege bestehen, haben Kantonsstrassen auch eine wichtige Funktion für den Rad- und (vor allem innerorts) Fussverkehr. Die Sicherheit und Attraktivität dieser Verkehrsformen müssen ebenfalls gewährleistet sein.

Kantonsstrassen sind nicht nur Verkehrsträger, sondern in den Dörfern und Städten auch Lebensraum. Die integrale Betrachtung der verschiedenen Ansprüche ist erforderlich, damit die Strassen all ihren Aufgaben gerecht werden können.

Die Verkehrszunahme auf relevanten Teilen des Kantonsstrassennetzes führt auf verschiedenen Streckenabschnitten und Knoten zu Kapazitätsengpässen, was sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln in Spitzenstunden zu Zeitverlusten führt.

Das Kantonsstrassennetz ist laufend zu überprüfen, unter Berücksichtigung der beschränkten finanziellen Mittel sofern nötig anzupassen und dauernd offen zu halten. Die im kantonalen Richtplan aufgenommenen Projekte sollen die Erreichbarkeit und damit die Standortqualitäten sichern und verbessern sowie die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten.

Grundlagen

- [Durchgangsstrassenverordnung](#) (SR 741.272)
- [Strassengesetz](#) (SGS 430)
- [Verordnung über die Offenhaltung der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte](#) (SGS 435)
- [Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft](#) (USG BL; SGS 780, § 14 ff.)
- [Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft 2040](#), September 2026

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr werden auf die raumplanerisch gewünschte Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abgestimmt.
- b Das übergeordnete Strassennetz wird nur dort ausgebaut, wo regionale, nationale oder sicherheitsrelevante Interessen dies erfordern.
- c Der motorisierte Strassenverkehr wird soweit möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen konzentriert, um die Wohngebiete bestmöglich von den Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- d Die Strassenräume werden für die Belange aller Verkehrsteilnehmenden sicher nutzbar gemacht und ansprechend gestaltet.
- e Der Fuss- und Veloverkehr wird soweit möglich vom schnellen motorisierten Verkehr entflochten.
- f Für die geplanten Vorhaben sichert der Kanton die erforderlichen Trassen mittels geeigneter Massnahmen und legt die notwendigen flankierenden Massnahmen fest.
- g Auf staugefährdeten Strassenabschnitten und Knoten werden nach Möglichkeit Entflechtungsmassnahmen vorgesehen.
- h Die öffentlichen Strassen werden nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten so unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet ist.
- i Die Kantonsstrassen bilden ein funktional abgestimmtes Strassennetz. Sie dienen der Abwicklung des regionalen und überregionalen Verkehrs, der Verbindung der Verkehrsträger sowie der Gemeinden untereinander.

Planungsanweisungen

- a Der Kanton setzt sich für das Vorhaben «Laufen, Zentrumsentlastung» ein – sowohl für die Raumsicherung und die Aufnahme in den Sachplan Verkehr als auch für die Umsetzung. Das Vorhaben soll darauf ausgerichtet sein, die heute stark befahrenen Strassen um das Zentrum massgeblich zu entlasten (ID V006).
- b Der Kanton setzt sich dafür ein, dass die Übergänge vom Kantonsstrassennetz zur N18 (u. a. Kreisel Zwingen) auf der Nationalstrasse ausreichend leistungsfähig sind (ID V005).
- c Der Kanton engagiert sich, die Parallelstrecke zum Muggenbergtunnel auf Gemeindegebiet Duggingen und Pfeffingen (heutige N18) nach dessen Realisierung in das Kantonsstrassennetz zu übernehmen (ID V086).
- d Der Kanton plant in Abstimmung mit der Gemeinde Allschwil, dem Kanton Basel-Stadt und dem ASTRA unter Berücksichtigung der raumplanerischen Anforderungen der Agglomeration einen Tunnel Allschwil, der den Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA) zu einer Umfahrung Allschwil ergänzt (ID V030).
- e Der Kanton prüft langfristig eine Verlegung der Kantonsstrasse H 3/7 durch den Hardwald (Muttentz) zur Verbesserung des Grundwasserschutzes (ID V127).
- f Der Kanton führt aufgrund des bestehenden Raumnutzungskonflikts mit der Grundwasserschutzzone Gitterli in Liestal keinen Mehrverkehr auf die Kantonsstrassenachse Kasinostrasse-Rosenstrasse und prüft diesbezüglich Lösungen (ID V128).

Örtliche Festlegungen			
a Das Kantonsstrassennetz wird gemäss Richtplankarte Verkehrsnetze festgesetzt.			
b Folgende Vorhaben für die Entwicklung des Kantonsstrassennetzes sind von kantonalem Interesse und werden festgelegt:			
Festsetzung	Vorhaben, Standort	Koordinationsanweisung	ID⁴
	Verbindungsstrasse Stangenmatt, Laufen		V031
	Neue Birsbrücke Süd, Laufen		V027
		Die Achse Vorstadtplatz–Bahnhofstrasse–Unterführung Bahnhofstrasse in Laufen wird im Zuge des Vorhabens Neue Birsbrücke Süd so umgestaltet, dass für den Bus-, Velo- und Fussverkehr optimale Platzverhältnisse entstehen.	V046
	Verlegung Naubrücke, Laufen		V104
	Zubringer Dornach/Aesch	Der Kanton unterstützt in Folge des Prozesses «Zukunft Birsraum» gemeinsam mit dem Kanton Solothurn und den Standortgemeinden die Prüfung einer südlicheren Lage des Zubringers und sorgt zu gegebener Zeit nötigenfalls für eine Anpassung des Richtplaneintrags.	V055
	Arlesheim/Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. Übernahme/Abtretung)		V105
	Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA)	Der ZUBA wird nur koordiniert mit einer ÖV-Anbindung (Tram) sowie einer Velo- und Fussverkehrsanbindung realisiert. Bezüglich der Etappierung der Massnahmen und der flankierenden Massnahmen sowie in der Frage der Grenzverschiebung stellt der Schlussbericht der Arbeits- und Koordinationsplattform Bachgraben vom 30. August 2024 sowie der Beschluss des Landrates vom 10. Februar 2022, Nr. 1357 zum ZUBA eine zwingend zu beachtender Grundlage dar.	V011
Zwischenergebnis	Grellingen, SBB-Niveauübergänge, Neubau		V018
	Allschwil, Spange Oberwilerstrasse		V068
Vororientierung	Sundgauerviadukt mit Tunnelportal		V125
	Sissach, Neubau Netzenunterführung		V051

⁴ Die ID dient der klaren Identifikation der Vorhaben in verschiedenen Dokumenten. Sie ist kein Beschlussinhalt des Richtplans, aber eindeutig mit den Vorhaben, die Beschlussinhalt sind, verknüpft.

Festsetzung	c Entsprechend ihrer Verkehrsbedeutung werden folgende Strassenabschnitte ins Kantonsstrassennetz aufgenommen oder aus dem Kantonsstrassennetz entlassen:		
	Strassenabschnitt	Übernahme oder Abtretung	ID
	Dorfstrasse, Blauen, ab Dorfbrunnen nach Norden	Abtretung der Kantonsstrasse an die Gemeinde	V124
	Ettingerstrasse, Abschnitt Hauptstrasse bis Pfeffingerring, Aesch	Abtretung der Kantonsstrasse an die Gemeinde	V131
	Klarastrasse, Allschwil	Übernahme der Gemeindestrasse durch den Kanton	V129
	Hegenheimermattweg, Allschwil (Grabenring bis Kreuzstrasse) Kreuzstrasse, Allschwil	Übernahme der Gemeindestrassen durch den Kanton	V096
	Rothausstrasse, Muttenz	Übernahme der Gemeindestrasse durch den Kanton	V120
	Augsterstrasse, Giebenach	Übernahme der Gemeindestrasse durch den Kanton	V123
	Wölferstrasse, Füllinsdorf–Abschnitt Halbanchluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord bis Bedarfseinfahrt A22	Übernahme der Gemeindestrassen durch den Kanton	V081
	Fraumattstrasse und Erzenbergstrasse in Füllinsdorf und Liestal	Abtretung der Kantonsstrasse an die Gemeinden	V071
	Grundstrasse, Ramlinsburg, inkl. ihrer Anbindung an die Alte Kantonsstrasse	Übernahme der Gemeindestrasse durch den Kanton	V121
	Ramsachstrasse, Läfelfingen, und ihre Fortsetzung ausserorts via Bad Ramsach bis zur Kantonsstrasse zwischen Häfelfingen und Zeglingen	Übernahme der Gemeindestrasse durch den Kanton	V122

V 4
V 4.1

FUSS- UND VELOVERKEHR KANTONALE RADROUTEN FÜR DEN ALLTAGSVERKEHR

Ausgangslage

Seit dem 1. Januar 2023 ist das Bundesgesetz über Velowege (Veloweggesetz) in Kraft. Dieses legt unter anderem die Grundsätze fest, die Kantone und Gemeinden bei der Planung, Anlage und Erhaltung von Radroutennetzen beachten müssen. Die Kantone sorgen dafür, dass bestehende und vorgesehene Radroutennetze in Plänen festgehalten, periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Im Grundsatz sorgen die Behörden dafür, dass die Radrouten zusammenhängend, durchgehend, sicher, homogen, attraktiv und direkt sind. Das Radroutennetz weist dabei eine angemessene Dichte auf. Die Kantone sorgen dafür, dass die Pläne innert fünf Jahren und die Umsetzung innert zwanzig Jahren nach Inkrafttreten des Veloweggesetzes umgesetzt werden.

Der Kanton verfolgt mit dem Radroutennetz für den Alltagsverkehr drei massgebliche Zielsetzungen:

- ein sicheres Netz für alle (verschiedene Nutzergruppen und verschiedene Velotypen);
- ein zukunftsgerichtetes Netz (das Potenzial des Veloverkehrs nutzen); und
- ein Netz, das die Groberschliessung sicherstellt.

Das kantonale Radroutennetz weist drei Routenkategorien auf: Velovorzugsrouten, Velohaupt-routen und Basisrouten, wobei die Velovorzugsrouten die höchste Netzkategorie und die Basisrouten die niedrigste Netzkategorie darstellen. Die Kategorien leiten sich aus dem Veloverkehrsaufkommen und der Bedeutung im Netz her. Sie haben die folgenden Eigenschaften und Funktionen:

Velovorzugsrouten

Sie stellen qualitativ hochwertige Verbindungen im Veloverkehrsnetz her und verknüpfen Räume mit hohem Potenzial. Velofahrenden wird ein flüssiges und komfortables Befahren ermöglicht. Sie fühlen sich auf der Route willkommen und sicher. Kreuzungs- und Überholmanöver sind problemlos möglich. Die Fahrt auf der Velovorzugsroute ist möglichst unterbruchsfrei und mit wenigen Stopps verbunden.

Velohauptrouten

Zusammen mit den Velovorzugsrouten bilden sie das Grundgerüst des Radroutennetzes. Sie ergänzen die Velovorzugsrouten und binden wichtige Achsen und Talachsen an. Velohaupt-routen sind flüssig und unterbruchsarm befahrbar und verlaufen möglichst direkt.

Basisrouten

Die Basisrouten vervollständigen das kantonale Radroutennetz und bilden Ergänzungen und Zubringer, die weniger hohe Velofrequenzen aufweisen, aber als Netzverbindungen wichtig sind. Sie stellen die überkommunale Groberschliessung sicher und binden insbesondere die Gemeinden im ländlichen Raum an.

Grundlagen

- [Bundesgesetz über Velowege](#) (Veloweggesetz; SR 705)
- [Strassengesetz](#) (SGS 430, § 20)
- [Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft](#) (USG BL; SGS°780, § 14)
- [Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft 2040](#), September 2026
- [Weiterentwicklung kantonales Radroutennetz 2030](#) – Netzkonzeption (22. Juli 2025)
- Planungs- und Projektierungsrichtlinie Radverkehrsanlagen

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Der Alltagsveloverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.
- b Für Velos werden, in Ergänzung zu den Anlagen auf Privatgrund, in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte genügend Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum bereitgestellt. Sie sind gut erreichbar, sicher und attraktiv ausgestaltet.

Planungsanweisungen

- a Der Kanton erschliesst verkehrsintensive Einrichtungen soweit möglich über kantonale Radrouten.
- b Geringfügige Änderungen der Lage des Radroutennetzes für den Alltagsverkehr werden als Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen.
- c Der Kanton setzt sich für die rasche Realisierung einer von der N18 getrennt geführten Veloinfrastruktur im Laufental ein, von Westportal des Eggfluetunnels bis Liesberg, insbesondere für die dringlichsten Abschnitte vom Eggfluetunnel bis Zwingen und von Laufen zum Industriegebiet Ried (ID V126).

Örtliche Festlegungen

- a Das Radroutennetz für den Alltagsverkehr wird gemäss der Richtplankarte Verkehrsnetze festgesetzt.
- b Folgende Vorhaben für die Entwicklung des Radroutennetzes für den Alltagsverkehr sind von kantonalem Interesse und werden festgelegt:

Vororientierung

Vorhaben	Koordinationsanweisung	ID ⁵
Velovorzugsroute Therwil, Wilmattstrasse–Oberwil, Einmündung Haltenstrasse/Weiherweg		V115
Velovorzugsroute Münchenstein, Bahnquerung Bruckgut		V130
Velovorzugsroute Pratteln, Bahnhofstrasse–Oberemattstrasse		V116
Velovorzugsroute Pratteln, Wanne–Augst, Westtorstrasse inkl. Bahnquerung Mühleweg	Allfällige Konflikte mit der Grundwasserschutzzone der Pumpwerke Löli/Remeli sind frühzeitig zu lösen.	V117
Velovorzugsroute Liestal, Bruckackerstrasse–Frenkenstrasse und Frenkenstrasse–Galmsstrasse		V118

⁵ Die ID dient der klaren Identifikation der Vorhaben in verschiedenen Dokumenten. Sie ist kein Beschlussinhalt des Richtplans, aber eindeutig mit den Vorhaben, die Beschlussinhalt sind, verknüpft.

V 4.2

KANTONALE FREIZEITRADROUTEN

Ausgangslage

Die Kantone müssen dafür sorgen, dass bestehende und vorgesehene Velowegnetze in behördenverbindlichen Plänen festgehalten, periodisch überprüft und nötigenfalls angepasst werden. Velowege müssen angelegt, erhalten und signalisiert werden, frei und sicher mit dem Velo befahren werden können und für die öffentliche Benutzung rechtlich gesichert sein. Velowegnetze sind zusammenhängende und durchgehende Verkehrswege für Velofahrerinnen und Velofahrer mit den entsprechenden Infrastrukturen.

Es wird unterschieden zwischen Velowegnetzen für den Alltag und Velowegnetzen für die Freizeit. Velowegnetze für die Freizeit 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.

Im Kanton Basel-Landschaft bilden die bekannten und etablierten Veloland- und Mountainbike-Routen aus SchweizMobil die planerische Grundlage für das Netz der im Richtplan festzusetzenden kantonalen Freizeitradrouten. Diese werden periodisch überprüft und wo nötig überarbeitet. Das Bundesgesetz über Velowege hält fest, dass die Pläne innert 20 Jahren nach Inkrafttreten umgesetzt werden müssen.

Grundlagen

- [Bundesgesetz über Velowege](#) (Veloweggesetz; SR 705)
- [Strassengesetz](#) (SGS 430)

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Der Freizeitveloverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere und attraktive Netze.

Planungsanweisungen

- a Der Kanton entwickelt das Netz der kantonalen Freizeitradrouten weiter und schliesst Lücken im Netz.
- b Im Hinblick auf die Vorgaben aus dem neuen Veloweggesetz für den Freizeitverkehr überprüft der Kanton die Vorgaben zur Nutzung des Waldareals für das Mountainbiken in seiner Waldgesetzgebung.
- c Die in Zusammenarbeit mit einer Gemeinde vorgenommenen Änderungen am Netz der kantonalen Freizeitradrouten werden als Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen.
- d Die Gemeinden übernehmen die im Richtplan festgesetzten Freizeitradrouten als orientierenden Inhalt in ihren Strassennetzplan und passen ihre Strassenreglemente an.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- a Das Netz der kantonalen Freizeitradrouten wird gemäss der Richtplankarte Verkehrsnetze festgesetzt.

V 4.3 FUSSWEGE

Ausgangslage

Direkte, sichere und attraktive Fusswegnetze tragen zu einer lebenswerten Siedlung bei. Der Bund beauftragt deshalb die Kantone, dafür zu sorgen, dass Fusswege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden, dass diese Wege möglichst frei und gefahrlos begangen werden können und dass der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist. Zentraler Akteur ist aber die Gemeinde.

Grundlagen

- [Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege](#) (FWG; SR 704)
- [Strassengesetz](#) (SGS 430)

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- Der Fussverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.
- Wichtige innerörtliche Ziele werden mit attraktiven und sicheren Fusswegen erschlossen. Insbesondere die Sicherheit der Schulwege und Fusswege zu Freizeiteinrichtungen wird gewährleistet.
- Fusswegnetze setzen sich zusammen aus:
 - Fusswegen, Begegnungszonen, Fussgängerzonen;
 - Fussgängerverbindungen auf Trottoirs und Fussgängerstreifen; und
 - Fussgängerverbindungen auf Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr im Allgemeinen nicht offenstehen oder die verkehrsberuhigende Massnahmen aufweisen. Schwach befahrene Erschliessungsstrassen können als Verbindungsstücke dienen.

Planungsanweisungen

- Die Gemeinden ergänzen ihren Strassennetzplan mit einem Fusswegnetz im Sinne von Art. 2 FWG.

V 4.4 WANDERWEGE

Ausgangslage

Das Wanderwegnetz im Kanton Basel-Landschaft umfasst rund 940 km. Über dieses Netz verlaufen 258 Wanderrouen, die mit insgesamt 625 Wegweisern mit Ziel- und teilweise auch Zeitangaben signalisiert sind.

Gemäss Bundesauftrag haben die Kantone dafür zu sorgen, dass die Wanderwege unterhalten und gekennzeichnet werden, dass diese Wege möglichst frei und gefahrlos begangen werden können und dass der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist.

Gemäss Strassengesetz sind die Gemeinden zuständig für Planung, Bau und Unterhalt der Wanderwege. Da das Wanderwegnetz gemeinde- und kantonsübergreifend festgelegt, koordiniert und signalisiert werden muss, übernimmt der Kanton die Aufgaben der Planung und Signalisation.

Grundlagen

- [Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege](#) (FWG; SR 704)
- [Strassengesetz](#) (SGS 430)

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- Wanderwege ausserhalb der Baugebiete werden grundsätzlich ohne Hartbelag geführt. Bestehende Wanderwege mit Hartbelag werden, sofern zweckmässig, durch Wege ohne Hartbelag ersetzt. Werden Wanderwege ausserhalb der Baugebiete auf längeren Abschnitten neu mit Hartbelag versehen, wird ein Ersatz ohne Hartbelag bereitgestellt.
- Wanderwege stehen dem Motorfahrzeugverkehr grundsätzlich nicht offen. Ausgenommen sind Fahrzeuge der Land- und Waldwirtschaft sowie der öffentlichen Dienste.
- Wanderwegverbindungen auf stark befahrenen Strassen oder auf Strassen, die für den Motorfahrzeugverkehr geöffnet werden müssen, werden zur Gewährleistung der Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger überprüft und durch sichere, vom Motorfahrzeugverkehr getrennte Wegverbindungen ersetzt, sofern keine ausreichenden Schutzmassnahmen möglich sind.
- Historische Verkehrswege ausserhalb des Baugebiets, die sich als Wanderwege eignen, werden in das Wanderwegnetz einbezogen.

Planungsanweisungen

- Die Gemeinden übernehmen die im Richtplan festgesetzten Wanderwege als orientierenden Inhalt in ihren Strassennetzplan und passen ihre Strassenreglemente an.
- Der Kanton (BUD/VGD) nimmt im Rahmen von Foren und Arbeitsgruppen mit den Freizeit- und Sportverbänden den Konflikt zwischen den Nutzungen Mountainbiken und Wandern auf und führt diesen einvernehmlichen Lösungen zu.
- Der Kanton führt die in den Waldentwicklungsplänen dargestellten Wanderwege pauschal nach.
- Die in Zusammenarbeit mit einer Gemeinde vorgenommenen Änderungen am Wanderwegnetz werden als Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- Die Wanderwege werden gemäss der Richtplankarte Verkehrsnetze festgesetzt.

WEITERE OBJEKTBLÄTTER ANPASSUNG 2026

Neuer Text
~~Gelöschter Text~~

S 1.2 BAUZONEN (AUSZUG)

Ausgangslage (unverändert)

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze (unverändert)

Planungsanweisungen

- a Gemeinden mit einer Auslastung der WMZ von weniger als 90 % gemäss Methode nach «Technische Richtlinien Bauzonen des Bundes» (März 2014) überprüfen ihre Bauzonen innerhalb der nächsten 3 Jahre und zeigen auf, mit welchen Massnahmen sie die Auslastung erhöhen können. Überdimensionierte Bauzonen sind anschliessend durch die Gemeinden innerhalb von 5 Jahren (allfällige Rechtsmittelverfahren ausgeschlossen) zurückzuzonen.
- b Bei Einzonungen von WMZ weisen die Gemeinden im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV insbesondere nach:
 - die zugrundeliegende kommunale Bevölkerungsprognose, welche mit der regionalen Prognose im Handlungsraum gemäss örtlichen Festlegungen verbindlich abgestimmt ist. Ansonsten wird von einer gleichmässigen kommunalen Bevölkerungsentwicklung **gemäss dem jeweils aktuellen hohen Bevölkerungsszenario des Bundes von 0,72 % pro Jahr ab 2015** ausgegangen;
 - das Fassungsvermögen (Kapazität) der bestehenden WMZ an Einwohnern und Beschäftigten unter Annahme einer generellen Zunahme der Nutzungsdichte (in Einwohner pro Hektare) von 6 % innert 15 Jahren sowie ein Drittel der Kapazität der Transformationsgebiete gemäss Objektblatt S 2.2, örtliche Festlegungen;
 - dass die ÖV-Erschliessungsqualität der neuen Bauzone einer Erschliessungsgüte C oder besser entspricht und die öffentlichen Verkehrsmittel das verursachte Passagieraufkommen aufnehmen können;
 - dass das übergeordnete Strassennetz das verursachte Verkehrsaufkommen aufnehmen kann;
 - die Verfügbarkeit der neuen Bauzonen sowie deren Überbauung innert der Nutzungsplanperiode von 15 Jahren;
 - dass – falls zutreffend – die Einzonung nur mit der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen sinnvoll erreicht werden kann.
- c Bei Einzonungen von Arbeitsgebieten weisen die Gemeinden im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV insbesondere nach:
 - die regional abgestimmte Lage und den Einzonungsbedarf im Sinne der Planungsgrundsätze e bis g;
 - dass – falls zutreffend – die Einzonung nur mit der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen sinnvoll erreicht werden kann.
- d Der Kanton (BUD) erhebt jährlich den Überbauungsstand in sämtlichen Bauzonen. Er erhebt jedes zweite Jahr den Erschliessungsstand sowie die Innenentwicklungspotenziale zusammen mit den Gemeinden. Der Kanton stellt die Ergebnisse in geeigneter Form zur Verfügung.
- e Der Kanton (BUD) betreibt in Abstimmung mit den Gemeinden eine Arbeitszonenbewirtschaftung im Sinne von Art. 30a Abs. 2 RPV.

Festsetzung

Örtliche Festlegungen

- a Folgende Wachstumsannahmen (Einwohner und Beschäftigte) in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) werden nach Handlungsräumen festgesetzt:

Handlungsraum	Einwohner 2030	Zunahme Ew. 2015–2030
Birstal	58'560	5'730
Leimental	81'570	7'980
Rheintal-Hülften	63'280	6'190
Laufental	21'540	2'110
Liestal-Frenkentäler	49'200	4'820
Oberes Baselbiet	41'730	4'080

Handlungsraum	E+B 2040	Zunahme 2024–2040
Birstal	66'021	5340
Leimental	89'430	7'233
Rheintal-Hülften	69'566	5'627
Laufental	24'314	1'967
Liestal-Frenkentäler	56'504	4'570
Oberes Baselbiet	42'969	3'475
Total	348'803	28'212

- b ~~Die Berechnung der Zunahme der Einwohner und Beschäftigten für die Jahre nach 2030 richtet sich nach dem Szenario hoch des BFS (BR 00 2025) bzw. nach der Methode gemäss «Technische Richtlinien Bauzonen des Bundes» (März 2014). Die Verteilung der Einwohner auf die Handlungsräume erfolgt nach dem Prinzip des relativ gleichen Wachstums.~~

S 1.4 STAND- UND DURCHGANGSPLÄTZE FÜR FAHRENDE

Ausgangslage

Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten (Art. 3 RPG). Darin eingeschlossen sind die spezifischen Bedürfnisse der Fahrenden. Das Bundesgericht hat am 28. März 2003 ausdrücklich das Recht der Fahrenden auf angemessene Stand- und Durchgangsplätze anerkannt und entschieden, dass diese durch die Raumplanung vorzusehen und zu sichern seien (BGE 129 II 321).

Die Gemeinschaft der schweizerischen Fahrenden in der Schweiz besteht heute aus 25'000 bis 30'000 Personen. Davon pflegen heute noch schätzungsweise rund 2'500 Schweizer Fahrende eine fahrende oder teilweise fahrende Lebensweise.

Die allgemeinen Bedürfnisse der Fahrenden können wie folgt charakterisiert werden:

- Die Lebensweise der Fahrenden benötigt Raum;
- Fahrende möchte legal und ohne Aufsehen durch die Schweiz ziehen;
- Das Fahren ist Grundlage der wirtschaftlichen Existenz;
- Ein ausreichendes Netz von gesicherten Stand- und Durchgangsplätzen wird benötigt;
- Stand- und Durchgangsplätze sollen voneinander getrennt entstehen;
- Stand- und Durchgangsplätze sollen alleine den Fahrenden vorbehalten sein.

Die Fahrenden bemühen sich seit vielen Jahren ~~erfolglos~~ um Stand- und Durchgangsplätze. Heute stehen den Fahrenden im Kanton Basel-Landschaft zwei offizielle, das ganze Jahr hindurch zugängliche, Durchgangsplätze zur Verfügung: ~~Der zonenrechtlich nicht gesicherte Platz in Wittinsburg (10 Stellplätze) sowie der planungsrechtlich gesicherte Durchgangsplatz in Liestal (10 Stellplätze).~~ Der Bericht «Fahrende und Raumplanung. Standbericht ~~2010~~ 2021» der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende weist zudem in Aesch und Allschwil je einen Durchgangsplatz mit insgesamt rund 10 Stellplätzen aus, die aber planungsrechtlich nicht gesichert sind und qualitative Mängel aufweisen. ~~In Kaiseraugst steht ein weiterer planungsrechtlich gesicherter Stand- und Durchgangsplatz (20 Stellplätze) in der Region Basel zur Verfügung. Zudem steht den Fahrenden in Füllinsdorf ein temporärer Standplatz mit 10 Stellplätze zur Verfügung.~~ In einigen Gemeinden nutzen Schweizer Fahrende ausserdem Standorte für Spontanhalte. Diese sind häufig nur einzelnen Fahrenden und den Standortgemeinden bekannt und werden in gegenseitigem Einvernehmen gegen Entgelt genutzt.

Gemäss Bericht «Fahrende und Raumplanung, Standbericht ~~2010~~2021» (Hrsg.: Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende) ist die quantitative und in erster Linie qualitative Situation im Kanton Basel-Landschaft nicht optimal. Aus gesamtschweizerischer und kantonaler Sicht bedarf es im Kanton einen planungsrechtlich gesicherten, ganzjährig zugänglichen Standplatz mit ca. 10 neu zu erstellenden, mit der nötigen Infrastruktur versehenen Stellplätzen. Da ein entsprechender Bedarf auch für den Kanton BS ausgewiesen ist, bedarf es hier zudem einer entsprechenden überkantonalen Abstimmung. Grundsätzlich gibt es genügend Stellplätze auf Durchgangsplätzen in der Region Basel und im Kanton Basel-Landschaft. ~~Sie weisen aber mit Ausnahme von Liestal qualitative oder betriebliche Mängel auf und sind insbesondere planungsrechtlich nicht gesichert.~~

Ziele

- a Im Kanton Basel-Landschaft bestehen 10 Stellplätze auf einem planungsrechtlich gesicherten Standplatz sowie 30 Stellplätze auf drei bis vier planungsrechtlich gesicherten Durchgangsplätzen für Fahrende. Die Qualität der Ausstattung entspricht § 3 Abs. 1 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende.
- b Die planungsrechtlich gesicherten Stand- und Durchgangsplätze befinden sich nach Möglichkeit in den Agglomerationsgemeinden.
- c Kantons- und Gemeindebehörden anerkennen und fördern Standorte für Spontanhalte als wichtige Ergänzung des Stand- und Durchgangsplatznetzes und unterstützen die Fahrenden bei ihrer Spontanhalten.

- ~~d Durchgangsplätze und Standplatz weisen jeweils eine überschaubare Grösse von ca. 1'500 m² (Richtwert) auf.~~
- e Die Durchgangsplätze sind für die Fahrenden das ganze Jahr hindurch zugänglich.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Kanton und Gemeinden stellen für die ethnische Minderheit der in der Schweiz wohnhaften aktiven Fahrenden die nötigen Stellplätze auf Stand-/Durchgangsplätze zur Verfügung und fördern die Möglichkeiten und die Akzeptanz von Spontanhalten.
- b Möglichkeiten für Spontanhalte für in der Schweiz wohnhafte oder heimatberechtigte Fahrende, welche die Grundeigentümer ermöglichen, sind eine unabdingbare Ergänzung zu den Stand- und Durchgangsplätzen. Soweit keine konkreten öffentlichen Interessen dagegensprechen, sind Spontanhalte durch die Behörden zu tolerieren und unterstützen.
- c Standorte für Stand- und Durchgangsplätze sind im oder an das Siedlungsgebiet angrenzend vorzusehen. Ausnahmsweise sind auch ausserhalb Siedlungsgebiet Standorte möglich, sofern bestehende und geeignete Spezialzonen umgenutzt und/oder sie mit andern Spezialnutzungen gebündelt werden können.
- d Die Fläche der ~~Stand- und~~ Durchgangsplätze soll auf ca. 1'500 m² für ca. 10 bis 12 Wohnwagen mit Zugfahrzeugen dimensioniert werden; **die Fläche der Standplätze auf ca. 2'500 m² für ca. 10 mobile Wohnungen.** Die Plätze weisen im Sinne von § 3 Abs. 1 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze Anschlüsse für Wasser, Abwasser, Strom auf und verfügen über sanitäre Anlagen.

Planungsanweisungen

- a Die BUD (Bereich Immobilien) ist Ansprech- und Koordinationsstelle des Kantons für Fahrende.
- b Der Kanton prüft zusammen mit den Gemeinden Standorte für einen neuen Standplatz mit **mindestens** 10 Stellplätzen ~~sowie für zwei bis drei Durchgangsplätze mit insgesamt ca. 20 Stellplätzen~~ und stattet sie gegebenenfalls im Sinne des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze aus. ~~Er legt dem Parlament bis zur Realisierung dieser Planungsanweisung alle zwei Jahre einen Statusbericht vor.~~
- ~~c Der Kanton prüft die Sanierung des Durchgangsplatzes «Holchen» im Sinne von § 3 Abs. 1 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende und legt den Betrieb einvernehmlich mit der Gemeinde Wittinsburg fest.~~
- d Die Standortsuche für neue Standplätze erfolgt in Koordination mit dem Kanton Basel-Stadt. ~~Dies kann dazu führen, dass gemeinsam mit einer Baselbieter Standortgemeinde, die Voraussetzungen geschaffen werden, die ermöglichen, dass ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende im Sinne des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze auf Kosten des Kantons Basel-Stadt eingerichtet wird. Sofern räumlich möglich, können ebenfalls für den Kanton Basel-Stadt Stellplätze realisiert werden.~~
- e **Der Kanton sichert** ~~Die Gemeinden sichern~~ Stand- und Durchgangsplätze planungsrechtlich.

Festsetzung	Örtliche Festlegungen	
	Folgende Stand- und Durchgangsplätze für Schweizer Fahrende werden festgelegt:	
	Standort	
	Wittinsburg, Holchen	Durchgangsplatz, 10 Stellplätze (bestehend)
	Liestal, Altmarkt	Durchgangsplatz, 10 Stellplätze (bestehend)
Vororientierung	Oberwil, Äntewuer	Der Kanton prüft an diesen Standorten in Absprache mit den Gemeinden die Installation und den Betrieb eines Standplatzes für mindestens 10 Stellplätze.
	Reinach, Beckenrüttliacker	
	Bubendorf, Unterbergen	

S 2.2 ENTWICKLUNGSGEBIETE (AUSZUG)

Ausgangslage
(unverändert)

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Entwicklungsgebiete bestehen heute aus Wohn-, Misch- und Zentrumsgebieten sowie Transformationsgebieten (Arbeitsgebiete und Gebiete für öffentliche Nutzungen). Mindestens 75 % der Gesamtfläche der Entwicklungsgebiete weisen eine ÖV-Erschliessungsgüte B oder besser auf. Sie sollen zu hochwertigen Verdichtungsgebieten für Wohn-, Geschäfts- und Zentrumsnutzungen entwickelt werden.
- b Die Verdichtungsaktivitäten der Gemeinden erfolgen prioritär in den Entwicklungsgebieten und in Bahnhofsgebieten gemäss Objektblatt S 2.3. Die Gemeinden richten die Zonenvorschriften in Entwicklungsgebieten an den Mindestnutzungsdichten gemäss den örtlichen Festlegungen Buchstabe b dieses Objektblatts aus.
- c Gewerbliche Nutzungen sind weiterhin möglich.

Planungsanweisungen

- a Die Gemeinden zeigen in ihrem Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV auf, welche zusätzlichen Kapazitäten an Einwohnern und Beschäftigten durch die vorgesehenen Umzonungen geschaffen werden sollen, wie sie die Mindestdichten gemäss den örtlichen Festlegungen realisieren und wie sie eine hochwertige Siedlungs- und Freiraumqualität sicherstellen.

Örtliche Festlegungen

- a Die Entwicklungsgebiete werden gemäss Richtplankarte festgesetzt.
- b Soweit keine überwiegenden Interessen dagegensprechen, sind in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen der Entwicklungsgebiete mit den Nutzungsvorschriften folgende Mindestnutzungsdichten zu ermöglichen:

Raumtyp gemäss Raumkonzept	Minstdichte [Ew+Besch/ha]
Agglomerationszentrum	125
Stadtnahe Entwicklungsachsen, Hauptzentrum <u>Innere Korridore</u>	125
Regionalzentren	100
Ländliche Entwicklungsachsen	90

S 2.3 BAHNHOFSGEBIETE (ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE)

Ausgangslage

Bahnhöfe und S-Bahn- bzw. wichtigere Tram- und Bushaltestellen von übergeordneter Bedeutung stellen Verkehrsknotenpunkte dar. Als stark frequentierte, öffentliche Transiträume haben sie eine grosse Ausstrahlung auf ihre Umgebung. Bahnhofsareale (im Eigentum der SBB) sowie Bahnhofsgebiete (Umgebung der Bahnhofsareale) sind in vielen Fällen unternutzt und weisen deshalb häufig ein grosses Entwicklungspotenzial auf. Aufgrund ihres speziellen Charakters sind Bahnhofsgebiete und Haltestellen von kantonaler Bedeutung geeigneter als andere, unterschiedlichste Funktionen (Wohnen, Dienstleistungen, Verkehr) auf engstem Raum aufzunehmen.

Im Kanton Basel-Landschaft gibt es zurzeit 21 Bahnhöfe, die gleichzeitig auch eine S-Bahn-Station bilden. Nur die stärker frequentierten Bahnhofsgebiete, die gleichzeitig grössere unternutzte Flächen aufweisen, haben in der Regel genügend Potenzial für eine Verdichtung.

Für die Neugestaltung sowie Verdichtung der Umgebung von Bahnhöfen und Haltestellen von kantonaler Bedeutung bzw. für die Schaffung von entsprechenden planerischen Rahmenbedingungen fällt der Gemeinde – als führender Körperschaft und Trägerin der Planung – die Hauptverantwortung zu. Sehr oft liegt es an den Gemeinden, den Prozess für eine entsprechende Gebietsplanung in Gang zu setzen. Dabei sind die Gemeinden aufgefordert, die öffentlichen Interessen und Zielsetzungen wahrzunehmen und die planerisch und rechtlich notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Bahnhofs-/Haltestellengebiete verdichtet, besser genutzt und für Kunden des öffentlichen Verkehrs attraktiver gestaltet werden können.

Ziele

- a Bahnhöfe und Umsteigestellen sind entsprechend ihrer Lage, ihrer Funktion und ihrer Ressourcen aufzuwerten (Park + Ride, Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, personenintensive Betriebe, Wohnen, Städtebau). Wo nötig ist die Zugänglichkeit der Bahnhöfe zu Fuss, mit dem Velo und Auto zu verbessern.
- b Bahnhofsgebiete sowie Gebiete um Haltestellen von kantonaler Bedeutung sollen städtebaulich als Orientierungspunkte konzipiert werden und entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion im Siedlungsgebiet in Erscheinung treten. Erhaltenswerte Zeugnisse der Vergangenheit sind zu erhalten oder durch geeignete Umgestaltung neuen Zwecken zuzuführen.
- ~~c Die Verkehrswege sind an Bahnhöfen und Haltestellen von kantonaler Bedeutung so zu verknüpfen, dass möglichst kurze, bequeme und gut gestaltete Zugangs- und Umsteigewege entstehen. Es sind attraktive, verkehrsberuhigte Fussgängerbereiche zu schaffen. Zudem sind an geeigneten, zentralen Stellen genügend Abstellplätze für Motorfahrzeuge (u. a. Kurzparking, Park + Ride) und Velos (Bike + Ride) vorzusehen.~~
- ~~d Die Bahnhofsgebiete und Haltestellen von kantonaler Bedeutung sollen über bequeme, behindertengerechte und gut gestaltete Fuss- und Velowegnetze erreichbar sein.~~

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a An einer intensiveren und multifunktionalen Nutzung um die Bahnhöfe und Haltestellen von kantonaler Bedeutung besteht ein kantonales Interesse. Diese Gebiete sollen zu städtebaulichen Orientierungspunkten weiterentwickelt werden. Die anzustrebenden Mindest-dichten orientieren sich an denjenigen der Entwicklungsgebiete.
- ~~b Nebst dem Bahnhof Basel SBB nimmt der Bahnhof des Kantonshauptorts Liestal mit Bezug auf den regionalen öffentlichen Verkehr (regionale Verkehrsdrehscheibe) sowie den nationalen Schienenverkehr (Engpass-Infrastruktur) in der Nordwestschweiz eine zentrale Rolle ein.~~
- ~~c Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Optimierung der Umsteigebeziehungen sowie für die Bereitstellung von genügend P + R Parkplätzen bzw. B + R Veloabstellplätzen ein.~~
- d Bei den Entwicklungsvorhaben wird den Flächenbedürfnissen intermodaler Mobilität (z. B. Abstellflächen für Velos, Park and Ride) Rechnung getragen.
- e Die Aufwertung von Bahnhofsgebieten und Haltestellen von kantonaler Bedeutung in unmittelbarer Nähe einer Bahnlinie oder eines Rangierbahnhofs mit hohem Gefahrenteil bedarf der Berücksichtigung des Störfallrisikos. Eine Intensivierung der Nutzung ist zulässig, wenn mittels (auf der Störfallverordnung basierenden) Massnahmen gewährleistet ist, dass das Risiko im akzeptablen Bereich liegt.

Planungsanweisungen

- a Die Bahnhöfe und Haltestellen von kantonaler Bedeutung sind als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete im Sinne der Ziele (gemäss Buchstabe b) auszugestalten (Entwicklungsschwerpunkte).
- b Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Planung und Umsetzung in fachlicher Hinsicht.
- c Der Kanton prüft die Möglichkeiten einer aktiven Bodenpolitik im räumlichen Umfeld der Bahnhöfe und Haltestellen von kantonaler Bedeutung im Hinblick auf die öffentliche Funktion dieser Orte.
- ~~d Der Kanton erarbeitet ein P + R Konzept. Zur Koordination mit den Gemeinden nutzt er die funktionalen Handlungsräume oder die Korridore gemäss Agglomerationsprogramm Basel als Abstimmungsplattform.~~

Örtliche Festlegungen

Als aufzuwertende Gebiete um Bahnhöfe und Haltestellen von kantonaler Bedeutung werden gemäss Richtplankarte festgesetzt:

Festsetzung

Aesch, Bottmingen, Dornach-Arlesheim, Gelterkinden, Grellingen, Frenkendorf-Füllinsdorf, Laufen, Liestal, Münchenstein, Münchenstein/Dreispietz, Muttenz, Oberwil, Pratteln, Pratteln/Salina Raurica, Sissach, Therwil, Zwingen.

S 2.4 STANDORTE FÜR HOCHHÄUSER (AUSZUG)

Ausgangslage (unverändert)

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Hochhäuser weisen kumulativ folgende Standortanforderungen auf:
- sie sind in Tallagen von Gemeinden ~~des inneren Korridors~~ im Agglomerationszentrum sowie in den stadtnahen Entwicklungsachsen gemäss Raumkonzept möglich;
 - sie weisen eine gute Verkehrserschliessung, insbesondere eine ÖV-Erschliessungsgüte B oder besser auf,
 - die historischen Ortskerne und schützenswerten Ensembles sind von Hochhäusern freizuhalten. Die maximale Höhe von Hochhäusern in der Nähe dieser Gebiete muss in Abhängigkeit von der Distanz zu diesen Gebieten im Einzelfall definiert werden.
- b Hochhäuser, die nicht den Standortanforderungen gemäss Planungsgrundsatz a entsprechen sowie Hochhäuser über 60 m Höhe, bedürfen eines kommunalen, über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmten Hochhauskonzeptes.

Planungsanweisungen

- a Hochhäuser haben erhebliche Auswirkungen auf den Raum, weshalb erhöhte Anforderungen an deren Planung zu stellen sind. Die Gemeinden zeigen in ihrem Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV Folgendes auf:
- Fernwirkung, landschaftliche und städtebauliche Bezüge zur weiteren Umgebung, Betrachtungsperimeter
 - Nahwirkung, Proportion und Bezug des Hochhauses zur unmittelbaren Umgebung (städtebauliche Einbettung / Akzentuierung), Betrachtungsperimeter,
 - Öffentlichkeitscharakter des Sockelgeschosses und des Aussenraums, Abstimmung der Nutzung auf die bestehende Zentrumstruktur des Ortes, Mehrwert für die Öffentlichkeit;
 - gute und sichere Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz;
 - Auswirkungen auf den Verkehr (Strasse / Schiene);
 - mikroklimatische Auswirkungen und wie diese begrenzt werden.
- b Die Gemeinden berücksichtigen bei der eigentümergeleiteten Planung von Hochhäusern die Hindernisbegrenzung für den EuroAirport Basel–Mulhouse–Freiburg gemäss Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt.

S 3.3 LÄRMSCHUTZ

Ausgangslage

Im Kanton Basel-Landschaft sind ~~mindestens 18'000~~ rund 32'000 Personen von Strassenlärmimmissionen über dem gesetzlichen Lärmgrenzwert (Immissionsgrenzwert) betroffen. Damit ist Strassenlärm der mit Abstand bedeutendste Lärmverursacher. ~~Die externen Kosten des Strassenlärms belaufen sich in der Schweiz auf rund 1 Mrd. CHF pro Jahr. Übertragen auf die Bevölkerung des Kantons Basel-Landschaft ergeben sich daraus Kosten von rund 36 Mio. CHF pro Jahr. Diese ergeben sich hauptsächlich durch Mietzinsausfälle.~~

Verursacher der übermässigen Lärmbelastungen sind sowohl die Autobahnen, die A22 und die A18 sowie die Kantonsstrassen und die **stark befahrenen** Gemeindestrassen. Bund, Kanton und Gemeinden als Anlagenbesitzer haben gemäss Art. 16 Umweltschutzgesetz (USG) diejenigen Anlagen zu sanieren, die den Vorschriften über den Lärmschutz nicht entsprechen. **Die Sanierung dieser Anlagen ist eine Daueraufgabe.** ~~Die Fristen für die Lärmsanierung sind in der Lärmschutz-Verordnung (LSV) verbindlich festgelegt und laufen im Jahr 2018 für Kantons- und Gemeindestrassen ab.~~

~~Der Bund ist seiner Aufgabe bereits nachgekommen und hat die Autobahnen im Sinne von Art. 16 USG saniert. Die H2 sowie die H18 sind ebenfalls saniert oder in Sanierung. Von den rund 20 durch den Kanton zu sanierenden Gemeinden konnten bis Ende 2006 fünf Gemeinden abgeschlossen werden. Eine fundierte Übersicht über ein allfälliges Sanierungserfordernis von Gemeindestrassen fehlt. Für die verbleibenden 11 Jahre besteht somit Handlungsbedarf, damit die Bevölkerung von übermässigen Lärmimmissionen entlastet und zukünftig davon verschont wird.~~

Daneben waren im Kanton Basel-Landschaft vor dem Beginn der Bahnlärmsanierung geschätzte 9'000 Personen von Bahnlärmimmissionen über dem Immissionsgrenzwert betroffen. Heute verfügen alle Gemeinden im Kanton über eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung zur Bahnlärmsanierung oder sind bereits saniert. ~~Ausnahmen bilden hier die Gemeinde Liestal und ein letzter Teilbereich von Gelterkinden. Im Bereich des Bahnlärms besteht somit kein Handlungsbedarf.~~

~~Ebenfalls kein Handlungsbedarf besteht im Bereich des Fluglärms. Im Kanton Basel-Landschaft sind heute gemäss Fluglärmkataster des Bundes ganze drei Gebäude mit insgesamt ca. 10–20 Personen durch Fluglärmimmissionen über dem Grenzwert betroffen.~~

Überprüfungsbedarf besteht im Bereich des Fluglärms. Zwar liegt der Vollzug grundsätzlich beim Bundesamt für Zivilluftfahrt (BAZL), der Kanton ist jedoch Bewilligungsbehörde für Baugesuche und hat dabei die Lärmbelastung infolge Flugverkehrs zu prüfen. Gemäss Lärmnachweis 2024 des EuroAirports (EAP) sind im Kanton mehrere hundert Personen von Fluglärmbelastungen über dem Immissionsgrenzwert betroffen.

Trotz erfolgter oder laufender Sanierungen bei den Verkehrsinfrastrukturen besteht weiterhin Handlungsbedarf zur Reduktion von Lärmbelastungen und zur Sicherstellung einer angemessenen Wohnqualität hinsichtlich des Lärmschutzes. Mit dem Ziel der Lenkung der Siedlungsentwicklung nach innen ergeben sich daraus erhöhte Anforderungen an den Umgang mit Lärm bei Nutzungsplanungen. Das USG legt in Art. 24 fest, dass Nutzungsplanungen mit denen zusätzlicher Wohnraum geschaffen werden soll, nur genehmigt werden können, wenn die Immissionsgrenzwerte eingehalten werden können. Ist dies nicht möglich, ist zu prüfen, ob ein überwiegendes Interesse zur Siedlungsentwicklung nach innen besteht. Für die betroffene Bevölkerung müssen zudem geeignete und öffentlich zugängliche Freiräume zur Erholung vorhanden sein. Ebenso müssen Massnahmen bei Strassenverkehrsanlagen sowie bei Gebäuden und deren Umfeld festgelegt werden, die in akustischer Hinsicht zu einer angemessenen Wohnqualität beitragen.

Ziele

~~a Die Wohngebiete sind von Natur und Luftschadstoffen zu entlasten.~~

- a ~~Strassen~~-Lärmemissionen werden durch Massnahmen an der Quelle in ihrer Entstehung eingedämmt oder durch ~~betriebliche~~ und bauliche Lärmschutzmassnahmen in ihrer Ausbreitung verhindert.
- b Die Immissionsgrenzwerte sind durch entsprechende Sanierungsmassnahmen soweit möglich einzuhalten.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

- a Ein wirksamer Lärmschutz fördert die Wohn- und Siedlungsqualität.
- b Der Lärmschutz ist bei allen ~~städtetypischen Wettbewerben~~ Bau- und Planungsvorhaben als integraler Bestandteil ~~einzubeziehen zu berücksichtigen~~.
- c In den Kernzonen der Gemeinden ist das Siedlungsbild gegenüber dem Lärmschutz (Lärmschutzwände) höher zu gewichten.
- d Sind die Immissionsgrenzwerte überschritten, stellen Kanton und Gemeinden bei der Planung von zusätzlichem Wohnraum sicher, dass die Anforderungen an den Lärmschutz und eine angemessene akustische Wohnqualität eingehalten werden.

Planungsanweisungen

- ~~a Der Kanton (BUD) aktualisiert periodisch den Emissions- und Immissionskataster für Strassenlärm. Lärmbelastungskataster und stellt diesen den Gemeinden zur Verfügung.~~
- a Die Gemeinden stellen dem Kanton die notwendigen Grundlagendaten für die Gemeindestrassen zur Verfügung. Der Kanton übernimmt diese Daten für die Aktualisierung des Lärmbelastungskatasters ~~Emissions- und Immissionskataster für Strassenlärm~~. Er informiert die Gemeinden über eine allfällige Sanierungspflicht.
- b Der Kanton berücksichtigt die kommunalen Ergebnisse bei der Festlegung der Sanierungsprioritäten.
- c Bei Planungen in lärmbelasteten Gebieten nach Art. 24 Abs. 3 USG weisen die Gemeinden in ihrer Berichterstattung gemäss Art. 47 RPV nach:
 - 1. dass ein überwiegendes Interesse an der Siedlungsentwicklung nach innen besteht,
 - 2. dass mit der Planung die notwendigen Freiräume zur Erholung geschaffen werden oder, dass ausreichend öffentlich zugängliche und qualitativ geeignete Freiräume zur Erholung bereits vorhanden bzw. gesichert sind,
 - 3. welche Massnahmen an Verkehrsanlagen sowie bei Gebäuden und deren Umfeld zu einer akustischen angemessenen Wohnqualität beitragen.
- d Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Umsetzung dieser Anforderungen und stellt Beurteilungsinstrumente zur Verfügung.

S 4.1 ARBEITSGEBIETE VON KANTONALER BEDEUTUNG (AUSZUG)

Ausgangslage

Arbeitsgebiete (Industrie- und Gewerbegebiete) von kantonaler Bedeutung stellen aus kantonaler Sicht hochwertige Flächen für Dienstleistungen, aber auch für die Produktion von Gütern dar. Sie umfassen Gebiete, die flughafennah sind oder vom Hochleistungsstrassennetz innerhalb kurzer Distanz erreicht werden können, ohne dass Wohngebiete durchquert werden müssen. Aus kantonaler Sicht besonders bedeutsam sind der Birsfelder Hafen bzw. der Auhafen (MuttENZ). Sie sind Drehscheiben des internationalen Güterumschlags. Der Hafen selbst weist für den Warenumschlag noch Kapazitätsreserven von ca. 25 % auf.

Zurzeit beträgt der Umfang der Arbeitszonenreserven im Kanton Basel-Landschaft, verteilt auf 75 Gemeinden, knapp 170 ha. Gleichzeitig gingen in den letzten 14 Jahren rund 100 ha Gewerbezone durch Umnutzungen zu Wohn- und Wohngebietszonen verloren. Weitere 100 ha sollen aus Sicht der Gemeinden in den kommenden 6–7 Jahren umgezont werden. Den Reserven steht im langjährigen Mittel ein kantonaler Verbrauch von durchschnittlich 10 – 12 ha pro Jahr gegenüber. Eine Analyse der Baugesuche in den basellandschaftlichen Industrie- und Gewerbezone zeigt, dass der Betriebs- und Beschäftigtenzuwachs in den Industrie- und Gewerbezone zur Hauptsache in Gemeinden in unmittelbarer Nähe zur Stadt Basel oder im Ergolzthal stattgefunden hat. Ausserdem weisen diese Wachstumsgebiete eine hervorragende Lage hinsichtlich der Anbindung an das überörtliche nationale bzw. internationale Strassen- und Schienennetz auf. Auch wenn insbesondere in den Gemeinden ~~des inneren Korridors~~ im Agglomerationszentrum und in den stadtnahen Entwicklungssachsen erhebliche Brachen bzw. unternutzte Flächen vorhanden sind, kommt aus kantonaler Sicht Industrie- und Gewerbezonereserven, welche zu meist hervorragende Standortqualitäten aufweisen, erhöhte Bedeutung zu.

BESCHLÜSSE

Planungsgrundsätze

(unverändert)

Planungsanweisungen

- a Kanton und Gemeinden schaffen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit ihren Nutzungsvorschriften Voraussetzungen für den haushälterischen Umgang mit dem Boden und sorgen für eine optimale Erschliessung. Soweit keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, stellen sie in ihren Zonenvorschriften sicher, dass folgende Nutzungsdichten erreicht werden können:

Raumtyp gemäss Raumkonzept	Minstdichte [Besch./ha]
Agglomerationszentrum	100
Stadtnahe Entwicklungsachsen ~~Innere Korridore~~	100
Regionalzentren	80
Ländliche Entwicklungsachsen	70
~~Ländliche Gemeinden~~	60
Ländlicher Raum mit Schwerpunkt Landwirtschaft und Wald	
Ländlicher Raum mit Schwerpunkt Natur und Landschaft	60

- b Der Kanton prüft unter Federführung der Standortförderung die Festlegung strategischer Arbeitsgebiete und wie diese umgesetzt werden können.

Örtliche Festlegungen

(unverändert)