



Vorlage an den Landrat des Kantons Basel-Landschaft

Titel: **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)
Anpassung 2012**

Datum: 27. Januar 2015

Nummer: 2015-034

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links: - [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
 - [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
 - [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
 - [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)



2015/034

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

**Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)
Anpassung 2012**

vom 27. Januar 2015

1. Zusammenfassung

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979¹ werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Im Rahmen des Richtplanverfahrens können aber auch Aufträge des Parlaments an den Regierungsrat, Aufträge des Bundesrats an den Kanton sowie erledigte Aufträge zu Anpassungen führen.

Mit der vorliegenden Landratsvorlage sollen insgesamt acht bestehende Objektblätter (S4.1, L3.1, V1.1, V1.2, V2.1, V2.2, V2.3 und V3.2) samt den entsprechenden Einträgen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur angepasst und ein neues Objektblatt V3.4 Historische Verkehrswege in den kantonalen Richtplan (KRIP) eingegliedert werden.

Als primärer Auslöser dieser Richtplananpassung gilt die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation und die offizielle Einreichung beim Bund Ende Juni 2012. Gemäss Vorgaben von Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)² wird für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der richtplanrelevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6 gemäss Weisung des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen. Die weiteren, rechtlichen Aspekte werden im Übrigen unter Ziffer 2.2 dieser Vorlage ausführlich erläutert.

Eine finanzielle Mitbeteiligung des Bundes an agglomerationsrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen setzt folglich die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms in den Bereichen Siedlung und Verkehr voraus. Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes, wobei hierfür auch die nicht infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr entscheidend sind.

Zudem hat der Bundesrat zum Bereich Verkehr im Zusammenhang mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans vom 8. September 2010 unter Ziffer 7 u. a. folgende Aufträge erteilt:

- *"b) im Bereich Verkehr die H18, wie im Sachplan Verkehr (Grundnetz; örtliche Ausbauten Basel-Delémont) vorgesehen, aufzunehmen,*
- *c) im Objektblatt V 2.3, Schienennetz, die Aufnahme der Tramverbindung "Dreispietz - Heiligholz" als Vorhaben zu prüfen"*

Der Auftrag unter lit. b) und c) kann mit der vorliegenden Richtplananpassung ebenfalls erledigt werden.

¹ SR 700

² SR 725.116.2

Das neue Objektblatt V3.4 Historische Verkehrswege ergibt sich aus dem Auftrag aus Art. 9 der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS)³, wonach die Kantone das Bundesinventar bei der Erstellung ihrer Richtpläne zu berücksichtigen haben.

Beim Entwicklungsprojekt Salina-Raurica nimmt das Amphibienlaichgebiet Objekt "BL 98 Zur lindengrube" eine zentrale Rolle ein (vgl. Inventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung; IANB-Objekt). Am [15. Januar 2009](#) wurde vom Landrat das Entwicklungsprojekt "Salina-Raurica" als Spezialrichtplan beschlossen. Vom Bundesrat wurde diese Planung am 8. September 2010 - damals bereits als Bestandteil des Gesamttrichtplans (vgl. Objektblatt G1 Gebietsplanung Salina-Raurica) - genehmigt. Das Amphibienlaichgebiet Objekt "BL 98 Zur lindengrube" liegt in einer Industriezone bzw. in einem Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan.

Aus dem Prüfungsbericht des Bundesamts für Raumentwicklung vom 2. August 2010 geht hervor, dass im Zuge des Vollzugs der Ersatzmassnahme der Ersatzstandort im kantonalen Richtplan gesichert werden muss. Dies soll mit der vorliegenden Richtplan-Teilrevision im Objektblatt L3.1 Vorranggebiet Natur und insbesondere der Richtplangesamtkarte erfolgen.

Der geltende KRIP sieht im Objektblatt S4.1 "Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen" als örtliche Festlegung für eine Sporthochschule den "Raum Muttenz" vor. Im Rahmen der bisherigen Evaluationen hat sich gezeigt, dass aus Nutzeroptik der ideale Standort das Gebiet St. Jakob ist, weil hier die unmittelbare Nähe zu vielen Sportstätten gegeben ist. Der bisher von den Partnerkantonen favorisierte Standort auf dem Schänzli-Areal (im Nordteil) ist von der Gemeinde Muttenz nicht erwünscht. Im Zusammenhang mit der anstehenden Sanierung der St. Jakobhalle (auf Gebiet der Gemeinde Münchenstein) bietet sich als Standortoption für eine Sporthochschule ein Anbau an den heutigen Hallenkomplex an. Um diese Standortalternative auch planerisch zu ermöglichen und im Falle eines Kantonalen Nutzungsplans verfahrensmässig zu vereinfachen, wird zudem mit dieser Vorlage eine KRIP-Anpassung beantragt.

³ SR 451.13

Inhaltsverzeichnis

1.	Zusammenfassung	2
2.	Ausgangslage	6
2.1	Der kantonale Richtplan zwischen Bestand und Dynamik	6
2.2	Anpassungs- und Fortschreibungsbedarf des kantonalen Richtplans (KRIP)	6
2.3	Übersicht über die bestehenden Richtplan-Aufträge an den Regierungsrat	10
3.	Erläuterungen zu den Anpassungen der Objektblättern	13
3.1	S1.4 Standorte für kantonale öffentliche Bauten / Anlagen	13
	Rechtliche Grundlagen	13
	Ausgangslage	13
	Die gewählte Lösung	14
3.2	L3.2 Vorranggebiet Natur	14
	Rechtsgrundlage	14
	Ausgangslage	15
	Die gewählte Lösung	16
3.3	Anpassung Objektblatt V1.1 Gesamtverkehrsschau	17
	Rechtsgrundlage	17
	Ausgangslage	17
	Die gewählte Lösung	18
3.4	Anpassung Objektblatt V1.2 Agglomerationsprogramm	18
	Rechtliche Grundlagen	18
	Ausgangslage	18
	Die gewählte Lösung	19
3.5	Anpassung Objektblatt V2.1 Übergeordnete Projekte	19
	Rechtliche Grundlage	19
	Ausgangslage	19
	Die gewählte Lösung	19
3.6	Anpassung Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz	22
	Rechtliche Grundlage	22
	Ausgangslage	22
	Die gewählte Lösung	22
3.7	Anpassung Objektblatt V2.3 Schienennetz	24
	Rechtliche Grundlage	24
	Ausgangslage	24
	Die gewählte Lösung	24
3.8	Anpassung Objektblatt V3.2 Wanderwege	26
	Rechtliche Grundlagen	26
	Ausgangslage	27
	Die gewählte Lösung	27
3.9	Neues Objektblatt V3.4 Historische Verkehrswege	27

Rechtliche Grundlagen	27
Ausgangslage	28
Die gewählte Lösung	29
4. Erläuterungen zu den Änderungen der Richtplankarten	29
4.1 Änderungen Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	30
4.2 Änderungen Richtplan-Gesamtkarte	31
4.3 Erläuternde Karte zu den Anpassungen und Fortschreibungen des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft 2012	32
5. Kosten	33
5.1 Finanzrechtliche Prüfung	33
6. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	34
6.1 Generelle Stimmungslage zur KRIP-Anpassung 2012	35
6.2 Detailanträge zu den Objektblättern	39
6.3 Forderungen zur Richtplankarte	82
6.4 Weitere Anpassungsanträge	83
7. Antrag	83

2. Ausgangslage

2.1 Der kantonale Richtplan zwischen Bestand und Dynamik

Der kantonale Richtplan muss über eine gewisse Zeit Bestand haben und auch bei neuen Entwicklungen gültig bleiben (Rechtssicherheit, Investitionssicherheit). Andererseits darf der Richtplan kein starres Planungsinstrument sein. Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979⁴ werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Daraus leiten sich drei Formen von Richtplanänderungen ab: Gesamtüberarbeitung, Anpassung und Fortschreibung.

Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Bei der Gesamtüberarbeitung des Richtplans wird der gesamte Inhalt überprüft.

Anpassungen des Richtplanes werden in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Dazu gehören in der Regel die Aufnahme neuer, konkreter Vorhaben in den Richtplan mit Koordinationsstand Zwischenergebnis oder Festsetzung sowie die Anpassung von Zielen und Beschlüssen. Eine Gesamtüberarbeitung sowie eine Anpassung des Richtplans setzt ein Richtplanverfahren mit einer breiten Mitwirkung voraus.

Kleinere Abweichungen und geringfügige Änderungen von untergeordneter räumlicher und sachlicher Bedeutung bedürfen keiner formellen Anpassung des Richtplanes. Es handelt sich dabei um Veränderungen, die im Rahmen der bereits vorgezeichneten räumlichen Entwicklung stehen, die keiner landrätlichen Genehmigung bedürfen, z.B. Vorhaben und Aufträge, die bereits realisiert sind oder Veränderungen von Bauzonen, die gestützt auf das Regelwerk des kantonalen Richtplans vom Regierungsrat genehmigt wurden. Mit diesen Fortschreibungen wird der Richtplan aktuell gehalten. In der Regel beschränken sich Fortschreibungen auf Richtplankarteninhalte. Fortschreibungen bedürfen keiner Beschlüsse des Landrats; sie sind aber unverzüglich dem Bund zu melden (Art. 11 Abs. 3 RPV).

2.2 Anpassungs- und Fortschreibungsbedarf des kantonalen Richtplans (KRIP)

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Im Rahmen des

⁴ SR 700

Richtplanverfahrens können aber auch Aufträge des Parlaments an den Regierungsrat, Aufträge des Bundesrats an den Kanton sowie erledigte Aufträge zu Anpassungen führen.

Der Anpassungsbedarf für die zu behandelnden Objektblätter des kantonalen Richtplans basiert primär auf der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation bzw. der Einreichung beim Bund Ende Juni 2012.

Der Agglomerationsverkehr und die Ausarbeitung der Agglomerationsprogramme liegen in der Verantwortung der jeweilig zuständigen Gebietskörperschaften und Institutionen; in der Schweiz vor allem bei den Kantonen und den Gemeinden. Die zuständigen Gebietskörperschaften und Institutionen sind zuständig für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme, die Priorisierung der Massnahmen oder Massnahmenpakete sowie deren Umsetzung. Gemäss den Vorgaben des Bundes müssen dabei die Teilstrategien und die Massnahmen zur Siedlungsentwicklung in den jeweiligen Instrumentarien verankert und mit diesen vereinbar sein; in der Schweiz sind dies die kantonalen Richtpläne, in Deutschland die Regionalpläne und in Frankreich "le Schéma de Cohérence Territoriale" (SCOT). Dabei darf das Agglomerationsprogramm in keinerlei Widerspruch zu den Zielen und Grundsätzen des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG), zum Raumkonzept Schweiz oder zu den Sachplänen und Konzepten des Bundes stehen.

Entsprechend wird in Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG)⁵ als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der relevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6. Zudem müssen die Agglomerationsprogramme mit den übrigen Planungsinstrumenten wie zum Beispiel dem Luftreinhalteplan beider Basel übereinstimmen. Dies bedeutet, dass die richtplanrelevanten Massnahmen im Verkehrsbereich im kantonalen Richtplan eingetragen und Anpassungen vom Bund spätestens zum Zeitpunkt der Unterzeichnung der Leistungsvereinbarung genehmigt sein müssen. Bei grenzüberschreitenden Agglomerationsprogrammen gelten im Grundsatz dieselben Voraussetzungen für die vorangehend aufgeführten, analogen Raumplanungsinstrumente.

Die Rechtsgrundlagen des Bundes für Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen in den Agglomerationen bilden Art. 86 Abs. 3 lit. b^{bis} der Bundesverfassung (BV)⁶ sowie das Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (IFG)⁷, die Änderungen des MinVG und dessen Verordnung (MinVV)⁸, welche im Gefolge der Neugestaltung des Finanzausgleichs und der Aufgabenteilung zwischen Bund und Kantonen am 1. Januar 2008 in Kraft getreten sind.

Die allgemeinen Grundsätze für die Verwendung der Mittel des Infrastrukturfonds sind in Art. 4 IFG definiert. Abs. 2 besagt, dass der Einsatz der Mittel auf einer Gesamtkonzeption basiert, welche:

⁵ SR 725.116.2

⁶ SR 101

⁷ SR 725.13

⁸ SR 725.116.21

- alle Verkehrsträger und Verkehrsmittel mit ihren Vor- und Nachteilen einbezieht;
- wirksame Alternativen gegenüber neuen Infrastrukturen vorzieht;
- die langfristige Finanzierbarkeit und die Finanzlage der öffentlichen Hand berücksichtigt;
- die Koordination mit der Siedlungsentwicklung und den Schutz der Umwelt beachtet;
- eine angemessene Berücksichtigung der Landesteile anstrebt.

Im Übrigen richtet sich die Unterstützung des Agglomerationsverkehrs nach Art. 17a-17d des MinVG (Art. 7 Abs. 2 IFG), die insbesondere Folgendes stipulieren:

- Es können nur Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen, nicht aber an den Betrieb geleistet werden.
- Die Beiträge werden an die Kantone zuhanden der Trägerschaften ausgerichtet.
- Der Bundesrat bezeichnet die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen. Die beitragsberechtigten Städte und Agglomerationen sind in der Verordnung über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVV) aufgeführt.
- Die Beiträge bemessen sich nach der Gesamtwirkung der Agglomerationsprogramme. Sie betragen höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. Den Vorrang haben Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen (Art. 17d Abs. 1 und 3 MinVG).
- Beiträge können ausgerichtet werden, wenn die Trägerschaften in einem Agglomerationsprogramm nachweisen, dass (Art. 17c MinVG):
 - die geplanten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und
 - mit den übergeordneten Verkehrsnetzen und der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Richtplänen abgestimmt sind.

Gemäss § 11a des Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG)⁹ des Kantons Basel-Landschaft ist betreffend die Verkehrsinfrastrukturen in Agglomerationen im Wesentlichen folgendes geregelt:

- ¹ Der Kanton erarbeitet ein Agglomerationsprogramm.
- ² Er kann sich dazu mit anderen Kantonen zusammenschliessen oder sich an privat- oder öffentlich-rechtlichen Organisationen beteiligen oder solche gründen, die ein Agglomerationsprogramm erarbeiten.
- ³ Das Agglomerationsprogramm wird vom Regierungsrat beschlossen.

Konkret bedeutet dies für den schweizerischen Teil der Agglomeration Basel bzw. für den Kanton Basel-Landschaft, dass sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden und zur A-Liste gehören, bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung - d.h. für die zweite Generation voraussichtlich im Laufe des Jahres 2015 - im Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bundesrat genehmigt sein müssen. Dies gilt grundsätzlich auch für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind. Diese müssten spätestens nach Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Dabei ist der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen rechtzeitig einzureichen. Der zeitliche und formale Ablauf erfolgt gemäss der heutigen Praxis.

⁹ SGS 400

Für richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen der B-Liste ist eine Festlegung mit Koordinationsstand "Zwischenergebnis" bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung empfohlen, aber nicht zwingende Voraussetzung.

Der Anpassungsbedarf des Kantonalen Richtplans ergibt sich konkret wie folgt:

Objektblätter

S4.1	Standorte für kantonale öffentliche Bauten / Anlagen	Planerische Verankerung einer Standortalternative für eine Sporthochschule im Gebiet "Münchenstein, St. Jakob"
L3.1	Vorranggebiet Natur	Planerische Verankerung eines Ersatzstandortes für das Objekt "BL 98 Zurlindengrube" (Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung (IANB-Objekt)) im Gebiet Klingenthal, Muttenz
V1.1	Gesamtverkehrsschau	Aktualisierung gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (30.06.2012) sowie gemäss Bundesratsbeschluss vom 8.9.2010
V1.2	Agglomerationsprogramm	Aktualisierung gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (30.06.2012)
V2.1	Übergeordnete Projekte	Aktualisierung gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (30.06.2012)
V2.2	Kantonsstrassennetz	Aktualisierung gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (30.06.2012)
V2.3	Schienennetz	Aktualisierung gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (30.06.2012)
V3.2	Wanderwege	Überprüfung des Wanderwegnetzes gemäss Landratsbeschluss vom 7. Dez. 2010
V3.4	Historische Verkehrswege (neu)	Auftrag gemäss Art. 9 Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS)

Es bleibt der Hinweis, dass die Agglomerationsprogramm-Massnahmen gemäss den "Langsamverkehrs-Paketen" (LV-Pakete) keine Richtplanrelevanz haben. Es handelt sich um eine Vielzahl von kommunalen und kantonalen Massnahmen, welche oft im Rahmen von (Strassen)-Sanierungen realisiert werden und planerisch oft kurzfristige Verfahren und Abläufe aufweisen. Zudem können in diesem Bereich - im Rahmen der finanziellen Rahmenbedingungen - auch Projektverschiebungen vorgenommen werden. Die Agglomerations- und somit auch die Richtplanrelevanz bildet die Summe der Massnahmen, über deren Realisierung auch im "Reporting" gegenüber dem Bund periodisch Bericht erstattet werden muss (Umsetzungsbericht).

Auch die im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation unter der Rubrik "Eigenleistung" enthaltenen und nachstehend aufgeführten Massnahmen haben keine Richtplanre-

levanz. Es ist jedoch darauf zu achten, dass die Interessen des Kantons Basel-Landschaft in den entsprechenden Arbeitsgruppen vertreten werden. Konkret handelt es sich um folgende Massnahmen:

- Massnahme V1: Harmonisierung der Parkraumbewirtschaftung (Eigenleistung)
- Massnahme V2: Aufbau Mobilitätsmanagement (Eigenleistung)
- Massnahme V3: Aufbau regionales Verkehrsmanagement (Eigenleistung)

In Bezug auf die übrigen Agglomerationsprogramm-Infrastrukturmassnahmen, die keine Richtplanrelevanz aufweisen, wird auf die jeweiligen Titel der Objektblätter (V2.1, V2.2, V2.3) verwiesen.

Richtplankarten

Aus der Anpassung der Objektblätter ergeben sich auch veränderte oder neue räumliche Festlegungen (Anpassung der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur), die durch den Landrat zu erlassen sind.

Neu wird in der Richtplankarte insbesondere auch der Ersatzstandort für die Zurlindengrube als Vorranggebiet Natur festgelegt. Dieser Auftrag geht aus dem Prüfungsbericht des Bundesamts für Raumentwicklung vom 2. August 2010 hervor. Es wird seitens des Bundes verlangt, dass der Standort im Zuge des Vollzugs der Ersatzmassnahme im kantonalen Richtplan gesichert werden muss.

2.3 Übersicht über die bestehenden Richtplan-Aufträge an den Regierungsrat

a. Aufträge aus dem Bundesratsbeschluss vom 8. September 2010

Die Aufträge des Bundesrats zum Bereich Verkehr im Zusammenhang mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans finden sich in der Ziffer 7 des Bundesratsbeschluss vom 8. September 2010. Der Kanton wird darin aufgefordert, im Rahmen der nächsten Richtplananpassung

- b) im Bereich Verkehr die H18, wie im Sachplan Verkehr (Grundnetz; örtliche Ausbauten Basel-Delémont) vorgesehen, aufzunehmen,*
- c) im Objektblatt V 2.3, Schienennetz, die Aufnahme der Tramverbindung "Dreispitz - Heiligholz" als Vorhaben zu prüfen*

Zu den beiden Aufträgen kann folgendes festgehalten werden:

zu b):

Um der Anforderung des Bundes gerecht zu werden, muss im Richtplan neu auch für Hauptverkehrsstrassen zwischen Netzfunktion und Besitzer unterschieden werden. Das führt nun dazu, dass neu die Kategorien Hauptverkehrsstrasse von nationaler Bedeutung und kantonale Hauptverkehrsstrassen eingeführt werden. Als einzige Hauptverkehrsstrasse von nationaler Bedeutung im Kanton Basel-Landschaft wird die H18 zwischen Aesch und der Kantonsgrenze zum Kanton Jura klassifiziert. Davon ausgenommen ist der Abschnitt Eggfluetunnel, welcher bereits als Hochleistungsstrasse ausgebaut ist.

zu c):

In den Jahren 2009 bis 2011 wurde die Einführung eines Trams für den Dreispitz zwischen den Haltestellen Münchensteinerstrasse (Basel) und Heiligholz (Münchenstein) gemeinsam mit den Planungspartnern der Entwicklungsplanung Dreispitz untersucht. Dabei wurden diverse Varianten (Trasse-Korridore und Linienführungen) vertieft abgeklärt und bewertet. Als bester Korridor wurde dabei die Achse durch die Wienstrasse und entlang der Reinacherstrasse eruiert. Massgebliche Rahmenbedingung für diese Einschätzung war die Einführung eines 15'-Takts auf dem S-Bahn-Netz im Birstal, welche zu einer Rollenklärung der ÖV-Verkehrsträger im nördlichen Birseck beiträgt. Bei der Bestlösung wurde jedoch die Wirtschaftlichkeit bei der Verbindung zwischen dem Kreisel Motorfahrzeug Prüfstation (MFP) und Heiligholz in der Reinacherstrasse als nicht gegeben erachtet. Hauptgrund hierfür war, dass mit der neuen Lösung die Tramlinie E11 neu im Ganztagesbetrieb hätte geführt werden müssen. Dies hätte zu einem Kostensprung geführt, aber südlich des Dreispitzareals nicht zum notwendigen Zusatznutzen.

Aus diesem Grund wurde im Rahmen der Tramnetzplanung 2020 ab 2011 geprüft, ob der gefundene Korridor mit einer anderen Tramlinie als der Linie 11/E11 ins Tramnetz integriert werden kann, und folgende Lösung gefunden: Mit einer Neuorganisation der Tramlinien im Raum Gundeldingen – Bruderholz – Dreispitz konnte erreicht werden, dass das Dreispitz mit einer städtischen Stichtramlinie (Linie H in der Tramnetzstudie) via Aeschenplatz – östliches Gundeldingen ins Tramnetz Basel integriert werden kann.

Im Agglomerationsprogramm der 1. Generation wurde Ende 2007 eine Variante beim Bund zur Prüfung eingereicht, welche die Einführung der Tramlinie 11 ins Dreispitz vorgesehen hätte und die Realisierung für den Zeitraum 2015-2018 (B-Liste) vorsah. Im Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm Basel, 1. Generation vom 30. Oktober 2009 wurde das Tram Dreispitz mit einem ungenügenden Kosten-Nutzenverhältnis bewertet und die vorgeschlagene Realisierung auf den Zeitraum nach 2019 (C-Liste) verschoben. Aufgrund der ergänzenden Erkenntnisse im Variantenstudium und der optimierten Einbindung ins städtische Tramnetz resultiert bei einer Neubewertung der Kriterien "Städtebaulichen Kontext" (bestehendes Potential) und "Nutzung der bestehenden ÖV-Linien 2020" eine Verbesserung.

In seiner Stellungnahme hat der Bund 2009 aber einen mittelfristigen Handlungsbedarf im Zusammenhang mit der Entwicklung/Umnutzung des Gebietes Dreispitz eingeräumt. Da der Raum Dreispitz einen Entwicklungsschwerpunkt der Agglomeration Basel darstellt (vgl. Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+"), scheint eine Aufnahme als B-Massnahme plausibel und nachvollziehbar, zumal es sich nun um ein gut abgestimmtes Projekt mit flankierenden Massnahmen handelt und die verkehrsplanerischen Fragestellungen im Grundsatz geklärt sind. Im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation wurde neu das Projekt "Ö17 Neue Tramverbindung Dreispitz" als B-Massnahme (Zeitraum 2019 - 2022) vorgesehen und soll im Rahmen der aktuellen Richtplananpassung als Zwischenergebnis in den kantonalen Richtplan aufgenommen werden. Im kantonalen Richtplan Basel-Stadt ist eine analoge Festlegung vorhanden.

b. Aufträge aus dem Kantonalen Richtplan

Objektblatt V 2.1, übergeordnete Projekte, Planungsanweisung b)

"Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen, die namentlich Folgendes beinhaltet:

- *Problemanalyse: Die Verkehrsprobleme mit räumlichem Fokus Birseck-Leimental - Allschwil - Grenzraum zu Frankreich und Basel-Stadt werden analysiert und eine gemeinsame Sichtweise Kanton-Gemeinden angestrebt ("Harmonisierung der Problemwahrnehmung").*
- *Randbedingungen für Lösungsentwicklung (Masterplan Verkehr): Erarbeitung von Varianten im Konkurrenzverfahren. Die Variante Südumfahrung muss Bestandteil des Variantenfächers sein. Die Verkehrsarten MIV und ÖV stehen im Vordergrund und der LV ist sinnvoll miteinzubeziehen, wobei Alternativen mit allen Verkehrsträgern zu untersuchen und aufzuzeigen sind.*
- *Ergebnisse: Es sind mindestens zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Varianten der Problemlösung darzulegen und zum Beschluss vorzulegen. Den Varianten liegen weiter eine Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie eine erste technische Machbarkeitsstudie zugrunde.*
- *Richtplananpassung: Die Landratsvorlage zeigt auf, wie die Varianten in den Richtplan integriert werden können.*
- *Partizipation: Im Rahmen der Mitwirkung sind die betroffenen Gemeinden, Basel-Stadt und Frankreich in den Planungsprozess miteinzubeziehen.*

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Trasse der Südumfahrungsroute nötigenfalls mit einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern."

Die Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA; www.elba.bl.ch) ist als Prozess angelegt, in dem die Antworten auf die gestellten Fragen schrittweise erarbeitet werden. Es ist geplant, dass eine entsprechende Landratsvorlage mit den richtplanrelevanten Ergebnissen im Jahre 2015 zu Händen des Landrats überwiesen wird.

Objektblatt V2.2, Kantonsstrassennetz, Planungsanweisung b)

"Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richtplan separate Landratsbeschlüsse über die Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vor. Vorgängig führt er mit den Gemeinden eine Anhörung über Inhalt und Abtretungs- bzw. Übernahmemodalitäten durch."

Dieser Auftrag wird unabhängig vom Agglomerationsprogramm bearbeitet. Soweit Abhängigkeiten mit Planungen und Bauvorhaben bestehen, werden diese berücksichtigt und im Rahmen der entsprechenden Planungen und parlamentarischen Vorlagen behandelt (z. B. Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost).

c. Weitere Anliegen gemäss Prüfbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 2. August 2010

Es wird auf die Anpassungsvorlage 2011 bzw. die Anpassung zum Thema Fahrende zum kantonalen Richtplan Basel-Landschaft verwiesen. In diesen Vorlagen werden u.a. Anliegen gemäss dem Prüfbericht des Bundesamtes für Raumplanung vom 2. August 2010 bzw. entsprechende Anpassungen in den nachstehenden Objektblättern

- S1.2 Siedlungsbegrenzung sowie Richtplangesamtkarte,
- S1.5 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende
- S4.2 Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen,
- L1.2 Raumbedarf Fliessgewässer,
- L2.2 Fruchtfolgeflächen und
- neu L3.3 BLN-Objekte sowie
- VE1.3 Mobilfunkanlagen

aufgenommen und der kantonale Richtplan entsprechend angepasst.

d. Aufträge aus Änderungen des Rechts

Art. 9 der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS), welche am 1. Juli 2010 in Rechtskraft getreten ist, verlangt, dass die Kantone dieses Bundesinventar bei der Erstellung der Richtpläne berücksichtigen. Mit dem neuen Objektblatt V3.4 soll diesem Auftrag nachgekommen werden.

e. Erledigte Aufträge

Planungsanweisung V2.2, D, a) wurde mit Erstellung einer Netzstrategie Muggenberg erledigt.

3. Erläuterungen zu den Anpassungen der Objektblättern

3.1 S1.4 Standorte für kantonale öffentliche Bauten / Anlagen

Rechtliche Grundlagen

Vgl. Kap. 2.1 und 2.2

Ausgangslage

Der geltende KRIP sieht im Objektblatt S.4.1 als örtliche Festlegung für eine Sporthochschule den "Raum Muttenz" vor. Im Rahmen der bisherigen Evaluationen hat sich gezeigt, dass aus Nutzeroptik der ideale Standort das Gebiet St. Jakob ist, weil hier die unmittelbare Nähe zu vielen Sportstätten gegeben ist, welche von den Sportstudenten intensiv genutzt werden.

Der bisher von den Partnerkantonen favorisierte Standort auf dem Schänzli-Areal (im Nordteil) wird von der Standortgemeinde Muttenz bekämpft, weil sie das gesamte Schänzli-Areal einer Grünzonennutzung zuführen will. Im Rahmen einer streitigen Auseinandersetzung mit dem Kanton hat das Kantonsgericht Baselland die Grünzone für das gesamte Schänzli-Areal sanktioniert. Dem Kanton ist es aber zumindest theoretisch gleichwohl möglich, später auf dem Areal mittels eines kantonalen Nutzungsplans eine Sporthochschule vorzusehen. Dies wird aber nur gegen den erklärten Willen der Gemeinde möglich sein, was zu langwierigen streitigen Auseinandersetzungen führen dürfte. Dazu ist die Raumnot der Sporthochschule zu gross und die Schaffung von mehr Raum zu dringlich.

Die gewählte Lösung

Im Zusammenhang mit der anstehenden Sanierung der St. Jakobhalle (auf Gebiet der Gemeinde Münchenstein) bietet sich als Standortoption für eine Sporthochschule ein Anbau an den heutigen Hallenkomplex an, der schon heute einige Räumlichkeiten der Sporthochschule beherbergt. Um diese Standortalternative auch planerisch zu verankern, wird mit dieser Vorlage zur KRIP-Anpassung beantragt, den heutigen Standort "Raum Muttenz" einzugrenzen auf St. Jakob und durch "Münchenstein, St. Jakob" zu erweitern. Gleichzeitig soll dieser neue Standort "Muttenz / Münchenstein, St. Jakob" neu als Festsetzung festgelegt werden, denn andere Standorte ausserhalb des Gebiets St. Jakob sind logistisch suboptimal und sollen deshalb aus möglichen weiteren Evaluationen ausscheiden.

3.2 L3.2 Vorranggebiet Natur

Rechtsgrundlage

Vgl. Kap. 2.1 und 2.2 - Im Übrigen gilt es aus rechtlicher Sicht noch folgendes zu ergänzen.

Die Zurlindengrube in der Gemeinde Pratteln ist in der Verordnung über den Schutz der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (Amphibienlaichgebiete-Verordnung; AlgV, 2001¹⁰) unter Anhang 4 in der Liste der noch nicht definitiv bereinigten Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung als Objekt "BL 98 Zurlindengrube" aufgeführt. Gemäss Amphibienlaichgebiete-Verordnung (AlgV) sind diese Objekte in ihrer Qualität und Eignung als Amphibienlaichgebiete sowie als Stützpunkte für das langfristige Überleben und die Wiederansiedlung gefährdeter Amphibienarten ungeschmälert zu erhalten. Zum Schutzziel gehört die Erhaltung und Förderung des Objektes als Amphibienlaichgebiet und als Element im Lebensraumverbund sowie die Erhaltung und Förderung der wertgebenden Amphibienpopulationen. Bis zur Entscheidung über ihre Aufnahme in den Anhang 1 oder 2 richtet sich der Schutz nach Art. 29 Abs. 1 Bst. a der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV)¹¹ und nach Art. 10 der AlgV. Dies bedeutet, dass die Kantone mit geeigneten Sofortmassnahmen dafür zu sorgen haben, dass sich der Zustand von Biotopen, denen aufgrund der vorhandenen Erkenntnisse und Unterlagen nationale Bedeutung zukommt, nicht verschlechtert. Art 7 der AlgV lässt aber ein Abweichen vom Schutzziel zu. Voraussetzung dazu sind standortgebundene Vorhaben, die einem überwiegenden öffentlichen Interesse von ebenfalls nationaler Bedeutung dienen. Verursacherinnen und

¹⁰ SR 451.34

¹¹ SR 451.1

Verursacher sind in diesem Fall zu bestmöglichen Schutz-, Wiederherstellungs- oder ansonsten angemessenen Ersatzmassnahmen verpflichtet. Gemäss Art. 2 AlgV müssen ortsfeste Objekte das Laichgewässer und angrenzende natürliche und naturnahe Flächen (Bereich A) sowie weitere Landlebensräume und Wanderkorridore (Bereich B) der Amphibien umfassen.

In der Vollzugshilfe zum Inventar der Amphibienlaichgebiete (BUWAL, Ryser 2002) wird nebst anderen Angaben darauf hingewiesen, dass der Ersatzstandort die Funktion des zu ersetzenden Objektes hinsichtlich Artenzusammensetzung und Bestandesgrössen vollumfänglich erfüllen muss.

Ausgangslage

Planerische Ausgangslage:

Das Objekt "BL 98 Zurlindengrube" im Inventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (IANB-Objekt) spielt eine zentrale Rolle im Entwicklungsprojekt Salina-Raurica, welches am 15. Januar 2009 vom Landrat als Spezialrichtplan beschlossen und vom Bundesrat am 8. September 2010 zusammen mit dem Gesamtrichtplan genehmigt wurde. Das Objekt liegt in einer Industriezone bzw. in einem Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung gemäss kantonalem Richtplan.

Bestandteil dieses Entwicklungsprojektes Salina-Raurica und der bundesrätlichen Genehmigung ist die Schaffung eines Ersatzstandorts, um diese besterschlossene Lage nutzen zu können. Im Objektblatt G1.3 des Kantonalen Richtplans wird die Bau- und Umweltschutzdirektion unter Planungsanweisung Ziffer d) angewiesen, für einen gleichwertigen Ersatzstandort der Zurlindengrube zu sorgen.

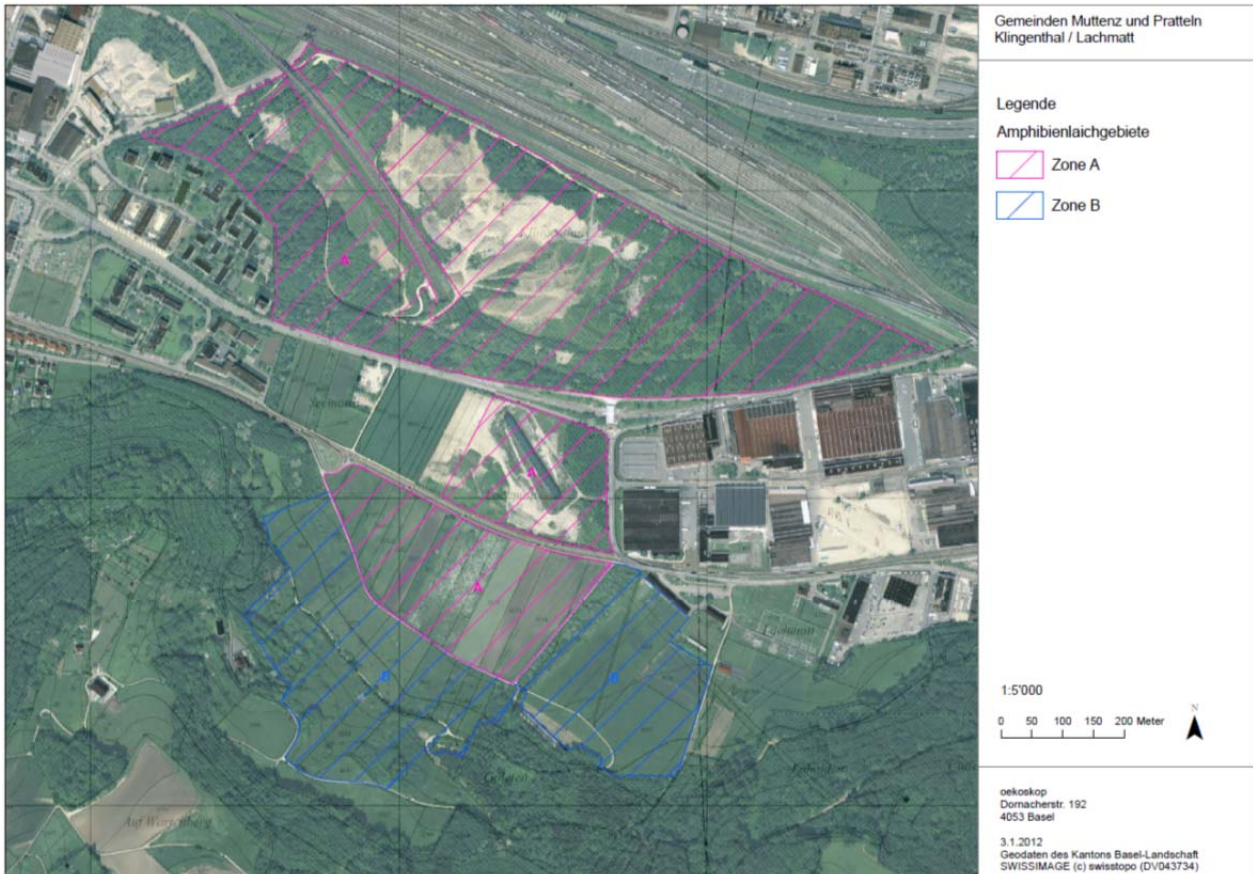
Aus dem Prüfungsbericht des Bundesamts für Raumentwicklung vom 2. August 2010 geht hervor, dass im Zuge des Vollzugs der Ersatzmassnahme der Ersatzstandort im kantonalen Richtplan gesichert werden muss. Dies soll mit der vorliegenden Richtplan-Anpassung erfolgen.

Stand der Umsetzung der Ersatzmassnahme:

Der Kanton Basel-Landschaft hat unter Federführung der Bau- und Umweltschutzdirektion als Ersatz für das IANB-Objekt "BL 98 Zurlindengrube" in Pratteln, in der Gemeinde Muttenz im Gebiet "Klingenthal" in den letzten drei Jahren mit grossen Aufwendungen einen neuen Amphibienlebensraum geschaffen (die Arbeiten sind noch nicht vollständig abgeschlossen). Es sind grossflächige Kiesaufschüttungen und neue Tümpel realisiert worden. Im Weiteren wurden ein mehrere hundert Meter langes Amphibienleitsystem längs der Kantonsstrasse und ein breiter Kleintierdurchlass unter dieser Kantonsstrasse (Prattelerstrasse) gebaut.

Der Ersatzstandort "Klingenthal-Lachmatt" für das IANB-Objekt "BL 98 Zurlindengrube" umfasst folgende Flächen (vgl. Art. 2 AlgV):

- Kernzone(Bereich A) mit den wichtigsten Lebensräumen, nämlich der Grube, des Brache-Areals beim Adlertunnel, welches zusätzlich eine wichtige Korridorfunktion übernimmt und Teile der Lachmatt, welche grosse Aufwertungspotenziale bieten, sowie
- Umgebungszone (Bereich B) mit weiteren Flächen in der Lachmatt, auf dem Schiessstandgelände und in der naturnahen Hangzone. Diese Flächen bilden weitere Landlebensräume, potenzielle Aufwertungsflächen und Wanderräume.



Gemäss Art. 5 AlgV legen die Kantone den genauen Grenzverlauf der Bereiche A und B für die ortsfesten Objekte fest. Sie haben dabei die Grundeigentümerinnen und Grundeigentümer und allfällige Nutzungsberechtigte anzuhören. Der Perimeter, die Nutzungsmöglichkeiten und Schutzbedingungen inklusive allfällige finanzielle Abgeltungen werden anschliessend durch Aufnahme des Objekts in das Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung grundeigentümerverbindlich festgelegt.

Die gewählte Lösung

Weiteres Vorgehen:

Zielart für das Ersatz-Objekt ist die in der Zurlindengrube heimische Kreuzkröte, welche im Gebiet "Klingenthal-Lachmatt" (Bereich Adlertunnel) bereits in kleiner Anzahl ansässig ist. Entsprechend sind die Massnahmen, welche sich auf das Konzept von Christophe Berney (2008) stützen, auf diese Pionierart ausgerichtet. Im Jahre 2011 wurde mit dem Umzug der Kreuzkröten (Laich und Kaulquappen) begonnen und im Jahre 2013 fanden erste Erfolgskontrollen statt, welche gegenüber dem Bund den Erfolg des Ersatzstandortes aufzeigen. Ab dem Jahre 2013 werden adulte Kreuzkröten und auch andere Tierarten gezügelt.

Das Brache-Areal beim Adlertunnel bietet bereits heute günstigen Lebensraum einschliesslich Fortpflanzungsgewässer für Pionierarten. Die Flächen sollen ebenfalls als frühes Sukzessionsstadium - d.h. eine auf natürlichen Faktoren beruhende Abfolge von Pflanzen- oder Tiergesellschaften (Biozönose¹²) an einem Standort - erhalten bleiben. In der Lachmatt und auf dem

¹² Gemeinschaft von Organismen verschiedener Arten in einem abgrenzbaren Lebensraum

Schiessstandgelände besteht Potenzial sowohl für die Anlage von flachen Gewässern wie auch für eine Aufwertung als Landlebensraum (extensive Grünlandnutzung, Kleinstrukturen). Entsprechende Massnahmen werden zu einem späteren Zeitpunkt geprüft. Im Weiteren werden Kleinstrukturen wie Ast- und Steinhaufen speziell für Kleinsäugetiere, welche im Gebiet vorkommen, erstellt.

Der Kiesabbau und Deponiebetrieb mit unverschmutztem Aushubmaterial, der in diesem Gebiet schon seit einigen Jahrzehnten erfolgt, wird gemäss bereits vorliegenden Bewilligungen mit entsprechender Rücksichtnahme auf die Amphibien weiterhin bis mindestens zum Jahre 2040 erfolgen. Aus naturschützerischer Sicht ist ein zukünftiger Kiesabbau- und Deponiebetrieb im östlichen Teil des Klingenthal sogar ausdrücklich zu begrüssen.

Eine geregelte Freizeitnutzung im vorderen, südwestlichen Bereich des Schutzgebietes kann und soll nicht ausgeschlossen werden. Dafür ist ein Besucherlenkungskonzept in Erarbeitung.

Im Übrigen gibt es aus Sicht des Naturschutzes nichts dagegen einzuwenden, dass der Adler-tunnel offen bleiben soll.

Die Abgrenzung des Vorranggebiets Natur gemäss angepasster Richtplangesamtkarte übernimmt diejenige des neuen Amphibienlaichgebiets von nationaler Bedeutung (IANB).

Erfolge:

Im Jahre 2012 fand man im Klingenthal gut genährte zweijährige Kreuzkröten, welche vom im Jahre 2011 gezügelten Laich abstammen müssen. Dieser Umstand zeigt, dass die Errichtung des Lebensraums für die Kreuzkröten auf dem richtigen Weg ist.

Im Sommer 2012 wurden im Klingenthal in einem bereits länger bestehenden Tümpel Laich-schnüre der Kreuzkröte gefunden.

Die Nutzung des neuen Kleintierdurchlasses von der Lachmatt (Bereich Adlertunnel) zum Klingenthal (unter der Prattelerstrasse) durch die Kreuzkröten und andere Tierarten konnte nachgewiesen werden.

3.3 Anpassung Objektblatt V1.1 Gesamtverkehrsschau

Rechtsgrundlage

Vgl. Kap. 2.2

Ausgangslage

Das Objektblatt V1.1 Gesamtverkehrsschau ist im Sinne geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 2. Generation. Dazu gehört aber auch der Bundesratsbeschluss betreffend "Raumplanung; Richtplan des Kantons Basel-Landschaft, Genehmigung" vom 8. September 2010, wonach in Ziffer 5 betreffend Objektblatt V1.1, Gesamtverkehrsschau, Planungsanweisung 9b nicht genehmigt worden ist.

Die gewählte Lösung

Die textlichen Ergänzungen betreffend Planungsanweisungen Ziffer 1a und 5b erfolgen mit dem Ziel, Zielkonformität und Widerspruchsfreiheit mit dem Agglomerationsprogramm Basel bzw. dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+" zu erhalten. Dabei stützt sich die Ergänzung zur Ziffer 5b auf die Teilstrategie Verkehr des Zukunftsbilds 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+", wonach die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte für den Güterverkehr bzw. Logistikbetriebe sicherzustellen ist (Teilstrategie Verkehr; V4-1 "*Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte sicherstellen*").

Die Streichung von Planungsanweisung 9b), wonach sich die Infrastruktur des überregionalen Verkehrs an den Bedürfnissen des Regionalverkehrs zu orientieren hat, Ausbauten und Neubauten somit als Konsequenzen des überregionalen Verkehrs aufzufassen sind und zu dessen Lasten gehen, erfolgt gestützt auf oben erwähnten Bundesratsbeschluss vom 8. September 2010.

3.4 Anpassung Objektblatt V1.2 Agglomerationsprogramm

Rechtliche Grundlagen

Vgl. Kap. 2.2

Ausgangslage

Ein Agglomerationsprogramm hat sowohl lokale, regionale als auch übergeordnete Infrastrukturen innerhalb der Agglomeration (Nationalstrassennetz, Eisenbahnfernverkehr) zu umfassen. Nur so kann die Aufgabe, die verschiedenen Bereiche und die verschiedenen "Akteure" innerhalb eines Verkehrsträgers zu koordinieren (z.B. im Bereich Strasse: Gemeinde-, Kantons- und Nationalstrassen) umgesetzt werden, auch wenn die Finanzierungsquellen und Zuständigkeiten unterschiedlich sind.

Bis Ende 2007 wurden beim Bund 30 Agglomerationsprogramme im Hinblick auf eine Mitfinanzierung in der Freigabe der Mittel ab 2011 eingereicht. Sie werden als "Agglomerationsprogramme, 1. Generation" bezeichnet.

Die Abgabe des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation beim Bund basiert auf einer dreijährigen Phase intensiver planerischer Arbeit, in der eine Vielzahl von Akteuren aus Frankreich, Deutschland und der Schweiz für das vorliegende Programm vorbildlich zusammengearbeitet haben. Das Agglomerationsprogramm stellt die grenzüberschreitende Zusammenarbeit in den Bereichen Verkehr und Siedlung auf eine neue Stufe.

Wie bereits mehrfach erwähnt, muss das Agglomerationsprogramm mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen sowie auf den Stand und die voraussichtliche Entwicklung der nationalen Verkehrsnetze abgestimmt sein. Ein Agglomerationsprogramm kann den Grundanforderungen nur entsprechen, wenn es das Resultat grundsätzlicher Überlegungen hinsichtlich eines räumlich konkretisierten Zukunftsbilds der Agglomeration ist, welches Verkehr und Siedlung

umfasst. Das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramm Basel "Korridore+" wurde aufgrund der neuen Bundes- bzw. Grundanforderung 4 (GA4)¹³ in einem partizipativen Prozess als Bestandteil des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation neu erarbeitet. Ausserdem wurden die im Agglomerationsprogramm vorgesehenen Infrastrukturmassnahmen überprüft und teilweise ergänzt.

Die gewählte Lösung

Im Rahmen der konkreten Anpassung von Objektblatt V1.2 wird zur Hauptsache die erforderliche Verankerung und Abstimmung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation, mit dem kantonalen Richtplan vollzogen. Entsprechend wird das Objektblatt V1.2, Agglomerationsprogramm, im Sinne von neuen Fakten, Erkenntnissen und Rahmenbedingungen den aktuellen Verhältnissen angepasst bzw. fortgeschrieben. Dies betrifft insbesondere die Themen

- neue Geschäftsstelle Agglomeration Basel,
- Zukunftsbild 2030 "Korridore+",
- Ergebnisse zum Agglomerationsprogramm Basel, 1. Generation,
- Grobübersicht hinsichtlich der finanziellen Rahmenbedingungen beim Bund sowie
- den formalen Rahmenbedingungen betreffend dem kantonalen Richtplan

Zudem werden die Leitlinien und die damit zusammenhängenden Strategien des Zukunftsbildes 2030 "Korridore+" neu in die Zielsetzung aufgenommen.

3.5 Anpassung Objektblatt V2.1 Übergeordnete Projekte

Rechtliche Grundlage

Vgl. Kap. 2.2

Ausgangslage

Das Objektblatt V2.1, Übergeordnete Projekte, ist im Sinne geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 2. Generation.

Die gewählte Lösung

Neue Richtplanvorhaben und neue Bezeichnung der bestehenden Richtplanvorhaben

In den Objektblättern V2.1, V2.2, V2.3 und V3.3 werden die Bezeichnung der Verkehrsprojekte sowie die richtplanrelevanten Projekte aus dem Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (APBS) übernommen, was folgende Projektbezeichnungsänderungen ("alt" ⇔ "neu") oder neu

¹³ GA4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen in Kohärenz zur Zukunftsbild, Teilstrategie und Priorisierung (erkennbarer roter Faden, vgl. auch "Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation)

eine Aufnahme in den Richtplan nach sich zieht ("neues Projekt"). Untenstehende Tabelle gibt für das Objektblatt V2.1 eine Übersicht über diese Änderungen und verknüpft die Vorhaben überdies mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation (APBS-Nr.).

"alte" Projektbezeichnung (ursprünglich Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft)	"neue" Projektbezeichnung / neues Richtplanvorhaben (gem. Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation)	APBS- Nr.
	→ Neues KRIP-Vorhaben: Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel	Ü10
	→ Neues KRIP-Vorhaben: Stauraumbewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr Auswirkungen auf das (Hochleistungs)-Strassennetz sind im Kanton Basel-Landschaft noch offen	G1
Umfahrung Gundeldingen	ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB-Birsig (Gundeldinger-Tunnel) Die Anknüpfung im Raum Binningen / Margarethen inklusive flankierende Massnahmen sind in diesem Raum noch offen; in Richtplangesamtkarte als orientierender Planinhalt enthalten, da vorab auf Kantonsgebiet BS.	Ü9
H18, Anschluss Aesch (Dornach)	H18, Anschluss Aesch	Ü13
	→ Neues KRIP-Vorhaben: Kapazitätserweiterung A2, Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst	Ü11
H2, Umfahrung Liestal	H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)	Ü12
Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenbergtunnel)	3. Juradurchstich (Neubaustrecke Wisenberg-tunnel gem. Agglomerationsprogramm)	Ü8
Schienenanbindung an den EuroAirport (EAP)	Schienenanbindung EuroAirport	Ü5
Überwerfung Adlertunnel	Entflechtung Liestal	Ü16
Kapazitätssteigerung / Entflechtung Ostkopf Basel	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) Auswirkungen bis und mit Bahnhof Muttenz	Ü1
Kapazitätssteigerung / Entflechtung Ostkopf Basel	Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)	Ü2
Überwerfung Pratteln	Entflechtung Pratteln (1. Etappe)	Ü3

"alte" Projektbezeichnung (ursprünglich Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft)	"neue" Projektbezeichnung / neues Richtplanvorhaben (gem. Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation)	APBS- Nr.
Überwerfung Pratteln	Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden	Ü3
Erstellung von Doppelspurinseln im Laufental	Ausbau Doppelspur Laufental	Ü6

Die Mutation des Objektblattes V2.1 hat für die nachfolgend aufgeführten Richtplanvorhaben folgende Änderungen der Koordinationsstände zur Folge:

		bisheriger Koordinationsst.	neuer Koordinationsst.
V2.1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)	Vororientierung	Festsetzung
V2.1	Entflechtung Liestal	Zwischenergebnis	Festsetzung
V2.1	→ Neu: Stauraumbewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr		Festsetzung
V2.1	Entflechtung Pratteln (1. Etappe)	Zwischenergebnis	Festsetzung
V2.1	Schienanbindung EuroAirport	Vororientierung	Zwischenergebnis
V2.1	→ Neu: Entflechtung Basel-Muttenz Voll- ausbau		Zwischenergebnis
V2.1	→ Neu: Kapazitätssteigerung A2 Osttan- gente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel		Zwischenergebnis
V2.1	→ Neu: Entflechtung Pratteln (Vollaus- bau), Wendegleis Rheinfelden		Vororientierung
V2.1	→ Neu: Kapazitätserweiterung A2 Ver- zweigung Hagnau - Verzweigung Augst		Vororientierung

Entlassung von Richtplanvorhaben aus dem Objektblatt V2.1

"Ausbau H2 Pratteln-Liestal, Realisierung"

Begründung: Das Projekt ist realisiert und eröffnet; entsprechend wird das Vorhaben auch aus der Richtplan-Gesamtkarte gestrichen.

3.6 Anpassung Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz

Rechtliche Grundlage

Vgl. Kapitel 2.2

Ausgangslage

Das Objektblatt V2.2, Kantonsstrassennetz, ist im Sinne geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 2. Generation.

Die gewählte Lösung

Neue Richtplanvorhaben und neue Bezeichnung der bestehenden Richtplanvorhaben

In den Objektblättern V2.1, V2.2, V2.3 und V3.3 werden neu grundsätzlich die Bezeichnung der Verkehrsprojekte sowie die richtplanrelevanten Projekte aus dem Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (APBS) übernommen, was folgende Projektbezeichnungsänderungen ("alt" ⇒ "neu") oder neu eine Aufnahme in den Richtplan nach sich zieht ("neues Projekt"). Untenstehende Tabelle gibt für das Objektblatt V2.2 eine Übersicht über diese Änderungen und verknüpft die Vorhaben überdies mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation (APBS-Nr.).

"alte" Projektbezeichnung (ursprünglich Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft)	"neue" Projektbezeichnung / neues Richtplanvorhaben (gem. Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation)	APBS- Nr.
Verlegung der bestehenden Kantonsstrasse: Rheinstrasse in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Frenkendörfnerstrasse Im Objektblatt G1.4 Salina-Raurica - Verkehr (Gebietsplanung) bereits enthalten und festgesetzt. Der Vollständigkeit halber ins Objektblatt V 2.2 übernommen.	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	M4
	➔ Neues KRIP-Vorhaben: Aesch, Zubringer Pfeffingerring	M7
	➔ Neues KRIP-Vorhaben: Knoten Angenstein / Aesch	M8
	➔ Neues KRIP-Vorhaben: Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	M10

Die Mutation des Objektblattes V2.2 hat für die nachfolgend aufgeführten Richtplanvorhaben folgende Änderungen der Koordinationsstände zur Folge:

Obj.-blatt	BL-Richtplanvorhaben Kantonsstrassennetz	Bisheriger Koordinationsst.	Neuer Koordinationsst.
V2.2	→ Neu: Aesch, Zubringer Pfeffingerring		Festsetzung
V2.2	→ Neu: Knoten Angenstein, Aesch		Festsetzung
V2.2	→ Neu: Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost		Festsetzung
V2.2	→ Neu: Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse), Neubau		Zwischenergebnis
V2.2	→ Neu: Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung		Vororientierung

Bemerkungen zu den Vorhaben "*Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse), Neubau*" und "*Neu: Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung*"

Bereits mit Regierungsratsbeschluss Nr. 1145 vom 17. August 2010 hat der Regierungsrat Basel-Landschaft die Vorlage "Gesamtplanung neue Birsbrücke, Laufen, Kreditvorlage" mittels der Landratsvorlage 2010/281 an den Landrat zur Beratung und Beschlussfassung weitergeleitet. Anlässlich der Landratssitzung vom 19. April 2012 hat der Landrat beschlossen, dass gemäss § 9 des Raumplanungs- und Baugesetz des Kantons Basel-Landschaft das Objektblatt V2.2, Kantonsstrassennetz, wie folgt ergänzt wird:

- Neue Birsbrücke (Grienstrasse): Neubau, Zwischenergebnis
- Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung, Vororientierung

Aufgrund dieses vorgezogenen Verfahrens und der Beschlussfassung durch den Landrat sind die beiden vorgenannten Vorhaben nicht einer erneuten Beschlussfassung durch den Landrat unterworfen und werden in den Richtplankarte als informativer Inhalt dargestellt (vgl. Abschnitt 4). Für die Genehmigung durch den Bundesrat ändert jedoch der Status der beiden Projekte, da die neuen Projekte im Kantonalen Richtplan vom Bundesrat noch nicht genehmigt sind. Entsprechend werden diese in den dazumaligen Unterlagen als Mutation im Richtplan dargestellt werden.

Bemerkungen zum Vorhaben "*Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost*"

Im Rahmen der Überlegungen zum neuen KRIP-Vorhaben "Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal Ost" zeigte sich, dass durch die Übernahme der Kasinostrasse - an Stelle der Militärstrasse - ins Kantonsstrassennetz die Wirksamkeitskriterien des Agglomerationsprogramms möglicherweise umfassender erfüllt werden können; vor allem in den Teilbereichen Siedlung und Fuss- und Veloverkehr. Im Rahmen der Projekterarbeitung wurde auf fachlicher Stufe die Änderung der vorgesehenen Übernahme (Kasinostrasse an Stelle der Militärstrasse) seitens der Stadt Liestal gutgeheissen. Diese neue vorgesehene Übernahme der Kasinostrasse (Parz. Nr. 1729) sowie die bisher gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur als Zwischenergebnis bezeichnete Übernahme des südlichen Teils der Gasstrasse (Parz. Nr. 924), des Weiherwegs (Parz. Nr. 933) sowie der Rosenstrasse (Parz. Nr. 1593, 5574 und 5575) werden neu festgesetzt. Damit können die konkreten Übernahmemodalitäten in einer nachfolgenden Landratsvorlage an die Hand genommen werden.

Nicht-richtplanrelevante Strassenvorhaben des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation

Die Beruhigung der Ortsdurchfahrt Aesch, gemäss APBS als Eigenleistung klassiert (M9), wird gemäss konstanter Praxis nicht als KRIP-Vorhaben aufgeführt, da es sich um eine Strassensanierung mit gleichzeitiger Neugestaltung handelt. Gleiches gilt für die Verkehrsraumgestaltung Rheinstrasse Liestal (Flankierende Massnahmen Hauptstrasse H2 Pratteln-Liestal; FlaMa HPL, H2). Es handelt sich dabei um flankierende Massnahmen (Strassensanierung und Neugestaltung), welche im Rahmen des Ausbaus "H2 Pratteln-Liestal" zu realisieren sind.

Entlassungen von Richtplanvorhaben aus dem Objektblatt V2.2

"Brislach-Zwingen, Birsbrücke, Neubau"

Begründung: Das Projekt ist realisiert und eröffnet; entsprechend wird es auch in der Richtplan-Gesamtkarte nicht mehr aufgeführt.

3.7 Anpassung Objektblatt V2.3 Schienennetz

Rechtliche Grundlage

Vgl. Ziffer 2.2.

Ausgangslage

Das Objektblatt V2.3, Schienennetz, ist im Sinne geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 2. Generation aber auch die Tramnetzstudie 2020.

Die gewählte Lösung

Neue Richtplanvorhaben und neue Bezeichnung der bestehenden Richtplanvorhaben

In den Objektblättern V2.1, V2.2, V2.3 und V3.3 werden neu grundsätzlich die Bezeichnung der Verkehrsprojekte sowie die richtplanrelevanten Projekte aus dem Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation (APBS) übernommen, was folgende Projektbezeichnungsänderungen ("alt" ⇒ "neu") oder neu eine Aufnahme in den Richtplan nach sich zieht ("neues Projekt"). Untenstehende Tabelle gibt für das Objektblatt V2.3 eine Übersicht über diese Änderungen und verknüpft die Vorhaben überdies mit den Massnahmen des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation (APBS-Nr.).

Im Übrigen wird - im Sinne einer trinationalen Koordination und Abstimmung - eine Planungsanweisung aufgenommen, welche die kantonalen Stellen beauftragt, eine Strategie zur ÖV-Priorisierung, welche auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs aufnimmt, auszuarbeiten. Sie ist der Vollständigkeit halber ebenfalls in untenstehender Liste aufgeführt.

"alte" Projektbezeichnung (ursprünglich Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft)	"neue" Projektbezeichnung / neues Richtplanvorhaben (gem. Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation)	APBS- Nr.
	→ Neue Planungsanweisung: ÖV-Priorisierung	Ö34
	→ Neues KRIP-Vorhaben: Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen	Ö19
	→ Neues KRIP-Vorhaben: ÖV-Drehscheibe Laufen	Ö30
Doppelspurausbau Ettingen-Flüh	Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen- Flüh	Ö36
Ausbau Hafenbahn / Ringerschliessung (Güterverkehr)	Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz (Güterverkehr)	G3
	→ Neues KRIP-Vorhaben: Neue Tramverbindung Dreispitz	Ö17
Tramverlängerung Pratteln - Augst	Tramerschliessung Salina-Raurica (1. Etappe)	Ö18a
	Tramerschliessung Salinas-Raurica (2. Etappe)	Ö18b
	→ Neues KRIP-Vorhaben: Tramverlängerung Allschwil-Letten	Ö 20
	→ Neues KRIP-Vorhaben: Expressstram Linie 10	Ö21
Tangentialverbindung Reinach - Dornach	ÖV-Korridor Reinach - Dornach	Ö32
	→ Neues KRIP-Vorhaben: Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)	Ö35
	→ Neues KRIP-Vorhaben: Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein	

Nicht-richtplanrelevante ÖV-Vorhaben des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation

Das Projekt Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof) findet sich im Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation, wird aber als nicht richtplanrelevant eingestuft, da es sich um ein rein kommunales Projekt handelt.

Die Mutation des Objektblattes V2.3 hat für die nachfolgend aufgeführten Richtplanvorhaben folgende Änderungen der Koordinationsstände zur Folge:

Obj.-blatt	BL-Richtplanvorhaben Schienennetz	Bisheriger Koordinationsst.	Neuer Koordinationsst.
V2.3	Tramerschliessung Salina-Raurica (1. Etappe)	Zwischenergebnis	Festsetzung
V2.3	Tramerschliessung Salina-Raurica (2. Etappe)	Zwischenergebnis	Festsetzung
V2.3	→ Neu: Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen		Festsetzung
V2.3	→ Neu: ÖV-Drehscheibe Laufen		Festsetzung
V2.3	Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain	Festsetzung	Entlassung
V2.3	Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz (Güterverkehr)	Vororientierung	Festsetzung
V2.3	→ Neu: Neue Tramverbindung Dreispitz		Zwischenergebnis
V2.3	→ Neu: Tramverlängerung Allschwil-Letten		Zwischenergebnis
V2.3	→ Neu: Expresstram Linie 10		Zwischenergebnis
V2.3	ÖV-Korridor Reinach-Dornach	Vororientierung	Zwischenergebnis
V2.3	→ Neu: Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Lampenberg-Hölstein		Zwischenergebnis

Entlassungen von Richtplanvorhaben aus dem Objektblatt V 2.3

"Bahnhof Dornach-Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain"

Begründung: Das Projekt ist realisiert und eröffnet; neu Ausgangslage.

Entlassungen von Planungsanweisungen aus dem Objektblatt V2.3

"Planungsanweisung a): Der Regierungsrat wird beauftragt, bezüglich der Linienführung der S-Bahn (Herzstück Regio-S-Bahn) mit dem Kanton Basel-Stadt das Gespräch aufzunehmen"

Begründung: Das Projekt ist mittlerweile aufgegeben. Dabei wurde eine gemeinsame Projektorganisation und Finanzierung vereinbart. Die Planung wurde erstellt und bewilligt.

3.8 Anpassung Objektblatt V3.2 Wanderwege

Rechtliche Grundlagen

Gemäss Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985 (FWG)¹⁴ 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.

¹⁴ SR 704

Ausgangslage

Mit Beschluss vom 7. Dezember 2010 hat der Landrat einem Verpflichtungskredit für die Überprüfung und Neusignalisation des Wanderwegnetzes zugestimmt. Entsprechend den Qualitätszielen, wie sie für das Wanderwegnetz in der Schweiz definiert sind, ist auch für das Baselbieter Wanderwegnetz die Qualitätssteigerung das Hauptziel. Dies bedeutet: attraktivere Wegführungen, weniger Hartbelagsflächen, bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr, eindeutige und klare Signalisation. Dabei ist nicht auszuschliessen, dass das bestehende Wanderwegnetz in seiner Gesamtheit reduziert wird, da Parallelrouten und Redundanzen eliminiert werden. Auf eine eigentliche Erweiterung des Wanderwegnetzes wird bewusst verzichtet.

Die gewählte Lösung

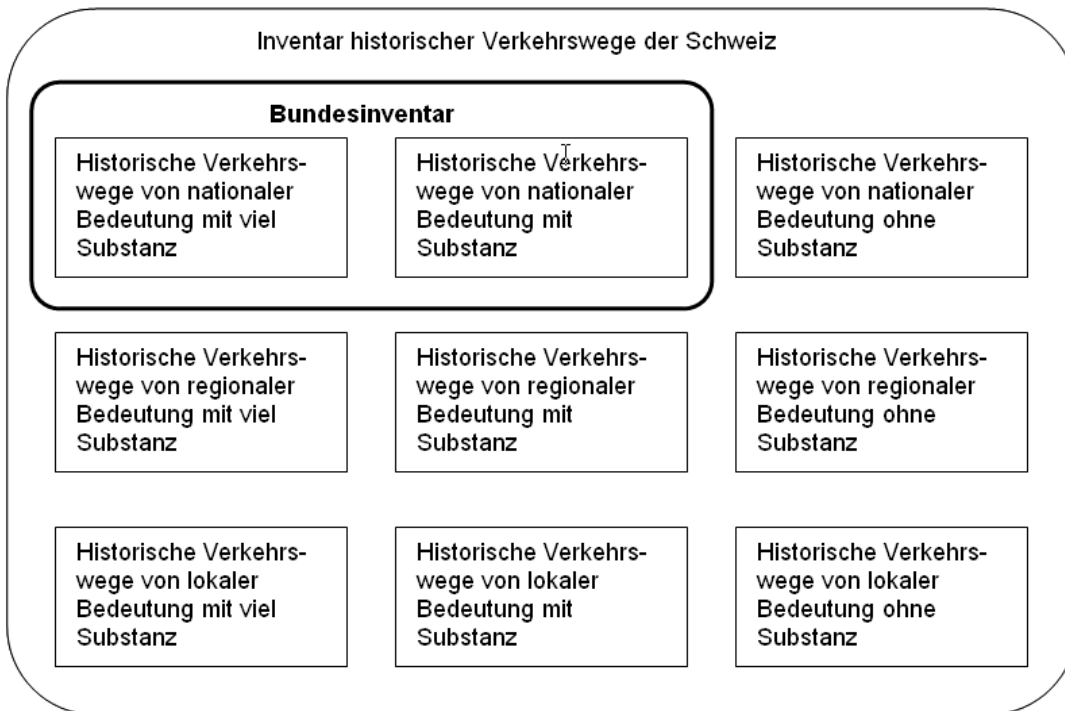
Für die Überprüfung des Wanderwegnetzes wird der Kanton in mehrere zusammenhängende Wandergebiete unterteilt, die jeweils separat bearbeitet werden. Neue respektive überarbeitete Wanderwegnetze liegen für das Laufental und den Bezirk Arlesheim westlich der Birs sowie für die Gemeinden rund um den Gempfen vor. Die betroffenen Gemeinden hatten im Rahmen einer Konsultation bereits Gelegenheit zum neuen Konzept ein erstes Mal Stellung zu nehmen.

Das Objektblatt V3.2 wird bei den örtlichen Festlegungen mit einer Bestimmung ergänzt, dass Änderungen am Wanderwegnetz, die nur eine Gemeinde betreffen und deren Zustimmung erhalten, als Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen werden können. Damit kann das im Richtplan dargestellte Wanderwegnetz aktuell gehalten werden, ohne dass jeweils eine Richtplan-Anpassung in die Wege geleitet werden muss.

3.9 Neues Objektblatt V3.4 Historische Verkehrswege

Rechtliche Grundlagen

Historische Verkehrswege, deren Geländeformen (z.B. Hohlwege) oder begleitende Elemente (z.B. Wegkreuze, Brücken) gelten als Kulturdenkmäler, also als von Menschenhand geschaffene Werke. Beim Schutz der historischen Verkehrswege geht es somit um den Erhalt des historischen Kulturgutes, gleichzeitig aber auch in bedeutendem Masse um den Erhalt landschaftsprägender Elemente, die historische Verkehrswege doch häufig in erheblichem Ausmass begleiten. Ihr Verschwinden hätte nicht nur den Verlust eines Teils des historischen Erbes zur Folge, sondern würde gleichzeitig auch eine Verminderung der landschaftlichen Vielfalt bedeuten.



Je nach Kategorie unterliegen historische Verkehrswege differenzierten Bestimmungen. Bei Objekten von *nationaler Bedeutung* mit *viel Substanz* bzw. mit *Substanz* richtet sich der Schutz nach den Bestimmungen der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS)¹⁵. Die Objekte sind ungeschmälert zu erhalten, jedenfalls aber grösstmöglich zu schonen. Bei Objekten von *regionaler* oder *lokaler Bedeutung* mit *viel Substanz* bzw. mit *Substanz* richtet sich der Schutz nach den allgemeinen Bestimmungen über den Natur- und Heimatschutz resp. nach § 102 Abs. 2 der Kantonsverfassung¹⁶ und nach § 3 Bst. e des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes¹⁷.

Die am 1. Juli 2010 in Kraft gesetzte Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) verlangt in Art. 9 von den Kantonen, das Bundesinventar bei der Erstellung ihrer Richtpläne zu berücksichtigen. Sie ist in diesem Punkt gleichlautend wie die Verordnungen über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (BLN)¹⁸ und das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS)¹⁹.

Ausgangslage

Für das Gebiet des Kantons Basel-Landschaft verzeichnet das IVS insgesamt 2'401 Objekte mit einer Streckenlänge von total 1'025 km. Wie die Darstellung unten zeigt, weist nur eine geringe Anzahl Objekte viel Substanz auf.

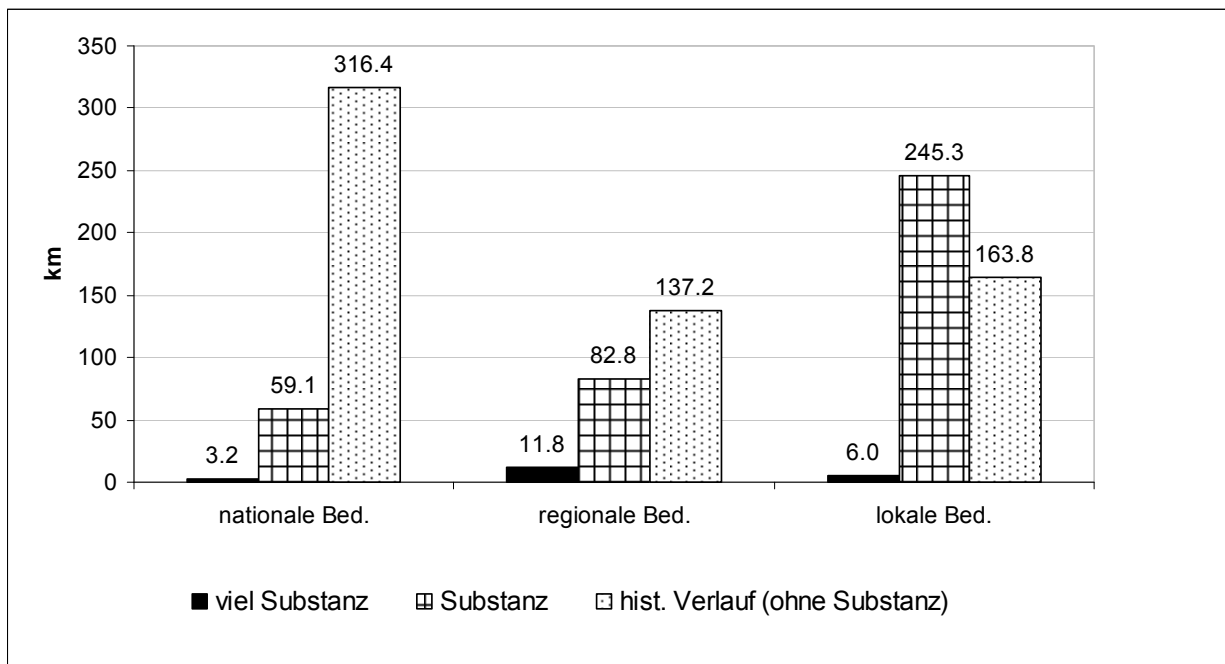
¹⁵ SR 451.13

¹⁶ GS 29.276

¹⁷ GS 33.0289

¹⁸ SR 451.11

¹⁹ SR 451.12



Die gewählte Lösung

Betreffend Planungsgrundsätzen und -anweisungen lehnt sich das Objektblatt V3.4 stark an das mit der KRIP-Anpassung 2011 neu eingeführte Objektblatt L3.3 BLN-Objekte an. Den Gemeinden und dem Kanton wird die Aufgabe übertragen, die historischen Verkehrswege bei ihren Planungen und bei der Realisierung von Vorhaben zu berücksichtigen. Im Planungsbericht nach Art. 47 ist aufzuzeigen, wie diese Berücksichtigung erfolgt ist.

Die Aufnahme historischer Verkehrswege in die Nutzungsplanung dient in erster Linie der Information der Bevölkerung sowie der kantonalen und kommunalen Behörden über das Vorhandensein von historischen Verkehrswegen, auf die beispielsweise bei Bauvorhaben besondere Rücksicht genommen werden muss.

Der Einbezug von historischen Verkehrswegen ins kantonale Wanderwegnetz leitet sich ab aus Art. 3 Abs. 2 FWG und ist analog bereits im Objektblatt V3.2 Wanderwege verankert.

Auf die Darstellung der historischen Verkehrswege im kantonalen Richtplan wird verzichtet. Im Richtplan-Massstab 1:50'000 sind die teilweise nur kurzen Wegstrecken nicht eindeutig lokalisierbar. Der Bestand an historischen Verkehrswegen kann im Internet eingesehen werden (www.geo.bl.ch). Die einzelnen Kategorien sind farblich differenziert nach Bedeutung und mit unterschiedlicher Strichstärke für den Substanzgehalt dargestellt. Über den Info-Knopf kann zu jedem Streckabschnitt die jeweilige Dokumentation heruntergeladen werden.

4. Erläuterungen zu den Änderungen der Richtplankarten

Zu beschliessen sind die "Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur" sowie die "Richtplan-Gesamtkarte". Die "Erläuternde Karte zu den Anpassungen und Fortschreibungen des Kantonalen

Richtplans Basel-Landschaft 2012" zeigt in einer Gesamtschau die Veränderungen der Karten auf und hat rein informativen Charakter.

4.1 Änderungen Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

In der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur werden die Strassen-, Schienen- und Wegnetze, die Knoten des Bundesstrassennetzes sowie die Strassenkategorien (HLS, HVS, übrige Kantonsstrassen) durch den Landrat festgelegt. Zudem führt auch die Änderung des Koordinationsstands zu einer Anpassung des Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, sofern diese eine Änderung des Netzstatus nach sich zieht, z.B. von einer Trasseesicherung (i.d.R. Zwischenergebnis) zu einer Aufnahme ins Strassen- oder Schienennetz als Netzbestandteil (Festsetzung). Vororientierungen werden nicht oder nur ausnahmsweise als Trasseesicherung in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur abgebildet.

a) Neue Netzelemente

Gegenüber dem KRIP 2010 sollen folgende richtplankartenrelevante neue Netzelemente in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur aufgenommen werden:

- Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen,
- Ausbau Hafenbahn/Ringerschliessung (Güterverkehr)
- neue Wanderwege (vgl. Abschnitt 3.7)
- neue Knoten auf der H18 im Raum Angenstein: Aufgrund der Planungsanweisung V2.2b²⁰ wurde gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden und dem Kanton Solothurn die Netzstrategie Muggenberg entwickelt. Im Endzustand sieht diese für das Strassennetz einen langen Muggenbergtunnel mit jeweils zwei Halbanschlüssen vor. Es hat sich aber gezeigt, dass sich die aus kantonaler und auch kommunaler Sicht wichtigsten Ziele zu einem grossen Teil bereits mit einem günstigeren Anschluss Angenstein kurz- bis mittelfristig realisieren lassen. Aus diesem Grund ist in Aesch Süd für diesen Zwischenzustand ein Vollanschluss vorgesehen. Im Endzustand wird der Anschluss Aesch Süd als nordgerichteter Halbanschluss ausgestaltet werden.

Folgende richtplankartenrelevante Aufstufung (Trasseesicherung → Netzbestandteil) findet sich in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur:

- Trammerschliessung Salina Raurica 1. Etappe und 2. Etappe (vorher Trasseesicherung)

Als neue Trasseesicherungen sollen aufgenommen werden (vgl. Abschnitt 3.6):

- Tramverlängerung Allschwil-Letten
- Neue Tramverbindung Dreispitz

²⁰ Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richtplan separate Landratsbeschlüsse über die Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vor. Vorgängig führt er mit den Gemeinden eine Anhörung über Inhalt und Abtretungs- bzw. Übernahmemodalitäten durch.

b) Neugliederung der Strassenkategorien

Aufgrund der neuen Anforderung des Bundes werden die Strassen des Bundes und des Kantons in sechs Kategorien unterteilt (soweit notwendig sind wichtige Neuordnungen in Klammern genannt):

- Nationale Hochleistungsstrassen
- Hochleistungsstrassen von nationaler Bedeutung (H2, H18 bis Aesch Süd sowie Eggfluetunnel)
- Kantonale Hochleistungsstrassen
- Hauptverkehrsstrasse von nationaler Bedeutung (H18 Aesch Süd - Ostportal Eggfluetunnel und H18 von Westportal Eggfluetunnel bis Kantonsgrenze zum Jura)
- kantonale Hauptverkehrsstrasse (keine Änderung)
- übrige Kantonsstrassen (keine Änderung)

Neu gegenüber dem KRIP 2010 sind somit die Kategorien "Hochleistungsstrasse von nationaler Bedeutung" sowie "Hauptverkehrsstrasse von nationaler Bedeutung".

c) Streichung von Netzelementen

Gestrichen werden einzig diverse Wanderwegstrecken gemäss Ziffer 3.7.

d) Darstellung informativer Planinhalte (Fortschreibung)

Informativ werden folgende, bereits vom Landrat beschlossene, aber noch nicht durch den Bundesrat genehmigte Netzelemente als Trasseesicherung aufgenommen (vgl. Abschnitt 3.5):

- Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse)
- Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt

4.2 Änderungen Richtplan-Gesamtkarte

In der Richtplan-Gesamtkarte werden die Richtplanvorhaben - bezüglich Verkehr betrifft dies insbesondere Infrastrukturvorhaben bzw. Netzergänzungen - und Raumkategorien dargestellt. Dabei wird u.a. zwischen kantonalen und ausserkantonalen Vorhaben mit Relevanz für den Kanton unterschieden. Vorhaben ausserhalb des kantonalen Territoriums werden als Ausgangslage dargestellt. Falls diese Vorhaben infrastrukturelle Bauten und Anlagen auch im Basbiet nach sich ziehen könnten, werden diese im Objektblatt zudem als Beschlussinhalt aufgeführt.

a) Richtplaninhalte Verkehrsinfrastruktur

Die infrastrukturellen Inhalte der Richtplan-Gesamtkarte spiegeln zum einen die neuen Netzelemente der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, die noch nicht realisiert sind, zum andern werden weitere Infrastrukturverbesserungen visualisiert, die nicht als zusätzliche Netzelemente

dargestellt werden können (z.B. Entflechtungen auf dem Normalspurnetz; diese ermöglichen den Viertelstundentakt auf der S-Bahnlinie). Hinzu kommen die Anpassungen im Kontext der Übernahme von Gemeindestrassen in Liestal durch den Kanton (vgl. Kapitel 3.6, S. 23).

b) Beschlussinhalt Vorranggebiete Natur: Verlegung des - IANB-Objekts "BL 98 Zurлиндengrube" / Schaffung eines Ersatzstandorts

In der Richtplan-Gesamtkarte ist die umhüllende Begrenzung von Kern- und Umgebungszone dargestellt, wie sie zum jetzigen Zeitpunkt als für das Verlegungsprojekt erforderlich beurteilt wird. Der dafür erforderliche genaue Perimeter insbesondere die nötige Etappierung für das zukünftige Amphibienlaichgewässer wird zusammen mit dem BAFU, der Gemeinde Muttenz sowie den betroffenen Grundeigentümern und Nutzungsberechtigten mittels regierungsrätliche Aufnahme dieses Objekts ins Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung festgelegt.

c) Informativer Inhalt (Fortschreibung)

- Sanierungstunnel Belchen: Da die Auswirkungen des Richtplanvorhabens "Sanierungstunnel Belchen" auf das übergeordnete Strassennetz gross sein werden, ist es dem Regierungsrat ein Anliegen, dieses bereits festgesetzte Vorhaben auch in der Richtplan-Gesamtkarte informativ zum Ausdruck zu bringen.
- Durch den Landrat bereits beschlossen, aber noch nicht durch den Bundesrat genehmigt sind die als Trasseesicherung aufgenommenen Elemente "Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse)" sowie "Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt". Sie werden deshalb analog zur Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur informativ, d.h. als Fortschreibung in der Richtplan-Gesamtkarte aufgeführt (vgl. Abschnitt 3.5).

4.3 Erläuternde Karte zu den Anpassungen und Fortschreibungen des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft 2012

Die "Erläuternde Karte zu den Anpassungen und Fortschreibungen des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft 2012" zeigt in einer Gesamtschau die Veränderungen der Karten auf und hat rein informativen Charakter. Nebst den neuen Richtplaninhalten zeigt die Karte insbesondere auch auf, welche Infrastrukturen realisiert oder bald realisiert sind und deshalb aus der Richtplan-Gesamtkarte gestrichen werden können. Es sind dies Veränderungen ohne Landratsbeschluss (Fortschreibung).

5. Kosten

Bei der Ausarbeitung des Infrastrukturfondsgesetzes²¹ wurde festgehalten, dass die Mittelzuteilung nach Massgabe der Wirksamkeit der geplanten Infrastrukturen erfolgen solle und nicht gleichmässig über das ganze Land. Dies setzt die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms in den Bereichen Siedlung und Verkehr voraus, welches den Einsatz der verschiedenen Verkehrsmittel optimiert und auf die Ziele und Massnahmen der Raumplanung abstimmt. Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes, wobei hierfür auch die nicht infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr entscheidend sind.

Durch die vorliegende Mutation des Kantonalen Richtplanes entstehen keine direkten Kosten; alle beschriebenen Verkehrsinfrastrukturvorhaben müssen - wie bis anhin - über die dafür vorgesehenen Verfahren (Publikation, Auflage etc.) abgewickelt und von den zuständigen Gremien gutgeheissen (Finanzbeschlüsse etc.) werden. Generell wird eine Massnahme nur dann als baureif erachtet, wenn zwei Jahre vor der geplanten Umsetzung ein Vorprojekt vorliegt. Für jede bau- und finanzreife Massnahme ist eine Finanzierungsvereinbarung zwischen der Agglomeration und dem Bund abzuschliessen, in welcher auch die relevanten Umsetzungsfragen im Detail geregelt werden.

Zum Zeitpunkt des Subventionsgesuchs - Leistungsvereinbarung für das ganze Agglomerationsprogramm - werden die Kosten gemäss eingereichtem Agglomerationsprogramm 2. Generation berücksichtigt. Sie stellen eine Obergrenze dar und können nicht mehr angepasst werden, ausser für die Anrechnung der Teuerung. Es besteht also ein virulentes Interesse, dass die Kostenschätzungen möglichst präzise sind. Zudem gilt es zu bedenken, dass bei den Agglomerationsprogrammen der 2. Generation auch die Umsetzung der Massnahmen der 1. Generation für die Festlegung des Beitragssatzes mitbestimmend ist. Bei einer mangelhaften Umsetzung der Massnahmen aus dem vorangehenden Agglomerationsprogramm kann dies für die nächste Generation zu einem Malus (tieferer Mitfinanzierungsanteil) bei der Beurteilung führen. Dabei dürfen auch der Realisierungsfortschritt der Eigenleistungen und die Umsetzung von Siedlungsmassnahmen in keinem Missverhältnis zum Realisierungsfortschritt grösserer vom Bund mitfinanzierter Massnahmen stehen. Auf diese Weise soll sichergestellt werden, dass im Rahmen der Vierjahresperioden keine Verzerrungen der Programmwirkung entstehen. Der Beitragssatz des Bundes liegt zwischen 30 und 50%.

Das neue Objektblatt "V3.4 Historische Verkehrswege" hat keine unmittelbaren Kosten zur Folge. Bei der Sicherung von "historischen Verkehrswegen" handelt es sich um eine kommunale Aufgabe, welche in der Regel mit der Revision des Strassennetzplanes bzw. des Zonenplans Landschaft umgesetzt wird und im Vollzug voraussichtlich keine Mehrkosten generiert.

5.1 Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

²¹ Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen (IFG)

6. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Mit Beschluss Nr. 0383 vom 5. März 2013 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) mit der Durchführung der öffentlichen Vernehmlassung zum kantonalen Richtplan, Entwurf zur Anpassung 2012 "Agglomerationsprogramm Basel / Verkehr" beauftragt. Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat in ihrem Schreiben vom 7. März 2013 das grenznahe Ausland, die Nachbarkantone, die Gemeinden, die Parteien und Verbände eingeladen, Stellung zum Entwurf zur Richtplananpassung 2012 zu nehmen. Mit gleichem Schreiben wurden die Gemeinden aufgefordert, die Vernehmlassungsunterlagen in ihrer Gemeinde während der Vernehmlassungsfrist vom 12. März – 13. Juni 2013 aufzulegen und in ihrem Publikationsorgan auf die Auflage hinzuweisen. Die Unterlagen waren auch im Sekretariat des Amtes für Raumplanung sowie mittels Internetauftritt einsehbar. Zudem wurde im Amtsblatt des Kantons Basel-Landschaft in der Ausgabe vom 21. März 2013 sowie in der Basler-Zeitung und der Basellandschaftlichen Zeitung vom 20. März 2013 auf die Vernehmlassung aufmerksam gemacht.

Insgesamt gingen 71 Stellungnahmen ein, die sich wie folgt verteilen.

Gemeinden	36
Nachbarkantone	3
Grenznahe Ausland	1
Bund (ARE / BAFU, BLW, BAZL, VBS, ASTRA, BAK, EFV, SECO, BAV, SBB, ENHK)	1
Parteien	7
Verbände	14
Private / Übrige	9

Insgesamt schlossen sich 12 Gemeinden der Stellungnahme des Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) vollumfänglich und 12 mit eigenen Ergänzungen an. 7 Gemeinden haben eine eigene Stellungnahme eingereicht und 2 Gemeinden haben sich der Stellungnahme der Baselbieter Bauverwalter-Konferenz angeschlossen. Es bleibt der Hinweis, dass gemäss Beschluss der Delegierten der Generalversammlung des VBLG, sich diejenigen Gemeinden, die keine eigene Vernehmlassung einreichen, der Vernehmlassung des VBLG anschliessen und bei der Auswertung der Vernehmlassung entsprechend zu beachten sind.

Insgesamt wurden 203 konkrete Anträge gestellt, wovon einige sich nur in Nuancen unterscheiden, ein grosser Teil sich aber diametral widerspricht. Dieser Sachverhalt ist der Grund, weshalb Kapitel 6 "Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens" umfangreich ausgefallen ist. Weitergehende Kürzungen und thematische Zusammenfassungen wären den Anliegen nur unzureichend gerecht geworden und hätten auch zu einer insgesamt unübersichtlichen Situation geführt.

Vielfach richten sich die Stossrichtungen der Anträge nicht grundsätzlich gegen die Vorlage. Primär richtet sich die Kritik gegen die zeitliche bzw. verfahrensmässige Abfolge zwischen den Beschlüssen des Agglomerationsprogramms und der KRIP-Mutation bzw. der nur beschränkt möglichen politischen Auseinandersetzung/Diskussion. Dies zumal nicht der ganze Kanton Basel-Landschaft innerhalb des vom Bund festgelegten Agglomerationsperimeters liegt, die Auswirkungen aber durchaus für den ganzen Kanton Folgen haben.

Zusammen mit den 50 Gemeinden, welche keine Stellungnahme abgaben und deren Nichtststellungnahme somit als Zustimmung zu werten ist, ist der Deckungsgrad der Stellungnahmen der Gemeinden mit derjenigen des VBLG hoch.

Bei den Natur- und Umweltverbänden ist festzustellen, dass diese sich auch den Stellungnahmen vom Verkehrs-Club der Schweiz, Sektion beider Basel (VCS) und Pro Velo beider Basel angeschlossen haben bzw. diese Stellungnahmen explizit durch die Natur- und Umweltverbände unterstützt werden.

6.1 Generelle Stimmungslage zur KRIP-Anpassung 2012

Die Schweizerische Volkspartei (SVP) verlangt grundsätzlich, dass der Wirtschaftsoffensive bei allen kantonalen Vorlagen eine zentrale Rolle zukommen müsse. Dementsprechend müsse auch der kantonale Richtplan auf diese Zielvorgabe abgestimmt werden, sowohl hinsichtlich der Priorisierung der Verkehrsanschlüsse von Wirtschaftsgebieten wie auch hinsichtlich der planerischen Zielformulierung für diese Gebiete.

Zudem bemängelt die SVP, dass die Beschriebe zur Ausgangslage in den vorliegenden Anpassungen jeweils viel zu ausführlich seien. Die betroffenen Objektblätter (vgl. V1.1, V1.2, V2.1) würden dadurch schnell veralten und erneut nachgeführt werden müssen. Das sei eine unnötige Arbeitsbeschaffung für die Verwaltung und den ganzen politischen Prozess.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Projekte gemäss dem Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation, stehen durchaus im Kontext mit der Wirtschaftsoffensive bzw. mit den Arbeitsplatzgebieten von kantonalen Bedeutung (Räume: Aesch-Reinach-Dornach-Arlesheim, Münchenstein "Dreispitz", Allschwil "ELBA / Bachgraben", Pratteln "Salina-Raurica", Liestal etc.). Dabei muss zwischen den verschiedenen Verkehrsmitteln eine wesensgerechte Rollenteilung erfolgen. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms müssen für eine Mitfinanzierung auch die Wirkungskriterien des Bundes erfüllt werden; die Beschreibung im Richtplan muss mit dem Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation folglich konsistent sein.

Die Um- und Beschreibungen der Projektflächen sind nochmals überprüft worden. Für das Verständnis und die Einordnung, wie die Projekte finanziert werden sollen, ist eine minimale Umschreibung nötig; sowohl zukunftsgerichtet als auch historisch.

Aus Sicht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) bzw. der involvierten Bundesstellen wird die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kantonen noch ungenügend berücksichtigt. So sind die Vorhaben in Bundeskompetenz bis zur Genehmigung in ihrem Planungsstand noch abzustimmen und gemäss den Anträgen zu bereinigen. Bei Projekten, welche sich nicht auf Kantonsgebiet von Basel-Landschaft befinden, empfiehlt der Bund dem Kanton, seine Interessen im Richtplan offenzulegen; sie sind als orientierender Inhalt im Richtplan darzustellen. Daraus können Anweisungen an die Behörden entstehen und formuliert werden. Zudem wird darauf hingewiesen, dass der Netzbeschluss Nationalstrassen aufgrund der Volksabstimmung vom 24. November 2013 nicht in Kraft gesetzt werden kann, weshalb die entsprechenden Aussagen zu streichen sind. Die kantonalen Strecken mit nationaler Bedeutung gemäss dem Sachplan Verkehr verbleiben somit weiterhin in kantonalen Hoheit.

Es wurden von Bundesseite folgende konkrete Aufträge für die Überarbeitung formuliert:

- Vorhaben in Bundeskompetenz sind mit den Planungen des Bundes abzustimmen und gemäss dem vorliegenden Bericht zu bereinigen.
- Projekte, die sich nicht auf dem Kantonsgebiet von Basel-Landschaft befinden, sind als orientierender Inhalt im Richtplan darzustellen.
- Die Aussagen im Zusammenhang mit dem Inkrafttreten des neuen Netzbeschlusses Nationalstrassen sind zu streichen.
- Die Aussagen im Richtplan zur Botschaft FABI/STEP sind auf ihre Aktualität gemäss den parlamentarischen Beschlüssen des Stände- und Nationalrats vom Sommer 2013 zu überprüfen und anzupassen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Der Regierungsrat hat veranlasst, dass mit den betroffenen Bundesstellen zur Bereinigung der Bundesanliegen nochmals Gespräche stattgefunden haben. Insbesondere wurden anlässlich der Sitzung vom 3. März 2014 mit dem Bundesamt für Strassen (ASTRA) die noch offenen und beanstandenden Punkte bereinigt.

Gemäss dem VBLG und der Bauverwalter-Konferenz seien im Interesse einer minimalen Rechtssicherheit weitere Anpassungsvorlagen nicht in zu kurzen Intervallen folgen zu lassen. Mit der anstehenden Umsetzung der Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung sowie der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) zeichneten sich bereits weitere Anpassungsbedürfnisse des KRIP ab. Man möchte sich nicht an jährliche KRIP-Anpassungen gewöhnen müssen. Die Dynamik des KRIP dürfe die Rechtssicherheit nicht unverhältnismässig einschränken. Dies könne zu einem dauernden Abwarten der Gemeinden führen. Insbesondere hofft auch die Gemeinde Pfeffingen, dass nicht jedes Jahr mit neuen Anpassungen der Normkosten und damit mit höheren Gemeindeanteilen zu rechnen sei.

Was aus der Strategie "Korridore+" für das "übrige Siedlungsgebiet" des Kantons Basel-Landschaft folge, in dem heute 35% der Bevölkerung lebten, bleibe völlig offen. Für die ländlichen Gebiete des Kantons Basel-Landschaft – Ausnahme Freiraumkonzept Birsstadt – würden Perspektiven fehlen. Es werde erwartet, dass die kommende Anpassung des KRIP an die RPG-Revision zum Anlass genommen werde, die fehlenden strategischen Überlegungen nachzuholen und dafür sinnvolle Ansätze zur Diskussion zu stellen.

Im Rahmen der letzten Anpassung des Richtplans 2011/2012 wird bemängelt, dass kein Mitwirkungsbericht erstellt wurde, aus welchem ersichtlich ist, welche Anträge übernommen wurden und welche nicht. Es wird verlangt, dass entsprechend noch ein Mitwirkungsbericht erstellt wird, der den Mitwirkenden zugestellt wird.

Stellungnahme des Regierungsrates

Der Regierungsrat hat grosses Verständnis für die vorgebrachten Anliegen. Die zahlreichen gesetzlichen Anpassungen wie auch die diversen Planungsaufträge im Kantonalen Richtplan – wie im Einwand schon bemerkt – führen zu einer Vielzahl von Richtplananpassungen, die zeitlich zu staffeln sind. Der Regierungsrat ist aber bemüht, die Anzahl der Anpassungen so klein wie möglich zu halten. Vielfach handelt es sich bei den Mutationen um neue Themen (vgl. RPG Art. 9) und Aufträge (Pendenzen) des Bundes, welche vom Kanton zu erledigen sind. Weiter entstehen durch neue Rechtserlasse des Bundes oft neue Aufträge im Rahmen der kantonalen Richtplanung. Dies allerdings meist im Sinne von Ergänzungen und nicht als grundlegende Änderungen. Dadurch wird die Rechtssicherheit im Bestand nicht in Frage gestellt. Nach Auffassung

des Regierungsrates ergeben sich aufgrund dieser ergänzenden Richtplanmutationen auch keine Gründe, um mit der Umsetzung der Richtplanumsetzung – speziell in den Gemeinden – zuzuwarten. Um den Weiterverlauf der planerischen Prozesse zu ermöglichen, sind derartige Ergänzungen im kantonalen Richtplan aber erforderlich bzw. Voraussetzung.

Die Umsetzung der Strategie "Korridore+" für das "ländliche Siedlungsgebiet" des Kantons Basel-Landschaft wird Gegenstand des Raumkonzepts bzw. der Richtplananpassung/-überarbeitung sein, welcher es im Übrigen auch aufgrund der RPG-Teilrevision vom 12. Juni 2012 bedarf.

Der Mitwirkungsbericht zu Mutationen des kantonalen Richtplanes ist immer Bestandteil der Landratsvorlage zur KRIP-Anpassung. Die Mutation 2011 wurde mit Regierungsratsbeschluss Nr. 0878 vom 10. Juni 2014 an den Landrat überwiesen.

Umgekehrt wurde im Rahmen der öffentlichen Vernehmlassung gefordert, dass weitere Objektblätter zu überarbeiten und Richtplaninhalte zu ändern sind. Entsprechend wurden konkrete Vorschläge gemacht und Anträge gestellt, insbesondere

- zum Objektblatt L1.2 Raumbedarf Fließgewässer
- zum Objektblatt L3.2 Vorranggebiet Landschaft (gesamthafte Überarbeitung),
- zu den Planungsgrundsätzen in den Objektblättern V1.1 Gesamtverkehrsschau und V1.2 Agglomerationsprogramm (u.a. Änderung der Strategie / Planungsgrundsätzen),
- zum Objektblatt V2.1 übergeordnete Projekte (Ablehnung von diversen Projekten),
- zum Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz (Ablehnung von fast allen Strassenprojekten und
- zum Objektblatt V2.3 Schienennetz (Änderungen von bestehenden und Aufnahme von neuen Projekten).

Auch werden Aussagen im Richtplan vermisst, welche Strategien und Ziele für die Entwicklung des ländlichen Raumes aufnehmen. Es sei zu befürchten, dass durch die mit diesen Vorhaben verbundenen finanziellen Engagements noch weniger Mittel für die Entwicklung des ländlichen Raumes übrig bleiben. Es bleibt abzuwarten, was die einzelnen, aus der Charta von Muttenz entstandenen Initiativen (Stichwort: Denken und Planen in funktionalen Räumen) diesbezüglich für Auswirkungen und Erfolge haben werden.

Zudem wurde gefordert, dass die Nomenklatur der Projekte derjenigen des Agglomerationsprogramms angepasst wird.

Stellungnahme des Regierungsrates

Wie vorangehend bereits ausgeführt, handelt es sich bei der vorliegenden Mutation nicht um eine Gesamtrevision des kantonalen Richtplanes. Vielmehr sollen mit der Vorlage bestehende Richtplanelemente den geforderten Rahmenbedingungen angepasst werden, damit auf dieser Basis die Folgeplanungen und weiteren Schritte ziel- und zeitgerecht weiterentwickelt werden können bzw. den gestellten Anforderungen entsprechen. Dies ist Voraussetzung für die Mitfinanzierung der Projekte durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation.

Das Objektblatt L3.2 Vorranggebiet Landschaft ist nicht Bestandteil dieser Vorlage und kann im Rahmen der vorliegenden Mutation nicht angepasst werden. Auch geht es bei der vorliegenden Anpassung des kantonalen Richtplanes nicht um eine Neuausrichtung der Verkehrsstrategie, weshalb auf die Änderungsanträge zu den Planungsgrundsätzen in den Objektblättern V1.1 Gesamtverkehrsschau und V1.2 Agglomerationsprogramm nicht eingetreten werden kann. Diese Diskussion muss im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplanes geführt

werden. Aufgrund des Planungshorizontes von rund 10 Jahren (vgl. RPG Art. 9 Abs. 3) sowie der Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung – welche im März 2013 vom Souverän angenommen wurde – bzw. dem sich daraus ergebenden Anpassungsbedarf, laufen die Vorbereitungen für eine Gesamtrevision des kantonalen Richtplanes. Die fachlichen und politischen Diskussionen sind zum gegebenen Zeitpunkt zu führen, wobei die Konstituierung der funktionale Räume von der Basis aus (Tagsatzung Gemeinden) in die Wege geleitet werden soll. Die Zusammenarbeit in grenzüberschreitenden, funktionalen Räumen wird sowohl im Rahmen der Agglomerationsprogramme als auch im revidierten Raumplanungsgesetz gefordert.

Hinsichtlich der übergeordneten Projekte geht es darum eine verkehrliche Gesamtübersicht darzustellen. Dies wird vom Bund auch für die Agglomerationsprogramme verlangt. Die Kompetenz und Zuständigkeiten für diese Projekte liegen jedoch bei verschiedenen Projektträgern, weshalb im Rahmen der Richtplanung über diese Projekte nicht wirklich beschlossen werden kann (orientierender Planinhalt). Auf diesen Sachverhalt wird auch im Mitbericht des ARE explizit hingewiesen. Andererseits ist der Bund aber durchaus der Meinung, dass die besagten Projekte und Interessen des Kantons im kantonalen Richtplan darzustellen und darzulegen sind. Daher kann auf entsprechende Anträge, welche im Wesentlichen die Streichung von (Strassen-) Projekten verlangen, nicht eingetreten werden. Für eine verkehrliche Gesamtbeurteilung sind die übergeordnete Projekte im Zuständigkeitsbereich Dritter – in der Regel Hauptverkehrsträger – für den Kanton von grosser Bedeutung.

Sinngemäss zu den übergeordneten Projekte – keine Gesamtrevision; lediglich Anpassung an die geforderten Rahmenbedingungen – verhält es sich mit verschiedenen Anträgen zu den Objektblättern V2.2 Kantonsstrassennetz und V2.3 Schienennetz. Im Übrigen wird auf die mutationsrelevanten Anträge unter den Ausführungen zu den jeweiligen Objektblättern eingegangen.

Es bleibt der Hinweis, dass diverse, redaktionelle Änderungsanträge übernommen wurden; insbesondere wurden die Ausdrücke "Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenberg)" durch "3. Jura-durchstich" und "Busbahnhof" durch "Bushof" ersetzt und die Nomenklatur der Projekte gemäss dem Agglomerationsprogramm Basel übernommen. Eine generelle Änderung des Begriffs "Langsamverkehr" durch die Begriffe "Veloverkehr" und "Fussverkehr" kann erst im Rahmen der Gesamtrevision der Richtplanes erfolgen, wird aber innerhalb der Verwaltung heute bereits so gehandhabt. Durch die vorgesehenen Massnahmen Velo in der A-Liste des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation ergeben sich keine richtplanrelevanten Anpassungen im Objektblatt kantonale Radrouten.

Die Legende der "Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur" korrespondiert nicht mit den beiden anderen Karten (Neue Netzelemente).

- Es wird um eine einheitliche Darstellung gebeten.
- In der Legende der Richtplan-Gesamtkarte fehlt die Signatur "ÖV-Korridor".
- Die Verkehrsberuhigungsmassnahmen fehlen in den KRIP-Karten.
- Das Tram Dreispitz ist von der MFK bis zum Heiligenholz zu verlängern und entsprechend in den KRIP-Karten aufzunehmen.
- Die Projekte für den Veloverkehr aus dem Agglomerationsprogramm sind in den KRIP-Karten einzutragen.

Stellungnahme des Regierungsrates

Die Legende wird – wo relevant – ergänzt. Verkehrsberuhigungsmassnahmen sind in der Regel nicht KRIP-Karten relevant. Das Tram Dreispitz wird nur bis zur Motorfahrzeug Prüfstation

(MFP) geführt, da bislang keine Lösung für eine Weiterführung mit ausreichend gutem Kosten-Nutzen-Verhältnis vorliegt. Die Projekte Veloverkehr der A-Liste Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation sind im Detailierungsgrad gemäss dem Agglomerationsprogramm nicht richtplanrelevant; kommt hinzu, dass es sich oft auch um kommunale Massnahmen handelt. Somit ergeben sich keine Anpassungen im Objektblatt V3.1 kantonale Radrouten.

6.2 Detailanträge zu den Objektblättern

S4.1 Standorte für kantonale öffentliche Bauten / Anlagen

Die St. Jakobshalle (Sanierung bevorstehend) soll mit einem Erweiterungsbau ergänzt werden. Darin soll das Departement für Sport, Bewegung und Gesundheit (DSBG; alt: Institut für Sport und Sportwissenschaften (ISSW)) platziert werden.

Ursprünglich war der Standort "Muttenz/Schänzli-Münchenstein / St. Jakob" als künftiger Standort für die Sporthochschule vorgesehen. Die Gemeinde Muttenz möchte das gesamte "Schänzliareal" einer Grünzone zuführen und hat erfolgreich gegen die Festsetzung des Standortes vor Gericht rekuriert. Aus Gründen der Raumnot am bestehenden Standort verzichtet der Kanton auf ein weiteres Insistieren und setzt aus logistischen Gründen den Alternativstandort "Muttenz / Münchenstein, St. Jakob" fest. Der Gemeinderat von Münchenstein hat mit Gemeinderatsbeschluss vom 21. Mai 2013 dieser Erweiterung grundsätzlich zugestimmt.

S4.1 Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen

Es wurden folgende Bemerkungen und konkrete Anpassungsbegehren zu den örtlichen Festlegungen eingereicht:

■ Generelles

Die geplante Anpassung des Objektblatts S4.1 "Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen" um die Ergänzung der planerischen Standortalternative Münchenstein St. Jakob wird grundsätzlich begrüsst (Muttenz, Münchenstein, EVP, SP, Grüne Baselland, SVP, BNV, Pro Natura). Die Grünen Baselland stellen sich auf den Standpunkt, dass mit Bezug auf Standort und Funktion des Areals noch mehr Gewicht auf den Veloverkehr zu legen sei. Als nicht direkt betroffene Gemeinde begrüsst Aesch, dass der Kanton - unter Berücksichtigung der kommunalen Anliegen - die Verantwortung für die Sportausbildung und -förderung wahrnimmt.

Die Gemeinde Muttenz als auch die Parteien EVP, BDP, SP die Grünen Baselland sowie der BNV und Pro Natura fordern, dass die kommunalen Absichten, im Schänzli eine Grünzone auszuscheiden, nach dem Kantonsgerichtsurteil akzeptiert würden, und stellen den Antrag, dass der Standort für die Sporthochschule ausschliesslich im Gebiet Münchenstein/St. Jakob festgesetzt werde.

Die LRV auf S. 14 oben wird wie folgt geändert: "Dem Kanton ist es aber zumindest theoretisch gleichwohl möglich,...."

■ A. Ausgangslage

Keine Bemerkungen

■ B. Ziele

Keine Bemerkungen

■ C. Voraussichtliche Auswirkungen

Keine Bemerkungen

■ D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Keine Bemerkungen

Planungsanweisungen

Keine Bemerkungen

Örtliche Festlegungen

- Anträge: - Die Festsetzung wird begrüsst, die Androhung eines kantonalen Nutzungsplanes als unnötiges Sandkastenspiel taxiert. (EVP)
- Die BDP BL regt an, das Gebiet "Läckerli-Huus" / "Dychrain" in den kantonalen Richtplan aufzunehmen anstelle des Areals "Schänzli" in Muttenz. (BDP BL)
 - Der Eintrag als Zwischenergebnis sei dem aktuellen Planungsstand anzupassen: "Raum St. Jakob/Münchenstein". (SP)
 - Änderung: Festsetzung des Standorts für eine Sporthochschule im Raum Münchenstein / St. Jakob statt im Raum ~~Muttenz-Münchenstein/St. Jakob~~. (BNV, Pro Natura)
 - Die Zuweisung des gesamten Schänzli Areals in eine Grünzone im Rahmen der kommunalen Zonenplanung der Gemeinde Muttenz werde unterstützt. (Grüne Baselland)

Aus Sicht des Regierungsrats ist der Standort St. Jakob in Münchenstein im Zusammenhang mit der Sanierung der Sporthalle St. Jakob für eine Hochschule nach wie vor grundsätzlich zweckmässig und wünschbar – der Bedarf ist ausgewiesen. Das zurzeit laufende Wettbewerbsverfahren für die Sporthochschule am Standort St. Jakob ist noch nicht abgeschlossen, womit die Machbarkeit für die Einpassung der Sporthochschule (inklusive Zugang mit Auto und Velo) in den beengten Verhältnissen noch nicht bestätigt ist. Auch aus diesem Grund hält der Regierungsrat im Sinne einer Option am "Schänzliareal" fest. Eine Einengung des für das Vorhaben in Frage kommenden Gebiets ist deshalb nicht angebracht, zumal der in die Diskussion eingebrachte Alternativvorschlag, das "Läckerli-Huus-Areal" als Standort zu nutzen, nicht mehr tauglich ist. Der Regierungsrat hat - gemäss Willen der Gemeinde Münchenstein und der Christoph Merian Stiftung (CMS) - bereits einer Zonenplan-Mutation zugestimmt, welche eine Wohnnutzung ermöglicht.

Der Regierungsrat hält an der Festsetzung der Sporthochschule (Raum Muttenz – Münchenstein / St. Jakob) fest.

L3.1 Vorranggebiet Natur

Es wurden folgende Bemerkungen und konkrete Anpassungsbegehren zu den örtlichen Festlegungen eingereicht:

■ Generelles

Die Sicherung des als Ersatz für das IANB-Objekt "BL 98 Zurlindengrube" geschaffene Amphibienlaichgebiet "Klingenthal-Lachmatt" durch eine entsprechende Festsetzung im kantonalen Richtplan, umfassend die Kernzone und die Umgebungszone, wird im Grundsatz begrüsst (Muttenz, EVP, SP, Grüne Baselland, Pro Natura, WWF, BNV). Allerdings werden zum Teil kontroverse Anträge zum Schutzperimeter, Koordinationsstand, zur Abgrenzung Naturschutzgebiete – Schiessanlage Lachmatt sowie zum Kiesabbau und zur Ablagerung von unverschmutztem Aushubmaterial formuliert. Die Bürgergemeinde Basel-Stadt beantragt Präzisierungen in der Landratsvorlage zum Unter-

L3.1 Vorranggebiet Natur

schutzstellungsprozess sowie bezüglich Abbau- und Deponiebetrieb.

■ A. Ausgangslage

Die Ausgangslage wird aktualisiert. Es gab keine Bemerkungen / Anträge dazu.

■ B. Ziele

Keine Bemerkungen

■ C. Voraussichtliche Auswirkungen

Keine Bemerkungen

■ D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Keine Bemerkungen

Planungsanweisungen

Antrag: Der Perimeter des Vorranggebietes Natur ist in der Nutzungsplanung als Naturschutzzone aufzunehmen (im Wald orientierend). (WWF)

Es wird auf die Bemerkungen des Regierungsrates unter "örtliche Festlegungen" verwiesen.

Örtliche Festlegungen

Perimeter Vorranggebiet / Koordinationsstand / Umsetzung im Zonenplan

Die Gemeinde Muttenz und die EVP monieren, dass der Perimeter für das Vorranggebiet Natur "Klingenthal-Lachmatt" nicht deckungsgleich mit dem Perimeter im Zonenplan Landschaft vom April 2011 sei und der Gemeinderat einer Ausdehnung des Schutzgebiets auf der gesamten Parzelle 2607 bisher nicht zugestimmt habe (ausgenommen die Zustimmung zum Korridor). Des Weiteren bestünden Konflikte im Kontext der nicht-genehmigten Zweckbestimmungen der Zone für öffentliche Anlage Lachmatt, die im Rahmen eines Kantonsgerichtsverfahrens ausgeräumt werden sollen. Der Kanton wird deshalb aufgefordert, entweder die Abgrenzung des Vorranggebiets Natur dem Konzept "Amphibienschutzgebiet Klingenthal-Lachmatt" von 2008 anzupassen oder auf die Festsetzung des Perimeters auf der Parzelle 2607 ganz zu verzichten.

Der BNV und Pro Natura beantragen zusammen mit dem WWF, dass das IANB-Objekt nicht als Zwischenergebnis, sondern als Festsetzung ausgewiesen wird. Zudem sei die Gemeinde Muttenz anzuweisen, den Perimeter des Vorranggebiets Natur im Zonenplan auszuweisen. Der WWF beantragt des Weiteren, dass Weiher auf dem Schiessareal geschaffen würden, eine Aufwertung auch dieses Gebiets erfolge und die gesamte Vernetzung insbesondere zu anderen Amphibienlebensräumen in der Richtplankarte orientierend dargestellt werde.

Abgrenzung Naturschutz – Schiessanlage

Gemäss Entwurf des Objektblattes ist bei der Aufnahme des Ersatzstandortes in das Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung sicherzustellen, dass die Schiessanlage Lachmatt saniert und gegebenenfalls erweitert werden kann. Dies wird von der SVP explizit begrüsst. Die Naturschutzverbände stellen sich hingegen auf den Standpunkt, bei der Aufnahme des Ersatzstandortes in das Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung sei zusätzlich sicherzustellen, dass durch eine Sanierung oder Erweiterung der Schiessanlage Lachmatt die Schutzziele nicht beeinträchtigt werden und das Gebiet mit Flachgewässern und Landlebensräumen für Amphibien aufgewertet werde.

L3.1 Vorranggebiet Natur

Schutzzone A und B

Der WWF beantragt, in der Umsetzung keine Unterscheidung zwischen Bereich A (Reproduktionsbereich) und Bereich B (Landlebensräume) vorzunehmen, sondern das gesamte Gebiet der Zone A zuzuschlagen und Details in der Verordnung zu regeln.

Anträge: - Der Kiesabbau- und Deponiebetrieb mit unverschmutztem Aushubmaterial, der in diesem Gebiet schon seit einigen Jahrzehnten erfolgt, solle gemäss bereits vorliegenden Bewilligungen mit entsprechender Rücksichtnahme auf die Amphibien weiterhin bis mindestens zum Jahr 2040 erfolgen. Aus naturschützerischer Sicht sei ein zukünftiger Kiesabbau- und Deponiebetrieb im östlichen Teil des Klingenthal's sogar ausdrücklich zu begrüssen. (Bürgergemeinde der Stadt Basel (BG BS))

- Der Kanton wird aufgefordert, entweder die Abgrenzung des Vorranggebiets Natur dem Konzept "Amphibienschutzgebiet Klingenthal-Lachmatt" von 2008 anzupassen oder auf die Festsetzung des Perimeters auf der Parzelle 2607 ganz zu verzichten. (G'mde Muttenz)
- Die Abgrenzung des Vorranggebiets Natur sei gemäss dem von der UEK und dem Landrat zur Kenntnis gebrachten Konzept Amphibienschutzgebiet "Klingenthal-Lachmatt" anzupassen. (EVP)
- Es wird gefordert, dass der Ersatzstandort für das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung im Richtplan festgesetzt werde, bevor die Zurlindengrube umgenutzt wird. (SP)
- Aufnahme des Ersatzstandorts Klingenthal/Lachmatt als Festsetzung statt als Zwischenergebnis. (Basellandschaftlicher Natur- und Vogelschutzverein, Pro Natura)
- Bei der Aufnahme des Ersatzstandortes in das Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung sei sicherzustellen, dass eine allfällige Sanierung und Erweiterung der Schiessanlage Lachmatt die Schutzziele nicht schmälere (so, dass die Schiessanlage Lachmatt saniert und gegebenenfalls erweitert werden könne). (Basellandschaftlicher Natur- und Vogelschutzverein)
- Das Amphibienlaichgebiet Klingenthal/Lachmatt wird (mit den ausgewiesenen Bereichen A und B) festgesetzt. (WWF)
- Auf die Festlegung eines Bereichs B sei zu verzichten. Das gesamte Areal wird dem Bereich A zugeschlagen. (WWF)
- Es sei festzuhalten, dass auf dem Schiessareal tatsächlich Weiher geschaffen würden und eine Aufwertung des Gebietes erfolge. (WWF)
- Die Vernetzung, insbesondere zu anderen Amphibienlebensräumen sei im Richtplan orientierend auszuweisen. (WWF)

Neu Festsetzung ~~Zwischenergebnis~~: Ersatzstandort Zurlindengrube im Gebiet Klingenthal / Lachmatt, Muttenz:

Änderung: Ersatzstandort Zurlindengrube im Gebiet Klingenthal/Lachmatt, Muttenz solle auf Landwirtschaftsland und im Wald festgesetzt werden. Bei der Aufnahme des Ersatzstandortes in das Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung sei sicherzustellen, dass durch eine Sanierung oder Erweiterung der Schiessanlage Lachmatt die Schutzziele nicht beeinträchtigt werden und das Gebiet mit Flachgewässern und Landlebensräumen für Amphibien aufgewertet werde. ~~saniert und gegebenenfalls erweitert werden kann die Schutzziele nicht beeinträchtigt werden.~~ (WWF)

Von Seite des Regierungsrats ist festzustellen, dass verfahrensmässig zwischen der Aufnahme des neuen Amphibienlaichgewässers ins Inventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (IANB) bzw. ins kantonale Inventar der geschützten Naturobjekte und dem Richtplanprozess zu unterscheiden ist. Mit der Aufnahme in die vorgenannten Inventare werden grundeigentümerverbindlich Abgrenzung, Schutzziel und Schutzmassnahmen, Nutzung und Abgeltung eines Objekts geregelt. Der Prozess und die Rahmenbedingungen der Aufnahme ins Inventar sind gesetzlich geregelt, unter anderem auch der Umgang mit betroffenen Eigentümern und Gemeinden. National unter Schutz gestellt

L3.1 Vorranggebiet Natur

te Objekte sind auch kantonal zu schützen. Kantonal unter Schutz gestellte Objekte bedürfen keiner zusätzlichen Zonenausscheidung im kommunalen Zonenplan. Sie werden aber orientierend im Zonenplan dargestellt.

Die Aufnahme von Vorranggebieten Natur in den kantonalen Richtplan wirkt behördenverbindlich. Damit wird festgelegt, dass das im Richtplan örtlich festgelegte Vorranggebiet Natur Schutzanspruch genießt. Gleichzeitig kommt die Ausscheidung eines Vorranggebiets im kantonalen Richtplan einem Auftrag gleich, den eigentümerverbindlichen Schutz durch Aufnahme des Objekts in das kantonale Inventar der geschützten Naturobjekte sicherzustellen. Der Perimeter des Vorranggebiets Natur zeigt den maximal angedachten Schutzperimeter. Dieser kann aber im Massstab 1:50'000 nicht parzellenscharf sein: Abweichungen des eigentümerverbindlichen Schutzperimeters von der in der Richtplan-karte ausgeschiedenen Fläche sind möglich. Dies gibt Spielräume, was wichtig ist, da die Verhandlungen zwischen Grundeigentümern, Gemeinden und Kanton parallel zur Richtplanfestlegung erfolgen.

Auf der Basis dieser Ausgangslage stellt der Regierungsrat fest, dass der im Richtplan festgelegte Perimeter, der im Übrigen auch Flächen der Schiessanlage Lachmatt umfasst, den Verhandlungsrahmen für den Kanton gegenüber Standortgemeinden und Grundeigentümer gibt. Aus diesem Grunde kann dieses Vorranggebiet Natur mit den oben beschriebenen Spielräumen auch festgesetzt werden. Die konkreten Abgrenzungen, die Nutzungs- und Schutzbedingungen sind zusammen mit Abgeltungsfragen in Verhandlungen mit obengenannten Partnern festzulegen. Dies ist nicht Gegenstand der kantonalen Richtplanung. Fläche und Qualität des Schutzgebiets müssen mindestens einem Standard entsprechen, welcher genügt, um in das Inventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (IANB) aufgenommen zu werden. Anschliessend wird das Objekt in das kantonale Inventar der geschützten Naturobjekte aufgenommen. Vor diesem Hintergrund sieht der Regierungsrat keinen zusätzlichen Regelungsbedarf auf Stufe Richtplanung.

Die Bürgergemeinde der Stadt Basel sieht die Nutzungsvereinbarung vom 9./23. März 2010 zwischen ihr und dem Kanton Basel-Landschaft als zentrale Grundlage an und verlangt, die Unterschutzstellung habe sich prozessual und inhaltlich an der Nutzungsvereinbarung auszurichten. Dies sei in der Landratsvorlage zum Ausdruck zu bringen. Zumindest aber sei die Landratsvorlage auf S. 17 wie folgt zu ergänzen: "Der Kiesabbau- und Deponiebetrieb mit unverschmutztem Aushubmaterial, der in diesem Gebiet schon seit einigen Jahrzehnten erfolgt, wird gemäss bereits vorliegenden Bewilligungen mit entsprechender Rücksichtnahme auf die Amphibien weiterhin bis mindestens zum Jahr 2040 erfolgen. Aus naturschützerischer Sicht ist ein zukünftiger Kiesabbau- und Deponiebetrieb im östlichen Teil des Klingenthal's sogar ausdrücklich zu begrüssen."

Die Unterschutzstellung erfolgt gemäss Vereinbarung vom 9./23. März 2010 zwischen der BG BS und dem KT BL. Dem Antrag wird stattgegeben.

V1.1 Gesamtverkehrsschau

Es wurden folgende Bemerkungen und konkrete Anpassungsbegehren eingereicht:

■ Generelles

Von vielen wird das Bekenntnis zur gesamtheitlichen Betrachtungsweise der einzelnen Verkehrsmittel / -infrastrukturen sowie der Erreichbarkeit der Schweiz auch aus dem übrigen Europa begrüsst. Nur unter diesem weiten Blickwinkel könnten die Verkehrsaspekte umfassend analysiert und könne den bestehenden Problemen und Schwierigkeiten wirkungsvoll begegnet werden. Dabei wurde auch ein neues Objektblatt zum Fuss- und Veloverkehr gefordert.

Zur Schienenanbindung EuroAirport bestehen unterschiedliche Meinungen zum Anbindungsziel. So wurde von der CVP und der Grünen Baselland, den Gemeinden Allschwil, Arlesheim, Schönenbuch und Bottmingen moniert, dass von den Regierungen Baselland und Baselstadt immer beteuert worden sei, dass der EuroAirport von Schweizer Seite her nur an das Regio-S-Bahnnetz, nicht aber an das

V1.1 Gesamtverkehrsschau

Fernverkehrsnetz angeschlossen werden soll. In diesem Kontext stellt die CVP die Frage, ob die Zielsetzung "EuroAirport: Direkte Anbindung an das Regio-S-Bahnnetz und langfristig ins überregionale Fernverkehrs-Netz" nicht entsprechend anzupassen sei. Die Gemeinde Schönenbuch wie auch der VCS sind der Meinung, dass die bestehende Buserschliessung des EuroAirports genüge. Mit einem Bahnanschluss würden die Passagier- wie auch die Güterströme auf dem Flughafen deutlich ansteigen, wobei dies lediglich zu einer Verlagerung des Verkehrsaufkommens von Zürich nach Basel führen würde.

Andererseits vertritt der VBLG plus partizipierende Gemeinden die Ansicht, dass die Anbindung des EuroAirports an das Regio-S-Bahnnetz und die langfristige Einbindung ins überregionale Fernverkehrs-Netz richtig und begrüssenswert sei. Dabei müssten aber die Befürchtungen der Anwohnergemeinden (zunehmende Lärmbelastung) mittels Umsetzung geeigneter Massnahmen ernst genommen werden. Entsprechend sollen die Beschlüsse des KRIP nicht geändert werden.

Der Regierungsrat legt Wert darauf, an dieser Stelle im Grundsatz folgendes festzuhalten:

Bei der vorliegenden Mutation geht es primär darum, den vom Bund geforderten Rahmenbedingungen für das Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation im Kantonalen Richtplan zu entsprechen. Darauf basierend können die Folgeplanungen und weiteren Schritte ziel- und zeitgerecht weiterentwickelt werden. Dies ist Voraussetzung für die Mitfinanzierung der Projekte durch den Bund im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation. Eine grundsätzliche Verschiebung der Schwerpunkte zwischen einzelnen Planungsgrundsätzen ergibt sich aus dem aktuellen Mutationsbedarf nicht und wäre Gegenstand einer Gesamtrevision.

Eine gesamthafte Überarbeitung des kantonalen Richtplanes, eines neu zu integrierenden Raumkonzeptes inklusive einer abgestimmten Mobilitätsstrategie bzw. einer entsprechenden Richtplanüberarbeitung wird aufgrund der RPG-Teilrevision vom 12. Juni 2012 derzeit aufgegleist (vgl. auch Ausführungen unter Ziffer 6.1). Daher bleiben die Anträge, welche auf eine grundsätzliche Änderung der aktuellen Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen abzielen bzw. die aktuell dahinterstehende Handhabung ändern wollen, unberücksichtigt und werden nicht erwähnt. Es handelt sich dabei primär um Anträge der Grünen Baselland und des VCS, welche unter "Beschlüsse" zu fast allen Punkten Änderungs- und Ergänzungsanträge gestellt haben. Diese Diskussion muss im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplanes geführt werden. Deshalb kann im Rahmen dieser Mutation auf die Änderungsanträge zu den Planungsgrundsätzen und Planungsanweisungen insbesondere in den Objektblättern V1.1 Gesamtverkehrsschau und V1.2 Agglomerationsprogramm nicht eingetreten werden.

Zur Forderung eines neuen Objektblattes Fuss- und Veloverkehr ist einerseits auf die vorangehenden Ausführungen – Gesamtrevision mit abgestimmter Mobilitätsstrategie – zu verweisen. Andererseits handelt es sich bei den Massnahmen zum Fuss- / Veloverkehr oft um kommunale Massnahmen (Zuständigkeit Gemeinden / kommunale Richtpläne), welche vielfach im Rahmen von Sanierungen bestehender Strassen umgesetzt werden. Entsprechend sind diese Massnahmen im kantonalen Richtplan nicht art- bzw. wesensgerecht und werden somit auch nicht – wie vom VCS beanstandet – vernachlässigt. Zudem wären sie aufgrund der Massstäblichkeit auch nicht darstellbar. Das übergeordnete kantonale Radroutennetz ist jedoch in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur enthalten.

Entsprechend können in der Regel auch flankierenden Massnahmen zu Projekten im Richtplan nicht aufgeführt und dargestellt werden. Derartige Massnahmen werden normalerweise erst im Rahmen der Projekterarbeitung analysiert und allenfalls – meist im Rahmen der Umweltschutzgesetzgebung – als Projektbestandteil definiert und realisiert.

Antrag: - Wünschenswert wäre ein Hinweis auf die Managementmassnahmen, die gemäss Agglomerationsprogramm als Eigenleistungen vorgesehen seien (Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung, Aufbau Mobilitätsmanagement, Aufbau regionales Verkehrsmanagement).
(KT BS, Bau- und Verkehrsdepartement)

Der Regierungsrat erachtet die Umsetzung der im Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation

V1.1 Gesamtverkehrsschau

enthaltenen Massnahmen "Harmonisierte Parkraumbewirtschaftung", "Aufbau Mobilitätsmanagement", "Aufbau regionales Verkehrsmanagement" als noch nicht geklärt. Deshalb wird im jetzigen Zeitpunkt auf die explizite Aufnahme der als Eigenleistung bezeichneten Massnahmen verzichtet.

■ A. Ausgangslage

Der Beschrieb zur Ausgangslage wird aktualisiert.

- Anträge: - Die Projekte gemäss dem Massnahmenpakete Fuss-/Veloverkehr des Agglomerationsprogramms seien in den Objektblättern aufzuführen und auf den KRIP-Karten zu bezeichnen. (VCS)
- Eine Konzentration des Strassenverkehrs auf wenige Hauptachsen aber ohne wirkungsvolle verbindliche FlaMas (z.B. Rückbau entlasteter Strassen) wird als reiner Kapazitätsausbau abgelehnt. (VCS)

Es wird auf die Ausführungen des Regierungsrates unter der Rubrik "Generelles" dieses Objektblattes verwiesen; speziell zur Forderung eines neuen Objektblattes Fuss- und Veloverkehr. Diese Ausführungen gelten sinngemäss auch zum ersten Antrag des VCS.

Flankierenden Massnahmen zu Projekten können in der Regel im Richtplan nicht aufgeführt und dargestellt werden, weil derartige Massnahmen erst im Rahmen der Projekterarbeitung analysiert werden und allenfalls – meist im Rahmen der Umweltschutzgesetzgebung – als Projektbestandteil vorzusehen sind.

■ B. Ziele

Keine Bemerkungen

■ C. Voraussichtliche Auswirkungen

Keine Bemerkungen

■ D. Beschlüsse

Vergleiche Ausführungen unter "Generelles" zu diesem Objektblatt (gesamthafte Überarbeitung des kantonalen Richtplanes).

Planungsgrundsätze

Vergleiche Ausführungen unter "Generelles" zu diesem Objektblatt (gesamthafte Überarbeitung des kantonalen Richtplanes).

Planungsanweisungen

Vergleiche Ausführungen unter "Generelles" zu diesem Objektblatt (gesamthafte Überarbeitung des kantonalen Richtplanes). Im Übrigen sind folgende Anträge in Bezug auf die vorliegende Mutation des Kantonalen Richtplanes relevant:

Anträge: 4 Langsamverkehr:

- Die Planungsanweisungen zum Langsamverkehr sollen durch eine Aussage ergänzt werden, die den Ausbau eines regionalen Velohaupttroutennetzes fordere. Dies in Übernahme der strategischen Aussagen zum Fuss- und Veloverkehr aus dem Agglomerationsprogramm (Strategie V3-1 aus Agglomerationsprogramm). (KT BS, Bau- und Verkehrsdepartement)
- Innerörtliche Ziele seien auch mit attraktiven und sicheren Velowegen zu erschliessen. (Pro Velo)
- Der Veloverkehr solle ein flächendeckendes, dichtes und sicheres Radroutennetz erhalten. (VCS)

V1.1 Gesamtverkehrsschau

- Innerörtliche Ziele seien auch für den Veloverkehr mit attraktiven sicheren Wegen zu erschliessen. (VCS)
- Das Potenzial des Veloverkehrs und seine prioritäre Stellung - gemeinsam mit Fuss- und öffentlichem Verkehr - gegenüber dem MIV sei in die Kapitel Gesamtverkehrsschau und Kantonsstrassen zu integrieren. (VCS)
- Die Projekte für den Veloverkehr aus dem Agglomerationsprogramm seien auf Objektblättern darzulegen und in den KRIP-Karten einzutragen. (VCS)
- Das kantonale Radroutennetz sei zu verdichten und es seien Velo-Schnellstrecken für Velopendler auszuweisen. (VCS)

5 Güterverkehr:

- Güterverkehr sei beim Punkt a) das Wort "womöglich" zu streichen (zu defensive Formulierung). (IGöV)
- Dabei seien die bestehenden Anschlussgleise bzw. abgehende Weichen vom Stammgleis wenn möglich zu erhalten." statt "... wenn zweckmässig.... (SP)
- Die Formulierung "erhalten wo zweckmässig" sei nichtssagend, weshalb diese Änderung ohne Verlust entfallen könne. (SVP)
- Der Güterverkehr sei konsequent und wirkungsvoll (nicht: wo möglich, Anpassung S.10) zu fördern. (VCS)
- Der Erhalt von Anschlussgleisen und Weichen werde unterstützt. Dies solle nicht nur wo zweckmässig (Anpassung, S.10) erfolgen, sondern grundsätzlich, um auch für zukünftige Nutzungsoptionen erhalten zu bleiben. (VCS)

9 Übergeordnetes Verkehrsnetz:

- Massnahmen am übergeordneten HLS-Netz ohne rechtsverbindliche bauliche FlaMa auf dem untergeordneten Strassennetz werden dezidiert abgelehnt. Allenfalls (Anpassung, S.10, 9.a, 3. Pt.) sei zu streichen. (VCS)
- Der Bahnanschluss EAP werde dezidiert abgelehnt. (VCS)
- Die Ziffer 9 c sei mit der Formulierung Sachplan Infrastruktur Luftfahrt, "Landseitige Erschliessung EuroAirport Basel-Mulhouse" abzustimmen. (SBB AG)
- Die Planungsanweisung Ziffer 9 c) sei wie folgt anzupassen: "Euro-Airport: Direkte Anbindung an das Regio-S-Bahnnetz ~~und langfristig ins überregionale Fernverkehrsnetz.~~" (Allschwil, Arlesheim, Bottmingen)
- Die Planungsanweisung Ziffer 9 c) betreffend die direkte Anbindung an das Regio-S-Bahnnetz und langfristig ins überregionale Fernverkehrs-Netz sei ersatzlos zu streichen / zu verzichten. (Grüne Baselland, Schönenbuch)

Das regionale Velohaupttroutennetz, wie es im Agglomerationsprogramm vorgesehen ist, liegt im Gebiet des Kantons Basel-Landschaft auf kantonalen Radrouten, eine zusätzliche Aussage zum Ausbau ist daher nicht erforderlich.

Die Ergänzung einer Aussage zu innerörtlichen Velowegen ergibt sich aus dem aktuellen Mutationsbedarf nicht und wäre Gegenstand einer Gesamtrevision (vgl. auch oben).

Zudem ist der Regierungsrat der Auffassung, dass die Beschreibung des Radroutennetz als "flächendeckend" auf kantonaler Ebene ausreichend und eine Ergänzung um "dicht" nicht angemessen ist. Zusätzliche Verdichtungen über ein flächendeckendes Netz hinaus wären eine kommunale Aufgabe.

Betreffend die Darstellung der Massnahmen für den Fuss- und Veloverkehr wird auf die vorangehenden Ausführungen des Regierungsrates unter der Rubrik "Generelles" (Massstäblichkeit ("Flughöhe"), artfremd, oft kommunale Massnahmen) verwiesen.

Der Regierungsrat kann die Forderung nach Streichung des Begriffes "wo möglich" in Planungsan-

V1.1 Gesamtverkehrsschau

weisung 5 a) nachvollziehen. Eine solche Anpassung ergibt sich jedoch aus dem aktuellen Mutationsbedarf nicht und wäre Gegenstand einer Gesamtrevision.

Die geforderte Streichung des Begriffs "wo zweckmässig" in Planungsanweisung 5 b) ist erfolgt.

Flankierende Massnahmen zu Projekten können in der Regel im Richtplan nicht aufgeführt und dargestellt werden, weil derartige Massnahme erst im Rahmen der Projekterarbeitung analysiert und allenfalls – meist im Rahmen der Umweltschutzgesetzgebung – als Projektbestandteil vorzusehen sind.

Der Bahnanschluss des EuroAirport (EAP) ist im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL, Objektblatt EAP) festgesetzt - Zitat: "Der Flughafen ist landseitig an das Schienennetz anzubinden. Langfristig ist ein direkter Anschluss an das schweizerische Fernverkehrsnetz zu prüfen. [...]". Das SIL-Objektblatt EAP wurde am 15. Mai 2013 durch den Bundesrat genehmigt. An der Formulierung hält der Regierungsrat daher fest.

V1.2 Agglomerationsprogramm

Es wurden folgende Bemerkungen und konkrete Anpassungsbegehren eingereicht:

■ Generelles

Die Gemeinde Muttenz beanstandet, dass die Massnahme des Projekts "Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof), Ö29" als nicht richtplanrelevant eingestuft wird, da es sich laut KRIP-Entwurf um ein rein kommunales Projekt handle. Dies obwohl die Massnahme Ö29 im Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation enthalten sei. Angesichts der Entwicklung des zukünftigen Angebots im öffentlichen Verkehr, insbesondere hinsichtlich der Entwicklung im Busverkehr und vor dem Hintergrund der Arealentwicklung Polyfeld Muttenz sowie des Neubaus der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) sei diese Einstufung nicht haltbar.

Für die BDP BL ist es wichtig, dass das Geld aus dem Infrastrukturfonds des Bundes für wichtige Projekte rechtzeitig und konsequent angefordert wird. Dabei seien die bessere Erschliessung des Laufentals mit einer Doppelspur für die Verbindung Basel - Laufen - Biel (könnte den Knoten Olten entlasten) und auch die H18 Basel-Delémont wichtig und sollten realisiert werden. Zudem werde der Entscheid des Bundes, die Entwicklung des Dreispitzareals auf die lange Bank zu schieben, bedauert. Areale mit einem solch grossen Entwicklungspotenzial und grosser Wichtigkeit für die Wirtschaftsstrategie BL müssten möglichst schnell und bestmöglich erschlossen werden. Die Planung der Wienstrasse stünde im Zentrum der zukünftigen Entwicklung des Gebietes Dreispitz. Es wird ein verstärktes Lobbying für dieses Gebiet und dessen Entwicklung gewünscht im Wissen, dass diese Erweiterung der Agglomeration langfristig einen grossen Nutzen für unseren Kanton bringen werde.

Für die Wirtschaftskammer Baselland bietet das Zukunftsbild 2030 "Korridore+" des Agglomerationsprogramms unter dem Titel einer Betrachtung der Gesamtverkehrsaspekte keine ausreichende Basis. Mit seiner einseitigen Ausrichtung auf den öffentlichen Verkehr und den Fuss- und Veloverkehr sei diese Darstellung nicht geeignet, die effektiven Bedürfnisse der Zukunft ausreichend bzw. umfassend aufzunehmen und den daraus notwendigen Entwicklungen genügend Rechnung zu tragen.

Der Kanton Basel-Stadt macht darauf aufmerksam, dass die Ausführungen über die Finanzierung des Agglomerationsprogramms bzw. die entsprechenden Aussagen zu den Bundesvorlagen STEP und FABI teilweise nicht mehr ganz aktuell sind. Die entsprechenden Passagen wurden dem gültigen Stand angepasst.

Eine Privatperson hält das Konzept der Korridore als veraltet und nicht zielführend. Korridore würden die bestehenden Probleme verstärken bzw. die Konzentration des Verkehrs in der Stadt verstärken und die Beziehungen rund um die Stadt vernachlässigen. Mit dem Prinzip Korridore würde ein Teil unseres bestehenden, wenig tauglichen Infrastruktursystems gestärkt, was in seiner einseitigen Ausformulierung zur Schwächung der Wirtschaft und der Lebensqualität im Kanton Baselland führen würde. Die Korridore beziehungsweise die Radialverbindungen seien zwar wichtige Teilaspekte eines

V1.2 Agglomerationsprogramm

funktionierenden Netzes, aber allein nicht in der Lage die gravierenden Netzprobleme zu lösen. Die vielgerühmte 5-Minuten-Stadt sei mit dem Konzept "Korridore+" nicht erreichbar. Schon relativ schnell wird es möglich und notwendig sein, Verkehrsleitsysteme über GPS oder zukünftige, effizientere Systeme zu steuern. Dies würde eine umfassende Lenkung des Verkehrs in den dichten Gebieten erlauben. Entsprechend seien Alternativszenarien zu entwickeln und anhand von Modellberechnungen darzustellen. Daher sollte das gewählte System Vernetzung heissen und mit einem optimalen Verkehrsleitsystem gekoppelt sein. Die fehlende Vernetzung zwischen den zu starken Korridoren wären zu fördern; nicht die Korridore, die schon heute in dieser Form eher Problem als Lösung sind.

Der Regierungsrat verweist an dieser Stelle nochmals auf die unter Objektblatt V1.1 Gesamtverkehrschau unter der Rubrik "Generelles" gemachten Ausführungen. Bei der vorliegenden Mutation geht es primär darum, den vom Bund geforderten Rahmenbedingungen für das Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation im Kantonalen Richtplan zu entsprechen (vgl. zudem Ausführungen unter Ziffer 6.1). Deshalb kann im Rahmen dieser Mutation auf Änderungsanträge zu den Zielen, welche über den Rahmen des Agglomerationsprogramms (Zukunftsbild 2030 "Korridore+") hinausgehen, im Objektblatt V1.2 Agglomerationsprogramm derzeit nicht eingetreten werden.

■ A. Ausgangslage

- Anträge: - Die Einstufung der Massnahme "Ö29 ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)" des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation als nicht-richtplanrelevant werde abgelehnt. Der Kanton werde aufgefordert die Massnahme mit den übrigen Massnahmen des A-Horizonts des Agglomerationsprogramms gleichzustellen." (Muttenz)
- Der Bahnhof Muttenz müsse mit den übrigen Massnahmen des A-Horizonts des Agglomerationsprogramms gleichgestellt werden. (EVP)
 - Die Formulierung betreffend die Gewährleistung der Finanzierung müsse präzisiert und angepasst werden." (Allschwil, Muttenz)

Die Massnahme "Ö29 ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)" wird vom Regierungsrat als lokal beurteilt. KRIP-relevante Aspekte der Massnahme sind durch das Objektblatt S1.4 abgedeckt. Damit ist keine geringere Gewichtung gegenüber anderen Massnahmen verbunden.

Die Rahmenbedingungen sind grundsätzlich in der "Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation" vom 14. Dezember 2010 festgehalten und werden im Rahmen der Leistungsvereinbarung mit dem Bund konkret festgelegt. Dabei liegt die Zuständigkeit und Federführung beim Bund (vgl. auch Ausführungen zu "Generelles").

■ B. Ziele

- Anträge: - Die im Zukunftsbild 2030 "Korridore+" enthaltenen Grundsätze werden abgelehnt. Es werde eine entsprechende Korrektur in der Zielformulierung in Abschnitt B Absatz e) verlangt. Demnach sei das Zukunftsbild 2030 "Korridore+" des Agglomerationsprogramms in die Betrachtungen mit einzubeziehen; keinesfalls aber könne es als alleinige Leitlinie dienen. (Wirtschaftskammer Baselland)
- Im Abschnitt B Absatz e) sei das Hauptkriterium für die Wachstumsgebiete nicht alleinig mit dem öffentlichen Verkehr, sondern mit einem projektbezogenen und auf die jeweiligen Bedürfnisse ausgerichteten Mix von motorisiertem Individualverkehr und öffentlichem Verkehr zu definieren. (Wirtschaftskammer Baselland)
 - Das Konzept der Korridore wird als veraltet und nicht zielführend bemängelt. Die fehlende Vernetzung zwischen den zu "starken" Korridoren sei zu fördern, nicht die Korridore, die schon heute in dieser Form eher Problem als Lösung seien. (Privatperson)

Vor dem Hintergrund der steigenden Einwohnerzahl sowie den weiterhin steigenden individuellen Mobilitätsbedürfnissen kann die trinationale Agglomeration Basel die zukünftigen verkehrlichen Auswir-

V1.2 Agglomerationsprogramm

kungen nur mit einem starken Verbund von öffentlichem Verkehr, motorisiertem Individualverkehr sowie Fuss- und Veloverkehr bewältigen. Nur eine intelligente Kombination aller Verkehrsträger und eine optimale Abstimmung auf eine Siedlungsstruktur mit kurzen und direkten Wegen gewährleisten eine nachhaltige Raumentwicklung. Dabei sind die Verkehrs- und Umweltbelastungen zu verringern, die Erreichbarkeit zu verbessern und die Lebensqualität in der Agglomeration zu erhöhen.

Mit dem "Zukunftsbild 2030 Korridor+" wird das Ziel einer konsequenten Siedlungsentwicklung nach innen verfolgt. Dabei sollen das Hauptzentrum, die Korridore und die wichtigsten Nebenzentren aufgewertet werden und suburbanen Strukturen eine neue identitätsstiftende Urbanität verleihen. Ein wesentlicher Teil der Vision ist die Stadt der kurzen Wege. Dabei wird die Verdichtung an geeigneten Orten unter Wahrung einer hohen Siedlungsqualität angestrebt.

Die Effizienz des Verkehrssystems soll mittels Mobilitäts- und Verkehrsmanagement erhöht werden. Mit dem Mobilitätsmanagement sollen die Möglichkeiten der kombinierten Mobilität und die Vorzüge der nachhaltigen Mobilitätsformen (ÖV sowie Fuss- und Veloverkehr) mit geeigneten Massnahmen bekannt gemacht werden. Parallel sollen die dafür nötigen Infrastrukturen bereitgestellt resp. verbessert oder ausgebaut werden. Das Angebot des öffentlichen Verkehrs (S-Bahn, Tram, Bus) soll erweitert, die Abstimmung zwischen den verschiedenen öffentlichen Verkehrsmitteln verbessert und damit einhergehend sollen die Wartezeiten miniert werden. Dies kann jedoch nur gelingen, wenn in den prioritären Entwicklungsgebieten – entlang der in den Hauptachsen / Korridoren liegenden Verkehrsinfrastrukturanlagen (MIV, ÖV und Fuss- und Veloverkehr) – entsprechende Potenziale bzw. Angebote geschaffen werden können. Mit der Weiterentwicklung des Verkehrsmanagements sollen der MIV optimal gelenkt, der durchfahrende Schwerverkehr von den Zentren ferngehalten und Staus möglichst verhindert werden. Im Bereich ÖV steht die S-Bahn-Agglomeration für schnelle und direkte Verbindungen in und zwischen den einzelnen Korridoren (15-Minuten-Takt) im Vordergrund.

Die Strategie des "Zukunftsbild 2030 Korridor+" entspricht dem heutigen fachlichen Wissensstand in den Bereichen Raum- und Verkehrsplanung und hilft, die knappen finanziellen Ressourcen effizient und gezielt einsetzen zu können. Eine sich über den ganzen Raum erstreckende, netzartige Struktur würde der Zersiedelung Vorschub leisten und hätte eine flächenhafte Umweltbelastung zur Folge, was einer nachhaltigen Entwicklung zu wider laufen würde. Die Korridor-Strategie entspricht auch dem Raumkonzept Schweiz und dem Anliegen einer Siedlungsentwicklung nach innen. Dabei strebt das Raumkonzept eine verstärkte Abstimmung der Siedlungsentwicklung auf die Verkehrs- und Energieinfrastrukturen an. Dies mit dem Ziel, den Boden zu schonen und die Kosten zu senken. Entsprechend wird eine Änderung der Korridor-Strategie als nicht zweckmässig und zielführend erachtet.

■ C. Voraussichtliche Auswirkungen

Keine Bemerkungen

■ D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Antrag: - Änderung: Bestandteile des Agglomerationsprogramms seien "... die für die Entwicklung einer nachhaltigen Agglomeration Basel wichtigen Verkehrsprojekte". Nur diese Zielsetzung werde durch den Bund unterstützt. (VCS)

Der Regierungsrat hält auf Grund von Art. 7 Abs. 5 Infrastrukturfondsgesetz (IFG, Bundesgesetz über den Infrastrukturfonds für den Agglomerationsverkehr, das Nationalstrassennetz sowie Hauptstrassen in Berggebieten und Randregionen) an der Formulierung fest.

Im Übrigen wird nochmals darauf hingewiesen, dass die aktuell vorliegende Richtplanpassung generell nicht zu einem Anpassungsbedarf der Planungsgrundsätze führt. Diese sind im Rahmen der anstehenden Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplanes zu prüfen (vgl. auch Ausführungen unter Kap. 6.1).

V1.2 Agglomerationsprogramm

Planungsanweisungen

Keine Bemerkungen

V2.1 Übergeordnete Projekte

Es wurden folgende Bemerkungen und konkrete Anpassungsbegehren zu den örtlichen Festlegungen eingereicht:

■ Generelles

Von verschiedenen Seiten wird bemängelt, dass die Handhabung betreffend die Darstellung von für die Gesamtregion Nordwestschweiz und insbesondere für den Kanton Basel-Landschaft wichtigen, exterritorialen Verkehrsprojekte uneinheitlich und nicht nachvollziehbar gehandhabt wird. Gemäss dem Vorprüfungsbericht des Bundes (Schreiben des ARE vom 11. Dezember 2013) können Projekte, die sich nicht auf dem Kantonsgebiet von Basel-Landschaft befinden, als orientierender Inhalt im Richtplan dargestellt werden. Deshalb werden insbesondere die für den Kanton Basel-Landschaft relevanten Projekte aufgeführt bzw. beibehalten.

Der Kanton Basel-Stadt erachtet das "Herzstück Regio-S-Bahn" sowohl für den Kanton Basel-Stadt als auch für den Kanton Basel-Landschaft als ein wesentlicher Bestandteil der grenzüberschreitenden Gesamtverkehrsplanung. Es gehöre demnach im Richtplan des Kantons Basel-Landschaft (hinsichtlich der Richtplan-Systematik als auch der raumplanerischen und verkehrsfunktionellen Bedeutung) im Objektblatt V2.1 "Übergeordneten Projekte" aufgeführt. Erst dadurch bekomme es den richtigen Stellenwert. Politisch würde die vollständige Streichung nicht nur innerhalb des Kantons Basel-Landschaft, sondern auch in Richtung der Bundesbehörden als Signal aufgefasst, dass sich die beiden Kantone nicht einig seien. Das Projekt wird einen relevanten Einfluss auf die künftige Siedlungsentwicklung der Kantone und für die Weiterentwicklung der trinationalen S-Bahn haben. Die SVP melden u.a. in diesem Zusammenhang erhebliche Zweifel an, ob es jemals finanzierbar sein werde, in Basel in kurzer Distanz gleich zwei Unterquerungen des Rheins zu erstellen; eine für das Herzstück und eine für die A2.

Der Bahnanschluss des EuroAirport wird primär von den betroffenen Hauptakteuren sehr widersprüchlich und konträr diskutiert und eingeschätzt. Die IGöV erachtet es als nötig, auch Tramlösungen (Linie 3 oder Linie 11 ab Saint-Louis) zur Anbindung des EuroAirports zu prüfen. Die BDP BL befürwortet grundsätzlich den Bahnanschluss an den EuroAirport, allerdings nur in Zusammenarbeit mit Frankreich. Diesbezüglich wird auf die Ausführungen zum Objektblatt V1.1 Gesamtverkehrsschau verwiesen (vgl. Planungsanweisung, 9 Übergeordnetes Verkehrsnetz). Die Gemeinde Binningen und der VCS lehnen einen Bahnanschluss an den EuroAirport grundsätzlich ab, weil er zu einer massiv erhöhten Umweltbelastung führe. Die SVP hält die Schienenanbindung des EuroAirports für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der ganzen Region für sehr wichtig, und die Gemeinde Allschwil verlangt nach zusätzlichen und verbindlichen Umweltauflagen.

Die SVP fordert, dass der Kanton in den Formulierungen des Richtplans wesentlich forcierter aufzutreten habe. Zumindest der Zeitrahmen sei für die Projekte Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel und Kapazitätserweiterung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Augst auf "mittelfristig (5 - 10 Jahre)" zu verkürzen. Die A2 sei zwischen Augst, der Hagnau und dem Schwarzwaldtunnel schon heute täglich überlastet. Das führe regelmässig zu Rückstau auf die H18 und zu unerwünschtem Umgehungsverkehr in den Gemeinden Pratteln, Muttenz und Birsfelden. Dieser Zustand sei unannehmbar und schade in diesem wichtigen Gebiet der Entwicklung des Kantons. Zudem seien kurzfristig realisierbare Massnahmen zur Verbesserung der Situation – wozu auch die Stauraumbewirtschaftung für den Grenzübergang zu Deutschland gezählt werde – umgehend umzusetzen. Es würde angesichts des gewählten Zeitrahmens von 0 - 5 Jahren davon ausgegangen, dass die Formulierung "mittelfristig" hier noch ein Versehen sei; es sei in "kurzfristig" zu än-

V2.1 Übergeordnete Projekte

dem. Auf ein Projekt zum Ausbau der Fahrspuren der A2 könne aber sicher nicht nochmals 15 Jahre gewartet werden. Auch die FDP ist der Meinung, dass die Kapazitätserweiterungen auf der A2 zu priorisieren seien. Ohne eine intakte, leistungsfähige übergeordnete Strassenverkehrsinfrastruktur sei die wirtschaftliche und die gesellschaftliche Entwicklung gefährdet.

Die FDP moniert zudem, dass eine Umfahrung von Augst weder im übergeordneten Strassennetz noch im Kantonsstrassennetz enthalten sei. Im Konzept der Kapazitätserweiterung sei das Entwicklungsgebiet "Salina-Raurica" sowie eine Umfahrung Augst miteinzubeziehen und in die örtlichen Festlegungen aufzunehmen. Zudem seien die Projekte "Muggenbergtunnel" (Neubau inkl. Anschlüsse) und "Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach (Neubau) zu beschleunigen.

Der VCS lehnt neue Strassen(aus)bauten grundsätzlich ab, weil sie die Ursache und nicht die Lösung der Umwelt- und Stauprobleme seien. Eine Konzentration des MIV auf Hauptachsen sei nur mit rechtsverbindlichen FlaMa diskutierbar. Zudem könne die Erwähnung der Südumfahrung nicht nachvollzogen werden.

Der Regierungsrat verweist nochmals auf die gemachten Ausführungen zu den sinngemäss analogen Anträgen unter Ziffer 6.1 (keine Gesamtrevision des kantonalen Richtplanes sondern lediglich eine erforderliche Anpassung zum Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation). Dabei gilt es alle Verkehrsträger in einen übergeordneten Gesamtrahmen zu stellen und die entsprechenden Massnahmen zu beurteilen.

- Anträge: - Es seien auch Tramlösungen (Linie 3 oder Linie 11 ab Saint-Louis) zur Anbindung des EuroAirport zu prüfen. (IGöV)
- Der Kanton Basel-Stadt bittet dringlich, das Vorhaben "Herzstück Regio-S-Bahn" in das Objektblatt V2.1 Übergeordnete Projekte zu integrieren. Zudem wird der Hoffnung zum Ausdruck gebracht, dass sich der Kanton Basel-Landschaft auch in der jetzt anstehenden Vorprojektphase aktiv beteiligen werde. (KT BS, Bau- und Verkehrsdepartement)
 - Die Aufnahme des Projekts "Herzstück Regio-S-Bahn" in den Richtplan wird gefordert. (SP)
 - Der Kanton habe in den Formulierungen des Richtplans wesentlich forcierter aufzutreten; zumindest der Zeitrahmen sei für beide Projekte zur Kapazitätserweiterung auf der A2 "mittelfristig" (5 - 10 Jahre) auf kurzfristig zu verkürzen. (SVP)
 - Es sei eine Umfahrung Augst in den KRIP aufzunehmen. (FDP)
 - Die Projekte "Muggenbergtunnel" (Neubau inkl. Anschlüsse) und "Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach (Neubau) seien zu beschleunigen. (FDP)
 - Der Richtplan müsse den etappenweise Ausbau (Aesch Süd - Knoten H18 im Raum Angenstein - Muggenbergtunnel) sicherstellen und der Muggenbergtunnel sei als punktierte Linienführung einzuzeichnen (vgl. auch Ausführungen zur Landratsvorlage und zum Richtplan). (CVP)
 - Ein sowohl für Basel-Stadt als auch für die Region wichtiges Projekt, die Elektrifizierung der Hochrheinstrecke, bleibe im KRIP gänzlich unerwähnt. Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt könne dies, unter anderem vor dem Hintergrund gemeinsamer Anstrengungen für diverse Verkehrsprojekte in unserer Region in verschiedenen Gremien, nicht nachvollzogen werden. (KT BS, Bau- und Verkehrsdepartement)

Eine Tramlösung Linie 3 oder 11 ab Saint-Louis wurde bereits untersucht und abgelehnt. Es liegt somit keine taugliche Tramlösung zur Anbindung des EuroAirports vor.

Gemäss dem Vorprüfungsbericht des Bundes, Schreiben des ARE vom 11. Dezember 2013, können Projekte, die sich nicht auf dem Kantonsgebiet von Basel-Landschaft befinden, als orientierender Inhalt im Richtplan dargestellt werden, weshalb die auch für den Kanton Basel-Landschaft relevanten Projekte aufgeführt bzw. beibehalten werden. Das Projekt "Herzstück Regio-S-Bahn" ist folglich – gemäss aktuellem Projektstand – in Text und Karte dargestellt. Ein Entwurf der Landratsvorlage für einen Kredit betreffend die Ausarbeitung des Vorprojektes "Herzstück Regio-S-Bahn" liegt vor und soll

V2.1 Übergeordnete Projekte

demnächst an den Landrat überwiesen werden.

Grundsätzlich stehen die übergeordneten Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Zuständigkeitsbereich des Bundes. Daher hat der Kanton auf Rahmenbedingungen nur wenig Einfluss und kann im kantonalen Richtplan auch nicht über die besagten Projekte bestimmen. Die in der Vorlage angegebenen Zeithorizonte sind realistisch, auch wenn der Regierungsrat die Einschätzung teilt, dass aus Sicht Basel-Landschaft auf eine schnellere Umsetzung zu drängen ist.

Die Umfahrung Augst ist in den Kapiteln G1.4 und G1.P bereits als Zwischenergebnis aufgenommen.

Aufgrund der jeweiligen Projektstände und der finanziellen Ressourcen sowie aufgrund der Unsicherheiten betreffend die Übernahme durch den Bund ins Nationalstrassennetz sind die beiden Projekte "Muggenbergtunnel" (Neubau inkl. Anschlüsse) und "Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach (Neubau) betreffend dem zeitlichen Rahmen aktuell richtig eingeordnet.

Der Regierungsrat stimmt dem Antrag für einen etappenweisen Ausbau (Aesch Süd - Knoten H18 im Raum Angenstein - Muggenbergtunnel) zu. Die Plandarstellung soll den Objektblättern entsprechen. Die Plandarstellung des Muggenbergtunnels wird in der Richtplankarte belassen und ein Vollanschluss-Symbol ergänzt.

Dem Anliegen für die Aufnahme des Projektes "Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke" wird stattgegeben. Das Projekt ist zusätzlich aufgenommen worden.

■ A. Ausgangslage

Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee hält zur Ausgangslage (2. Absatz) fest, dass die Überlegungen auf politischem Wege die Aufnahme von Planungsarbeiten für den Wisenberg-Tunnel (dritter Juradurchstich) in der ersten Etappe von FABI zu platzieren begrüsst werde. Durch die Kapazitätserweiterung bestünde die Möglichkeit, den Regionalverkehr, so wie vorgesehen, entsprechend auszubauen.

Dabei stelle die Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke ein zentrales Projekt zur nachhaltigen Optimierung des Schienenverkehrs in Baden-Württemberg mit erheblicher grenzüberschreitender Bedeutung dar. Vor allem ermögliche die Elektrifizierung attraktive Durchbindungen im grenzüberschreitenden Schienenverkehr.

Weiter wird gebeten, die Planung zu berücksichtigen, wonach die Elektrifizierung der Hochrhein-Strecke zwischen Basel und Erzingen, der InterRegioExpress und/oder die Regionalbahn von Schaffhausen / Waldshut bis zum Bahnhof Basel SBB durchgebunden werden solle.

Anträge: - Ausgangslage, S.16: Der Text zur Botschaft FABI / STEP sei auf die parlamentarischen Beschlüsse des Ständerates und des Nationalrates (Sommer-session 2013) zu aktualisieren. Der Beschrieb des Angebots- und Infrastrukturausbaus sei auf den Angebotsschritt 2025 auszurichten. Die Verdichtung des Angebotes nach Gelterkinden sei in einem späteren Angebotsschritt enthalten.

Textkorrektur (Ausgangslage, S.17): "Für den Ausbau der Regio-S-Bahn – Viertelstundentakt bis Liestal und stündliche ein-dritter-S-Bahnzug bis Gelterkinden – soll in einer ersten Etappe der kapazitätsbestimmende Ostkopf des Bahnhofs Basel SBB mit zwei zusätzlichen Gleisachsen und Perrongleisen erweitert werden. Zusätzlich ~~ist~~ ist im Ergolzthal – in Liestal ~~und Gelterkinden~~ – ein Wendegleis für zusätzlich verkehrende S-Bahnzüge erforderlich." (SBB AG)

- Textkorrektur (Ausgangslage, S. 24):

Allgemein: Liestal 4-Spurausbau statt Entflechtung Liestal verwenden.

Abschnitt 1: ... ~~Mittels eines Entflechtungsbauwerks soll der Konfliktpunkt gelöst werden.~~ Mit der 4-spurigen Gleisanlage im Bahnhof Liestal werden die Fahrwegkonflikte entschärft.

Abschnitt 2: erster Satz: streichen

Abschnitt 3: ~~Die Entflechtung~~ Der 4-Spurausbau ist als einziges Element ...

Abschnitt 2: zweiter Satz streichen (SBB AG)

- Die Aussagen zu den Bundesvorlagen STEP und FABI seien teilweise nicht mehr ganz aktuell. Wir regen an, die entsprechenden Passagen zu gegebener Zeit noch einmal an den

V2.1 Übergeordnete Projekte

dann gültigen Stand anzupassen. (KT BS, Bau- und Verkehrsdepartement)

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Anpassungsanträge wurden übernommen.

■ B. Ziele

Die Ausgangslage wurde mit dem Zukunftsbild 2013 "Korridore+" aktualisiert. Im Übrigen hat es keine Bemerkungen / Anträge dazu gegeben (vgl. auch Ausführungen zu V1.2 Agglomerationsprogramm; B. Ziele).

■ C. Voraussichtliche Auswirkungen

Anträge: - Die übergeordneten Strassen(aus)bau-Projekte werden abgelehnt. Es sei bei allen Projekten die UVP-Pflicht festzuhalten. (VCS)

- Stauraumbewirtschaftung Schwerverkehr: Die UVP-Pflicht sei festzuhalten. (VCS)

- Beschrieb und Projektauswirkungen betreffend Kapazitätssteigerung A2 Osttangente könnten wesentlich gekürzt werden. (VBLG und partizipierende Gemeinden)

Es gilt alle Verkehrsträger in einen übergeordneten Gesamtrahmen zu stellen und die entsprechenden Massnahmen zu beurteilen. Zudem ist die UVP-Pflicht in separaten rechtlichen Erlassen geregelt und somit nicht richtplanrelevant.

Die verschiedenen Projekte sollten etwa mit gleicher "Tiefgängigkeit" beschrieben sein. Am Umfang wird daher festgehalten.

- Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel

Die Wirtschaftskammer Baselland und die Gemeinde Birsfelden unterstützen die Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel. Damit würde einer der grössten verkehrlichen Engpässe gemildert und die Erreichbarkeit und die wirtschaftliche Attraktivität verbessert. Für Birsfelden wäre die Kapazitätssteigerung A2 Osttangente zudem ein wesentliches Projekt zur möglichen Entlastung der bereits bestehenden kommunalen Verkehrsproblematik.

Für EVP, WWF und VCS seien die beiden Vorhaben "Kapazitätssteigerung A2 Osttangente" und "Gundelitunnell (ABAC)" aus dem Richtplan zu streichen, weil beide Strassenprojekte stark umstritten sind und im Kanton Basel-Stadt liegen.

Anträge: - Ein Eintrag im Baselbieter Richtplan vor einer Entscheidung im Standortkanton sei nicht akzeptabel. (EVP, WWF, VCS)

- Der Beschrieb und die Projektauswirkungen betreffend Kapazitätssteigerung A2 Osttangente dürfen nicht gekürzt werden. (Birsfelden)

Gemäss dem Vorprüfungsbericht des Bundes, Schreiben des ARE vom 11. Dezember 2013, können Projekte, die sich nicht auf dem Kantonsgebiet von Basel-Landschaft befinden, als orientierender Inhalt im Richtplan dargestellt werden, weshalb die auch für den Kanton Basel-Landschaft relevanten Projekte aufgeführt bzw. beibehalten werden.

- Sanierungstunnel Belchen

Der VCS erachtet die Problematik mit dem Sanierungstunnel Belchen analog zur 2. Gotthardröhre: was einmal gebaut sei, würde früher oder später zur Nutzung freigegeben. Der aufgeführte Umweltnutzen sei mehr als fraglich. Eine UVP müsse dies belegen und die gleichzeitige Nutzung der 3. Röhre ausschliessen. Im Übrigen sei die Kostenangabe von CHF 250 Mio. falsch, sie stamme von 2009. 2012 würden die Kosten auf CHF 500 Mio. veranschlagt.

V2.1 Übergeordnete Projekte

Antrag: - Die 3. Röhre am Belchen werde abgelehnt. (VCS)

Grundsätzlich steht das vorgenannte Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Zuständigkeitsbereich des Bundes, welcher (vorbehältlich der Jahreskreditgenehmigungen im Rahmen des Budgetprozesses) plant, 2015 mit dem Bau zu beginnen. Betreffend Kosten ist der Objektbeschreibung entsprechend korrigiert worden.

- Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum

Keine Bemerkungen

- Stauraumbewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr

Die Wirtschaftskammer Baselland begrüsst im Sinne der Optimierung des Verkehrsflusses an den Zollübergängen die hier skizzierten Massnahmen.

Nach Auffassung des Kantons Basel-Stadt stünden die Ausführungen zum Vorhaben "Stauraumbewirtschaftung für den grenzüberschreitenden Schwerverkehr" unter V2.1 Übergeordnete Projekte den gemeinsamen Interessen entgegen. Entgegen der Formulierung im Richtplan-Entwurf, die PEZA solle in das zukünftige KV-Terminal-Projekt der SBB Cargo integriert werden, ist der Kanton Basel-Stadt der Auffassung, dass es sich um eine provisorische Einrichtung handle, die den mittelfristigen Entwicklungsabsichten im Gebiet des ehemaligen Badischen Rangierbahnhofs entgegenstehen. Die Fläche werde für den Endausbau des trimodalen Umschlagterminals Basel Nord inkl. Hafengebäude 3 und reorganisierter Hafenbahn benötigt. Damit sei die Fläche für die PEZA nicht gesichert. Der entsprechende Mietvertrag werde über den vereinbarten Zeitraum hinaus nicht verlängert. Sowohl SBB-Cargo als Grundstückseigentümerin als auch der Kanton Basel-Stadt würden auf dem Gelände langfristig bahnaffine logistische Nutzungen vorsehen.

Basel-Stadt gehe jedoch davon aus, dass die Abfertigung am Zoll durch das Projekt TRANSITO so beschleunigt werden könne, dass die PEZA aus Sicht Verkehrssicherheit überflüssig werde. Es werden derzeit gemeinsam mit dem ASTRA als Mieter und der EZV als Nutzer betrieblich etablierte Lösungsvarianten geprüft, die auch zeigen sollen, ob und wie hoch in Zukunft der Bedarf nach Stauraum sein werde. Falls sich herausstellen würde, dass auch langfristig ein Stauraum für den grenzüberschreitenden Schwerverkehr nötig wäre, müsste die aktive Suche für ein Ersatzgrundstück wieder aufgenommen werden, wobei diese nicht auf das Kantonsgebiet von Basel-Stadt beschränkt sein könnte.

Antrag: - Die Bedenken, Überlegungen und Hinweise seien bei der weiteren Bearbeitung des kantonalen Richtplans aufzunehmen. (KT BS, Bau- und Verkehrsdepartement)

Die Hinweise und Bedenken werden zur Kenntnis genommen.

- ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB-Birsig (Gundeldinger-Tunnel)

Die Wirtschaftskammer Baselland unterstützt die "Umfahrung Gundeldingen" und deren Aufnahme im Kantonalen Richtplan. Dabei ist von primärer Bedeutung, dass das Gundeldingerquartier vom Durchgangsverkehr entlastet werde. Hinter die Umsetzbarkeit der weiteren Ziele (Entlastung Nauenstrasse und Centralbahnplatz) sei allerdings ein Fragezeichen zu setzen.

Auch für die FDP hat dieses Vorhaben für die stadtnahen Gemeinden, namentlich Binningen und Allschwil, eine hohe Bedeutung. Mit einer Verlängerung an einen Zubringer Allschwil, würde eine stadtnahe Tangente realisiert.

Basel-Stadt bemerkt, dass beim Projekt ABAC bei den Terminen ein Widerspruch zwischen Text (mittelfristig) und Zahlen (0-5 Jahre) besteht. Gemäss aktuellem Planungsstand wäre mittelfristig (5-15 Jahre) korrekt. Es wird um eine antragsgemässe Formulierungsänderung gebeten.

Die SVP hält fest, dass die Umfahrung und Entlastung des Gundeldingerquartiers primär ein Projekt des und für den Kanton Basel-Stadt sei. Für den Kanton Basel-Landschaft bestehe erst dann ein Inte-

V2.1 Übergeordnete Projekte

resse, wenn für Binningen und letztlich auch Allschwil bessere Verkehrsanbindungen resultierten. Gerade diese Anbindung im Raum Binningen gelte aber nach dem Richtplan als noch nicht gelöst. Dieses Problem ist stärker zu betonen und möglichst zu lösen. Ohne einen gewichtigen Nutzen für die Gemeinden des Baselbiets kann es nicht angehen, dass der Kanton Basel-Landschaft am Ende an den Kosten für eine Verkehrsberuhigungsmassnahme im Gundeldingerquartier beteiligt werde, nur weil das Projekt weiterhin in seinem Richtplan aufgeführt sei.

Gemäss dem VCS sei an der UVP-Pflicht festzuhalten. Die massive MIV-Mehrbelastung durch dieses baselstädtische Bauvorhaben auf die Gemeinden Binningen und Bottmingen würde ausgerechnet im KRIP BL ausgeklammert. Zwingende FlaMas würden nicht erwähnt und fehlten in den KRIP-Karten. Die Argumentation, wonach der Tunnel auch dem öffentlichen Verkehr zugute käme, sei nicht haltbar. Dafür genügte eine konsequente ÖV-Priorisierung bei der Querung Nauenstrasse oder allenfalls eine Tieferlegung der ganzen Nauenstrasse, wofür der baselstädtische Finanzierungsanteil an einer Gundeldinger-Autobahn ausreichen würde (ca. CHF 200 Mio).

Anträge: - Korrekt: mittelfristig (5-15 Jahre) (KT BS, Bau- und Verkehrsdepartement)

- Falls auch für die Baselbieter Gemeinden eine befriedigende Lösung gefunden werden könne, sei ein Zeitrahmen von "0 - 5 Jahren" richtig gewählt; die Formulierung sei auf "kurzfristig" zu korrigieren. (SVP)
- Das Projekt wird abgelehnt und die UVP-Pflicht sei festzuhalten. (VCS)

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und der Antrag zum zeitlichen Horizont wird übernommen bzw. sinngemäss umgesetzt.

Gemäss dem Vorprüfungsbericht des Bundes, Schreiben des ARE vom 11. Dezember 2013, können Projekte, die sich nicht auf dem Kantonsgebiet von Basel-Landschaft befinden, als orientierenden Inhalt im Richtplan dargestellt werden, weshalb die auch für den Kanton Basel-Landschaft relevanten Projekte aufgeführt bzw. beibehalten werden. Dabei liegt die Zuständigkeit in diesem Fall beim Bund. Aus heutiger Sicht bzw. aufgrund des heutigen Projektierungsstandes ist von einem Zeithorizont von 5 – 10 Jahre auszugehen (mittelfristig) – vgl. auch Stellungnahme Kanton Basel-Stadt.

Die Zuständigkeit liegt beim Bund. Im Übrigen wird auf die unter "Generelles" gemachten Ausführungen zur UVP-Regelung verwiesen.

- H18, Umfahrung Laufen und Zwingen

Die Wirtschaftskammer Baselland wie auch die SVP begrüssen die H18, Umfahrung Laufen und Zwingen bzw. die geplante Entlastung der stark frequentierten Gemeinden. Dies insbesondere mit Blick auf die regional wichtige Verkehrsachse Basel-Delsberg sowie für das aufstrebende Gewerbegebiet Aesch Nord und die weitere Entwicklung des Laufentals.

Der VCS hält fest, dass an der UVP-Pflicht festzuhalten sei. Gemäss den Ausführungen im KRIP würde das Projekt Mehrverkehr anziehen. Zwingende FlaMas (Rückbau Ortsdurchfahrten als verbindliche Projektbestandteile) seien nicht erwähnt und fehlten in den KRIP-Karten.

Antrag:- Das Projekt wird abgelehnt und an der UVP-Pflicht sei festzuhalten. (VCS)

Die Hinweise der SVP werden zur Kenntnis genommen.

Es wird auf die Ausführungen zu "Zuständigkeit Bund / UVP-Regelung / Stellungnahme Bund vom 11. Dezember 2013" verwiesen.

- H18, Muggenbergtunnel

Die Wirtschaftskammer Baselland ist mit den geplanten Ausbauschritten der H18 einverstanden und hält diese für wichtig – sowohl für das aufstrebende Gewerbegebiet Aesch Nord wie auch für die weitere Entwicklung des Laufentals. Mit der Priorisierung der Projekte sei man grundsätzlich einverstan-

V2.1 Übergeordnete Projekten.

Der VCS hält fest, dass an der UVP-Pflicht festzuhalten sei. Die Ausführung, wonach keine emissionsseitigen Veränderungen zu erwarten seien, obwohl keine FlaMas auf dem entlasteten Strassenabschnitt erwähnt würden, sei nicht nachvollziehbar.

Aesch begrüsst die Terminänderung beim Projekt "Muggenbergtunnel" langfristig \Rightarrow mittel bis langfristig und beim Projekt "Vollanschluss Aesch" mittelfristig \Rightarrow kurzfristig.

- Anträge:
- Die mit dem Muggenbergtunnel verbundene Verbesserung der Verkehrssicherheit und der Belastung des Siedlungsgebiets seien als Ziel weiterhin im Kantonalen Richtplan zu belassen (Aufhebung der Streichung der entsprechenden Passage). (Wirtschaftskammer Baselland)
 - Speziell beim Muggenbergtunnel sei - innerhalb der finanziellen Möglichkeiten - eine raschere Realisierung gewünscht. Es wird deshalb beantragt, beim Projekt Muggenbergtunnel zumindest die Option "bis langfristig (> 15 Jahre)" zu streichen und es beim Ziel "mittelfristig (5 - 15 Jahre)" zu belassen. (SVP)
 - Das Projekt wird abgelehnt und an der UVP-Pflicht sei festzuhalten. (VCS)
 - Ersatzlose Streichung von "Als Beststrategie resultiert die Variante halten zu können". Es sei davon auszugehen, dass der Bund vor einer Realisierung die Projektunterlagen nochmals überprüfe; das Projekt sollte im KRIP nicht in diesem Detaillierungsgrad beschrieben werden. (Aesch)

Der Regierungsrat teilt die Einschätzungen betreffend Wirkung und Ziel nach wie vor. Die entsprechende Passage ist nicht gestrichen, sondern nach unten in den Abschnitt "Siedlung" verschoben worden.

Aus heutiger Sicht – Projektstand und finanzielle Ressourcen – ist eher von einem Zeithorizont von > 15 Jahre auszugehen (langfristig).

Der Regierungsrat hält an dem Projekt fest. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu "UVP-Regelung / Stellungnahme Bund vom 11. Dezember 2013" verwiesen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. An der Formulierung wird festgehalten, da der aktuelle Projektstand im Richtplan abgebildet werden soll.

- H18, Vollanschluss Aesch

Die Wirtschaftskammer Baselland und die SVP unterstützen die Realisierung H18, Vollanschluss Aesch im Sinne einer umfassenden und effizienten Nutzung der H 18. Das Projekt werde insbesondere für das aufstrebende Gewerbegebiet Aesch Nord wie auch für die weitere Entwicklung des Laufentals als wichtig empfunden. Mit der Priorisierung der Projekte sei man einverstanden.

Der VCS hält fest, dass an der UVP-Pflicht festzuhalten sei. Das Projekt entspreche einem Teilstück der Südumfahrung, die dezidiert abgelehnt wird. Der KRIP selber führe die Sachzwänge aus, die mit der Kapazitätserweiterung an einem Ort entstünden: Voraussetzung für das Projekt sei auch ein Zubringer Dornach. Eine zwingende und dauerhafte Entlastung der Ortsdurchfahrt würde bloss als Kann-Massnahme formuliert und würde in der KRIP-Karte fehlen.

- Anträge:
- Ergänzung H18 Vollanschluss Aesch durch folgenden Zusatz "mit Zubringer Dornach / Aesch". (KT SO)
 - Ergänzung: "...Voraussetzung für die volle Wirkung ist indes der Zubringer Dornach / Aesch". (KT SO)
 - Änderung: bei einer Übernahme der H18 durch den Bund in das Nationalstrassennetz "muss der Vollanschluss Aesch durch das ASTRA realisiert und finanziert werden." (KT SO)
 - S.28: Änderung H18 Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach, Neubau: Umbenennung in "Vollanschluss Aesch mit Zubringer Dornach / Aesch an die H18." (KT SO)
 - Das Projekt wird abgelehnt und an der UVP-Pflicht sei festzuhalten. (VCS)

V2.1 Übergeordnete Projekte

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Dem Anliegen des KT SO wird inhaltlich stattgegeben. Es ist ein zusätzlicher Projektbeschreibung "Zubringer Dornach" in das Objektblatt V2.2 eingefügt worden (Aesch, Zubringer Pfeffingerring, ist dort bereits vorhanden).

Es wird auf die Ausführungen zu "Zuständigkeit Bund / UVP-Regelung / Stellungnahme Bund vom 11. Dezember 2013" verwiesen.

- Kapazitätserweiterung A2, Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst

Die Wirtschaftskammer Baselland begrüsst die H2 Kapazitätserweiterung A2, mit Blick auf die Attraktivität und den Erhalt bzw. die Verbesserung der Wirtschaftlichkeit der Region. Die Sicherstellung der Kapazitäten der A2 sei zentral, nicht zuletzt auch im internationalen Kontext. Deshalb werden diese Ausbaumassnahmen begrüsst.

Der VCS hält fest, dass an der UVP-Pflicht festzuhalten sei. Es fehlten FlaMas im Objektblatt und in den KRIP-Karten.

Antrag:- Das Projekt wird abgelehnt und an der UVP-Pflicht sei festzuhalten. (VCS)

Der Hinweis der Wirtschaftskammer Baselland wird zur Kenntnis genommen.

Es wird auf die Ausführungen zu "Zuständigkeit Bund / UVP-Regelung / Stellungnahme Bund vom 11. Dezember 2013" verwiesen.

- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau

Der VCS hält fest, dass an der UVP-Pflicht festzuhalten sei. Es fehlten FlaMas im Objektblatt und in den KRIP-Karten.

Antrag:- Das Projekt wird abgelehnt und an der UVP-Pflicht ist festzuhalten. (VCS)

Es wird auf die Ausführungen zu "Zuständigkeit Bund / UVP-Regelung / Stellungnahme Bund vom 11. Dezember 2013" verwiesen.

- H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)

Die Wirtschaftskammer Baselland und die SVP begrüssen die H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal. Unter Berücksichtigung des Ausbaupotenzials des Zentrums Liestal werde die Erweiterung der Umfahrung Liestal unterstützt.

Der VCS hält fest, dass an der UVP-Pflicht festzuhalten sei. Der Anschluss Liestal Zentrum an die Gasstrasse mit einem Kreisel würde ein ganzes Wohnquartier massiv abwerten.

Eine Privatperson sowie 24 MitunterzeichnerInnen in Liestal beanstanden, dass das Quartier entlang der Erzenbergstrasse als Wohnquartier mit direktem Anschluss ans Zentrum und den Bahnhof via Gasstrasse zu erhalten sei. Dabei solle ein erhöhtes Verkehrsaufkommen vermieden werden, um die Werterhaltung der Liegenschaften insbesondere entlang der Erzenbergstrasse zu gewährleisten bzw. zu erhalten. Sowohl aus den Plänen zum projektierten Kreisel als auch aus dem (Holz-)Modell der Stadt Liestal gehe nicht hervor, wie die BewohnerInnen des Erzenbergquartiers künftig zu Fuss zum Bahnhof oder ins "Städtli" gelangen könnten. Zudem stelle sich die Frage, wie der Verkehr von der "Rosenmundkreuzung" zum künftigen Kreisel geleitet wird. Falls dies allein über die Erzenbergstrasse geschehe, würde das Wohnquartier entlang der Erzenbergstrasse entwertet.

Anträge: - Das Projekt wird abgelehnt und an der UVP-Pflicht sei festzuhalten. (VCS)

- Die Sicherheit und heutige Qualität der Fusswegbeziehungen seien für die BewohnerInnen des Erzenbergquartiers zu gewährleisten ohne Umwege in Kauf nehmen zu müssen. (Privatperson sowie 24 MitunterzeichnerInnen in Liestal)

V2.1 Übergeordnete Projekte

- Es sei zu prüfen, welche Möglichkeiten bestehen würden, für alle beteiligten Quartiere (Erzenbergstrasse und Weiherweg / Gasstrasse) eine tragbare Lösung (geringes Verkehrsaufkommen / wenig Lärmimmissionen) zu finden. (Privatperson sowie 24 MitunterzeichnerInnen in Liestal)
- Die Gasstrassenbrücke als schneller (Fussgänger)-Zugang zur Ergolz und zum neuen Quartier auf dem Konrad-Peter-Areal seien zu erhalten (Erhalt und neue Fusswegbeziehung). Die Gasstrassenbrücke ermögliche auch ein schnelles Einrücken für Feuerwehrmänner und -frauen - oft auch mit dem Velo und/oder zu Fuss - vom Zentrum her. (Privatperson sowie 24 MitunterzeichnerInnen in Liestal)

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Der Regierungsrat hält an dem Projekt fest. Im Übrigen wird auf die Ausführungen zu "UVP-Regelung / Stellungnahme Bund vom 11. Dezember 2013" verwiesen.

Im Rahmen der Projektierung des Zentrumsanschlusses Liestal sind auch die Fusswegbeziehungen in das Projekt miteinzubeziehen. Entsprechend ist für wegfallende Fuss- und Velowegbeziehungen Ersatz zu schaffen. Die konkreten Linienführungen sind auf Stufe Projektierung (Vor- und Bauprojekt) zu studieren und aufgrund der rechtlichen und planerischen Rahmenbedingungen zu lösen. Dabei kann im Rahmen der Planung wie auch des Planauflageverfahrens mitgewirkt und/oder Einsprache erhoben werden. Daraus folgt, dass die konkreten Anträge nicht richtplanrelevant sind bzw. nicht auf Konzeptstufe über den kantonalen Richtplan gelöst werden können.

- Rheinüberquerung im Raum Pratteln

Die Gemeinde Pratteln, Pro Velo beider Basel und der VCS befürworten eine Fuss- und Velobrücke von Pratteln nach Wyhlen. Sie schliesse eine riesige Lücke im Fuss- und Veloroutennetz. Dabei wird eine Rheinquerung für den Langsamverkehr (evt. auch ÖV-Verkehr) als attraktiv angesehen; auch im Zusammenhang mit der Entwicklung des Gebietes Salina-Raurica.

Für den VCS ist die Langfristigkeit des Vorhabens gerade bei diesem kostengünstigen Fuss-/Velo-Projekt nicht nachvollziehbar. Das Vorhaben sei in der KRIP-Karte einzutragen.

- Anträge: - Die genaue Lage und Anbindung sei mit einer zukünftigen Studie zu prüfen. (Pratteln)
 - Die Trasseesicherung für eine MIV-Verbindung werde vehement abgelehnt; diese Option sei auszuschliessen. (VCS)

Die Hinweise bzw. der Antrag wird zur Kenntnis genommen.

Da das Vorhaben noch nicht zwischen den Beteiligten abgestimmt ist, hält der Regierungsrat an den Formulierungen fest.

- Neubaustrecke Wisenbergtunnel (3. Juradurchstich)

Der VCS unterstützt die Forderung, Planungsgelder für den Wisenbergtunnel über STEP 2025 bereit zu stellen. An der UVP-Pflicht sei festzuhalten. Es wird zudem angeregt, das Vorhaben nicht als Wisenberg / 3. Juradurchstich zu benennen. Die Linienführung Wisenberg lasse beim Tunnelportal am Jurasüdfuss noch alles offen, für die Restschweiz würde es heute schon mehr als 3 Juradurchstiche geben. Im Übrigen scheinen die Kosten von CHF 5.6 Mrd "prohibitiv übertrieben".

- Anträge: - S.17: "Wisenbergtunnel" durch "3. Juradurchstich" ersetzen (KT SO)
 - Die UVP-Pflicht ist festzuhalten. (VCS)

Die Anpassung der Bezeichnung wurde als "3. Juradurchstich" gemäss Antrag geändert.

Die Zuständigkeit / Kostenschätzung liegt beim Bund. Im Übrigen wird auf die vorangehend gemachten Ausführungen zur UVP-Regelung verwiesen.

- Entflechtung Liestal

V2.1 Übergeordnete Projekte

Keine Bemerkungen

- Schienenanbindung an den EuroAirport (EAP)

Der Gemeinderat Allschwil unterstützt das durch den Bahnanschluss des EuroAirport (EAP) verfolgte Ziel, den Strassenverkehr auf den ÖV zu verlagern und anerkennt das Bestreben des EAP, seine Wettbewerbsfähigkeit zu erhalten. Mit dem Bahnanschluss bestehe jedoch die Gefahr, dass sich dadurch die Anzahl Flugbewegungen stark erhöhen und damit die Fluglärmbelastung weiter steigen würde. Daher seien eine Umweltverträglichkeitsprüfung nach Espoo-Abkommen durchzuführen und flankierende Massnahmen vorzusehen.

Die Gemeinde Binningen hält fest, dass wie im Objektblatt beschrieben, dank der guten TER-200-Verbindung ein hohes Potenzial für den Zubringerverkehr aus Strasbourg bestünde, da die Bedeutung des dortigen Flughafens mit der Eröffnung des TGV-Est deutlich abgenommen habe. Der Schienenanschluss sei somit vor allem nachfrageorientiert begründet. Der Bahnanschluss steigere die Attraktivität des Flughafens und würde einer Entlastung der langfristig an ihre Kapazitätsgrenze stossenden Flughäfen Zürich und Genf dienen. Der Bahnanschluss würde als zusätzlicher Motor für die beabsichtigte massive Kapazitätssteigerung am EAP eingesetzt. Bereits in der Vernehmlassung des Bundes zum Objektblatt des Sachplans Infrastruktur Luftverkehr (SIL) sei von Binningen bemängelt worden, dass die Folgen dieser Politik nicht mittels einer strategischen Umweltverträglichkeitsprüfung überprüft worden sei.

Abgesehen von diesen Widersprüchlichkeiten wecke die Festlegung eines Bahnanschlusses auch für den Fernverkehr weitere Befürchtungen der Anwohnenden bezüglich der künftigen Entwicklung. Beispielsweise könnten ohne erweitertes Nachtflugverbot Nachtflüge nach 23.00 Uhr bzw. vor 06.00 Uhr – die seit 2011 in Zürich verboten seien – Aufnahme im zukünftigen Flugplan des EAP finden. Zudem schaffe der Bahnanschluss auch die Voraussetzung für die von Frankreich geplante Verlagerung des Flugverkehrs vom defizitären Flughafen Strasbourg nach Basel. Für Fluggäste aus der Schweiz genüge die leistungsfähige Busverbindung zwischen Basel SBB und EAP im 7½-Minutentakt vollständig, sie wäre mit einem Bahnanschluss kaum verbesserungsfähig und der Bustakt könne bei Bedarf problemlos erhöht werden.

Basel-Stadt hält fest, dass seit 2010 eine aktuelle Kostenschätzung vorliege. Sie würde CHF 220 Mio betragen.

Die SVP hält die Schienenanbindung des EuroAirports für die weitere wirtschaftliche Entwicklung der ganzen Region für sehr wichtig. Eine möglichst rasche Realisierung dieses Vorhabens und die geplante trinationale Finanzierung seien zu unterstützen.

Der VCS hält fest, dass nach heutiger Beurteilung auch der Flughafen Genf nicht mehr ans Schienennetz angebunden würde, obwohl er das dreifache Flugaufkommen des EAP aufweise. Es sei nicht haltbar, den Bahnanschluss EAP mit Umweltargumenten zu rechtfertigen: ein Bahnprojekt als ökologisch zu bezeichnen, das die Reisenden zur umweltbelastendsten Transportform führe, sei absurd. Den Mitarbeitenden des EAP stünden Busangebote zur Verfügung. Die Haltestelle des Bahnanschlusses käme für viele in einer Entfernung von 1 km vom effektiven Arbeitsplatz (z.B. bei heutiger Bushaltestelle Frachthalle) zu liegen, was die Bahnnutzung wenig attraktiv mache. Die Kosten fehlten, obwohl bekannt sei, dass sie auf CHF 300 Mio. geschätzt würden (EUR 220 Mio.).

- Anträge:
- Anpassung zum Punkt Umwelt "Die Auswirkungen des Bahnanschlusses werden im Rahmen einer Umweltverträglichkeitsprüfung untersucht und Massnahmen zur Reduktion negativer Umweltauswirkungen (insbesondere Fluglärm) festgelegt." (Allschwil)
 - Aus den vorgenannten Gründen wird ein Bahnanschluss an den EuroAirport grundsätzlich abgelehnt, weil er zu einer massiv erhöhten Umweltbelastung führt. (Binningen)
 - Kosten CHF 220 Mio. (KT BS, Bau- und Verkehrsdepartement)
 - Mit Frankreich muss umgehend ein Einvernehmen über den Betrieb des EuroAirports gefunden werden, bei dem die schweizerische Seite des Flughafens nicht benachteiligt wer-

V2.1 Übergeordnete Projekte

de, wenn aus der Schweiz dereinst Gelder in ein Projekt fliessen sollten, von dem zweifellos auch das Elsass profitieren würde. (SVP)

- Das Projekt wird abgelehnt und die UVP-Pflicht sei gemäss ESPOO-Abkommen festzuhalten. (VCS)

Diese Ergänzung ist nicht richtplanrelevant bzw. in der entsprechenden Gesetzgebung geregelt, weshalb dem Antrag nicht stattgegeben wird.

Der Bahnanschluss des EuroAirport (EAP) ist im Sachplan Infrastruktur Luftfahrt (SIL, Objektblatt EAP) festgesetzt. Das SIL-Objektblatt EAP wurde am 15. Mai 2013 durch den Bundesrat genehmigt. Im Übrigen hält der Regierungsrat am Richtplaneintrag zum EuroAirport in unveränderter Form fest.

Der Antrag wird übernommen bzw. sinngemäss umgesetzt, wobei die Kosten mit 220 Mio. EUR, nicht CHF veranschlagt werden.

Der Antrag wird zur Kenntnis genommen; vgl. im Übrigen auch die vorangehenden Aussagen zum Anschluss EuroAirport an das Schienennetz.

Die Zuständigkeit / Kostenschätzung liegt beim Bund. Im Übrigen wird auf die vorangehend gemachten Ausführungen zur UVP-Regelung verwiesen.

- Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)

Die SBB AG hält fest, dass die Massnahmen mit dem Rahmenplan Basel korrespondieren würden. Entflechtung Basel Muttenz 1. Etappe und Vollausbau (S. 26) seien in einem gemeinsamen Kapitel zu beschreiben. Die Massnahmen seien insbesondere für die erste Etappe sehr detailliert beschrieben. Es gelte zu beachten, dass die Massnahmen basierend auf konkreten Angebotskonzepten etappiert bzw. realisiert würden. Die planerische Freiheit für eine stufenweise Realisierung solle garantiert bleiben. Die Wendegleise seien bereits unter Liestal 4-Spurausbau erwähnt.

Der VCS unterstützt das Bauvorhaben und hält fest, dass an der UVP-Pflicht festzuhalten sei. Zudem sollten die beiden Projekte zusammengefasst werden, da sie eine gleiche Laufzeit aufweisen würden.

- Antrag: - Textkorrektur (S. 25) Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz 1. Etappe Abschnitt 2: ~~"Die Ein- und Ausfahrtskapazitäten des Bahnhofs Basel sollen mit einer (im Vollausbau mit zwei) zusätzlichen Gleisachse(n) erhöht und zudem vom Fern- und Güterverkehr entflechtet werden. Der Bahnhof soll mit zwei zusätzlichen Zufahrtsgleisen und vier zusätzlichen Perrongleisen aufgewerteten werden. In beiden Endbahnhöfen Liestal und Cellerkinden sind zudem neue Kopfgleise zum Wenden der Züge notwendig."~~ (SBB AG)
- Kosten: 390 – 510 Mio. CHF (SBB AG)
 - Die UVP-Pflicht sei festzuhalten. Aufgrund der gleichen Laufzeit, seien die beiden Projekte zusammenzufassen. (VCS)

Die textlichen Anpassungen sind gemäss Antrag SBB AG erfolgt. Auf Grund der unterschiedlichen Projektreife hält der Regierungsrat jedoch an der etappierten Darstellung fest.

Die Zuständigkeit liegt bei den SBB. Im Übrigen wird auf die vorangehend gemachten Ausführungen zur UVP-Regelung verwiesen. Der Vollausbau wird erst zu einem späteren Zeitpunkt aktuell und ist deshalb noch nicht als Festsetzung zu definieren.

- Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)

Die SBB AG beantragen, dass die Massnahmen Entflechtung Basel Muttenz 1. Etappe und Vollausbau in einem gemeinsamen Kapitel zu beschreiben seien. Die Kosten seien gemäss den vorliegenden Studien anzupassen.

Die SVP bemängelt, dass die vorgelegte Formulierung im Objektblatt den Eindruck hinterlassen würde, dass nur der Kanton Basel-Landschaft von einem Ausbau des Ostkopfs am Bahnhof SBB Basel profitieren würde. Das wäre jedoch eindeutig eine falsche Vorstellung der Realität.

V2.1 Übergeordnete Projekte

Antrag: - Textkorrektur (S. 26) Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau):

~~"Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. In einer ersten Etappe (Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel Muttenz) sollen neben weiteren infrastrukturellen Anpassungen die Ein- und Ausfahrkapazitäten des Bahnhofs Basel mit einer zusätzlichen Gleisachse Erhöht werden und zudem von Fern- und Güterverkehr entflechtet werden. Im Vollausbau soll diese Entflechtung um eine weitere Gleisachse ergänzt werden. Um die Ein- und Ausfahrkapazitäten des Bahnhofs Basel zu erhöhen, wird zusätzlich zum Ausbau des Weichenkopfs Ost in Basel SBB die Regio-S-Bahn zwischen Basel und Muttenz vom Fern- und Güterverkehr entflochten und via Güterbahnhof geführt. Dazu ist ein Entflechtungsbauwerk im Bereich St. Jakob / Schänzli erforderlich, das in Etappen (Fahrtrichtung Basel – Muttenz als erste Etappe, Gegenrichtung als zweite Etappe) realisiert werden kann.~~

Kosten: 1. Etappe 220 – 290 Mio. CHF, 2. Etappe 180 – 280 Mio. CHF" (SBB AG)

- Um später unangebrachte Kostenforderungen zu vermeiden, sei eine ausgewogenere Formulierung des Nutzens für beide Basler Kantone zu fordern. Sonst müsste beim Projekt Basel-Ostkopf, das sich ohnehin auf städtischem Kantonsgebiet befinde, eine Streichung aus dem Baselbieter Richtplan gefordert werden. (SVP)

Die textlichen Anpassungen sind gemäss Antrag SBB AG erfolgt. Auf Grund der unterschiedlichen Projektreife hält der Regierungsrat jedoch an der etappierten Darstellung fest.

Die Kosten werden durch den Bund getragen. Der KRIP BL beschreibt bewusst primär die Wirkungen für den Kanton BL. Gerade um diese abstimmen zu können, werden ausserkantonale Objekte in den KRIP aufgenommen.

- Entflechtung Pratteln (1. Etappe)

Die SBB AG beantragt, dass die Massnahmen Entflechtung 1. Etappe und Vollausbau in einem gemeinsamen Kapitel zu beschreiben seien. Die Kosten seien gemäss den vorliegenden Studien anzupassen.

Der VCS unterstützt das Bauvorhaben und hält fest, dass an der UVP-Pflicht festzuhalten sei.

Antrag: - Textkorrektur (S. 26) Entflechtung Pratteln (1. Etappe) Text 1. Etappe und 2. Etappe zusammenfassen:

~~"... An zwei Kreuzungsstellen à Niveau entstehen Konflikte zwischen dem Güterverkehr von/zum Rangierbahnhof und dem Personenverkehr auf den Strecken Basel – Fricktal bzw. Basel – Ergolzthal. Mittels Entflechtungsbauwerken sollen die Verkehr entflochten werden. Der Personenverkehr auf der Strecke Basel – Fricktal kreuzt sich dem Güterverkehr aus dem Ergolzthal von/zum Rangierbahnhof niveaugleich.~~

Für eine Verdichtung des S-Bahnangebots Basel – Liestal zum 15'-Takt wird in einer ersten Etappe eine niveaufreie Unterquerung für Reisezüge aus dem Fricktal nach Muttenz realisiert. Für eine Verdichtung des Güterverkehrs und des S-Bahnangebots im Fricktal ist in weiteren Etappen der Bahnhof Pratteln um zusätzliche Gleisachsen ergänzen sowie ein Kapazitätsausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden sowie ein Wendegleis in Rheinfelden erforderlich. (SBB AG)

- Kosten Entflechtung/Ausbau Pratteln: 1. Etappe 430 – 560 Mio. CHF, weitere Etappen 370 – 770 Mio. CHF" (SBB AG)
- Die UVP-Pflicht ist festzuhalten. (VCS)

Es gelten sinngemäss die vorangehenden Anmerkungen zum Ausbau Basel-Muttenz.

Es wird auf die vorangehend gemachten Ausführungen zur UVP-Regelung verwiesen.

- Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden

V2.1 Übergeordnete Projekte

Die Gemeinde Pratteln weist darauf hin, dass mit Schreiben vom 28. Februar 2013 zum Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene, sie dem Tiefbauamt BL bereits mitgeteilt hätten, dass die Ausbaupläne "Entflechtung Pratteln, Vollausbau" mit der städtebaulichen Entwicklung der Gemeinde und den kommunalen Verkehrsanlagen unvereinbar seien. Diese Feststellung würde verstärkt durch die in Ausführung stehenden Hochhausprojekte "Aquila" und der Überbauung "Vierfeld" (Coop-Häring).

Antrag: - Textkorrektur (S.26) Entflechtung Pratteln (Vollausbau):
 - Mit der Zusammenlegung der 1. Etappe und des Vollaubaues sei dieses Kapitel zu streichen. (SBB AG)
 - Textkorrektur (S. 29) Vororientierung:
 Streichen: Das Wendegleis Rheinfelden befindet sich im Kanton Aargau. (SBB AG)
 Ergänzen: Kapazitätsausbau Pratteln – Rheinfelden (3./4. Gleis) (SBB AG)

Es gelten sinngemäss die vorangehenden Anmerkungen zum Ausbau Basel-Muttenz.

Gemäss dem Vorprüfungsbericht des Bundes, Schreiben des ARE vom 11. Dezember 2013, können Projekte, die sich nicht auf dem Kantonsgebiet von Basel-Landschaft befinden, als orientierenden Inhalt im Richtplan dargestellt werden, weshalb - aufgrund des engen Zusammenhangs - auf eine Streichung verzichtet wird.

Der Regierungsrat beabsichtigt, die beantragte Ergänzung in einer späteren Anpassung aufzunehmen.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

- Ausbau Doppelspur Laufental

Aesch unterstützt den Doppelspurausbau zwischen Aesch und Laufen.

Die CVP bemängelt, dass der besagte Ausbau bereits Bestandteil von Bahn 2000 gewesen und in der Vorlage FABI wiederum nur für den zweiten Ausbauschnitt vorgesehen sei. Im Hinblick auf das Projekt "Léman 2030" sei der Doppelspurausbau in ZEB und / oder STEP 2025 vorzuziehen.

Die SVP bemerkt, dass zu Recht im Richtplan darauf hingewiesen werde, dass bei der Juralinie ein hoher Handlungsdruck bestehe, den Doppelspurausbau im Laufental voranzutreiben. Der mittelfristige Zeithorizont sei grundsätzlich richtig gewählt. Ein längerer Aufschub dieses Projekts sei der Laufentaler Bevölkerung und den ortsansässigen Unternehmen jetzt nicht mehr zuzumuten. Der Bund solle für die nächsten zehn Jahre ausreichend Mittel für Bahnprojekte bereithalten, damit das Laufental nicht zurückstehen müsse. Keinesfalls dürfe auf dieser Strecke ein Leistungsabbau durch die SBB geduldet werde.

Für die FDP wiederum wäre der terminliche Ablauf "mittelfristig" unbefriedigend, dem könne nicht zugestimmt werden. Es wird die Meinung vertreten, dass diese wichtigen Verkehrsbauten beschleunigt werden müssten, damit für die Regio-S-Bahn die nötige Kapazitätssteigerung erreicht werden könnte.

Der VCS beantragt, dass im KRIP die nötigen Ausbauten festgehalten werden sollen bzw. es sollte vorsorglicherweise die ganze Strecke Basel – Laufen – Delémont als Doppelspur ausgewiesen werden (im Bericht und im Plan). Damit könne raumplanerisch das Trasse für die konkreten Doppelspur-Abschnitte gesichert werden (analog dem "Richtplan Verkehr" des Kt. ZH).

Im Sachplan "Verkehr" des Bundes (Fassung vom November 2012) sind die Doppelspur-Inseln Grellingen – Zwingen und Bärschwil – Laufen neu als Vororientierung aufgenommen. Zumindest diese Bereiche müssten im KRIP ausgewiesen resp. erwähnt werden, denn sie würden einem konkreten Konzept des Bundes/SBB für die Laufentallinie entsprechen.

Die Doppelspurinsel Grellingen-Zwingen sei sowohl für ½-h-ICN-Takt als auch für ¼-h-S-Bahn-Takt nötig. Sie solle kurzfristig (0–5 Jahre) realisiert werden (als Kompensations-/Reparaturmassnahme für verschlechterten Fahrplan während 10-jähriger Bauzeit für "Projet Léman 2030" in den Bahnhöfen Lausanne und Renens VD).

V2.1 Übergeordnete Projekte

Es wird angeregt, dass im Richtplan für die zweite schnelle Verbindung Basel – Delémont der Begriff "Regional-Express (RE)" nicht verwendet werde. In der Schweiz würden die RE's ohne Personal verkehren und müssten von den Kantonen mitbezahlt werden (z. B. RE Chur – St. Gallen, RE Luzern – Bern, RE Zürich – Aarau). Die richtigen Begriffe wären: ICN (für Neigezüge) resp. Interregio (IR) für konventionelles Rollmaterial (ohne Neigetechnik).

- Anträge: - Neuformulierung: "Das Bahnangebot im Laufental ist mit dem Doppelspurausbau der Juralinie zwischen Aesch und Laufen zu verdichten." Die nachfolgenden Erwägungen seien wegzulassen. (Aesch)
- Textkorrektur Ausbau Doppelspur Laufental: Den im zweiten Abschnitt erwähnten Leistungsauftrag (Leistungsvereinbarung) gibt es nicht mehr. Dafür sind CHF 100 Mio. in FABI/STEP 1. Dringlichkeit vorgesehen. Wie sich die Kosten von CHF 170 Mio. zusammensetzen, entzieht sich der Kenntnis der SBB AG. Der Text sei entsprechend anzupassen. (SBB AG)
 - Doppelspurausbau Bahnlinie Basel-Laufen-Delémont; eine Trasseesicherung müsse im KRIP aufgenommen werden bzw. zwingend daran festgehalten werden. (CVP)
 - Es seien nicht nur Inseln aufzuführen, sondern eine Trasseefreihaltung für Doppelspur auf ganzer Strecke bis Delsberg zu berücksichtigen. Dies im Sinne des vorgenannten Beschlusses zur prioritären Verlagerung des Verkehrs auf den ÖV. (IGöV)
 - Es werde beantragt, dass der Zeitrahmen auf 5 - 10 Jahre verkürzt werde. (SVP)
 - Ein Ausbau der Doppelspur im Laufental > 15 Jahre könne nicht akzeptiert werden. (FDP)
 - Der SBB-Doppelspurausbau sei im Richtplan als Festsetzung aufzunehmen. (Laufen)
 - Die Doppelspur-Inseln Grellingen – Zwingen und Bärschwil Laufen müssten im KRIP als Vororientierung ausgewiesen werden. Zudem werde folgendes Angebot gefordert (ab spätestens 2016/17):
 - integraler (exakter) ½-h-ICN-Takt Basel – Delémont – Biel (davon eine umsteigefreie Verbindung bis Genève)
 - ½-h-S-Bahn-Takt Basel - Delémont – Porrentruy
 - Verdichtung zum ¼-h-S-Bahn-Takt Basel – Laufen. (VCS)

Das Angebot ist nicht nur im Abschnitt Aesch-Laufen, sondern von Laufen bis Basel zu verdichten. Kommt hinzu, dass das Angebotskonzept jeweils im Generellen Leistungsauftrag festzulegen ist. An welchen Örtlichkeiten zu diesem Zweck der Doppelspurausbau erfolgen soll, ist hingegen noch nicht abschliessend definiert.

Dem Antrag der SBB AG wird stattgegeben. Der Teil Leistungsauftrag ist gestrichen worden, da kein neuer mehr abgeschlossen wird. Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich für die Aufnahme in den STEP 2030 ein. Die Kosten von CHF 130-210 Mio. entsprechen den im Text geschilderten Massnahmen.

Der Doppelspurausbau ist im KRIP grundsätzlich berücksichtigt. Für einen durchgängigen Doppelspurausbau bis Delémont ist auf die unter Ziffer 6.1 gemachten Ausführungen zu verweisen. Bei der vorliegenden Mutation handelt es sich um keine Gesamtrevision des kantonalen Richtplanes sondern im Grundsatz lediglich um eine erforderliche Anpassung zum Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation. Ein durchgängiger Doppelspurausbau bis Delémont ist in diesem nicht enthalten.

Der Zeitraum 5-15 Jahre entspricht der Einordnung "mittelfristig". An dieser standardisierten Kategorisierung wird festgehalten.

Der Zeithorizont ist in der Vorlage mit "mittelfristig (5-15 Jahre)" angegeben.

Das Projekt hat bereits den Status "Zwischenergebnis". Der Betrieb und das Zugangebot werden nicht im Richtplan geregelt, sondern im Generellen Leistungsauftrag, welcher in 4-Jahresperioden vom Landrat beschlossen wird.

■ D. Beschlüsse

V2.1 Übergeordnete Projekte

Der Regierungsrat verweist nochmals auf die unter Ziffer 6.1 sowie im Objektblatt V1.1 Gesamtverkehrsschau unter der Rubrik "Generelles" gemachten Ausführungen. Eine grundsätzliche Verschiebung der Schwerpunkte zwischen einzelnen Planungsgrundsätzen und Planungsanweisungen ergibt sich aus dem aktuellen Mutationsbedarf nicht und wäre somit Gegenstand einer Gesamtrevision.

Daher bleiben die Anträge, welche auf eine grundsätzliche Änderung der aktuellen Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen abzielen bzw. die aktuell dahinterstehende Handhabung ändern wollen, unberücksichtigt und werden nicht erwähnt. Es handelt sich dabei primär um Anträge der Grünen Baselland und des VCS. Diese Diskussion muss im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplanes geführt werden.

- Anträge:
- Die Verkehrsinfrastrukturen seien insbesondere gemäss Prioritätensetzung ÖV und Fuss- / Veloverkehr vor MIV angebotsorientiert weiter zu entwickeln. (VCS)
 - Die Schienenausbauten, ausgenommen den Schienenanschluss EAP, werden befürwortet. Bei den Entflechtungen Basel-Muttenz und Pratteln solle der Vollausbau, nicht bloss die 1. Etappe, festgesetzt werden. (VCS)

Grundsätzliche Veränderungen in den einzelnen Planungsgrundsätzen ergeben sich aus dem aktuellen Mutationsbedarf nicht und wären Gegenstand einer Gesamtrevision. Im Übrigen wird auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen, wobei alle Verkehrsträger in einen übergeordneten Gesamtrahmen zu stellen sind und die Zweckmässigkeit der einzelnen Verkehrsinfrastrukturanlagen gesamtheitlich zu beurteilen ist.

Betreffend EuroAirport wird auf die vorangehenden Ausführungen zu diesem Themenbereich verwiesen; am Richtplaneintrag wird keine Änderung vorgenommen.

Planungsgrundsätze

- Antrag:
- Die Verkehrsinfrastrukturen seien insbesondere gemäss Prioritätensetzung ÖV und Fuss- / Veloverkehr vor MIV angebotsorientiert weiter zu entwickeln. (VCS)
 - Die Strassen(aus)bauten in Festsetzung, Zwischenergebnis und Vororientierung werden abgelehnt. (VCS)
 - Die Schienenausbauten, ausgenommen den Schienenanschluss EAP, werden befürwortet. Bei den Entflechtungen Basel-Muttenz und Pratteln sollen der Vollausbau, nicht bloss die 1. Etappen, festgesetzt werden. (VCS)

Grundsätzliche Veränderungen in den einzelnen Planungsgrundsätzen ergeben sich aus dem aktuellen Mutationsbedarf nicht und wäre Gegenstand einer Gesamtrevision. Es wird auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen, wobei alle Verkehrsträger in einen übergeordneten Gesamtrahmen zu stellen sind und die Zweckmässigkeit der einzelnen Verkehrsinfrastrukturanlagen gesamtheitlich zu beurteilen sind.

Betreffend EuroAirport wird auf die vorangehenden Ausführungen zu diesem Themenbereich verwiesen; am Richtplaneintrag wird keine Änderung vorgenommen.

Planungsanweisungen

- Antrag:
- Im Beschluss des Objektblattes V2.1 Übergeordnete Projekte (S.16+28) sei ausdrücklich darauf hinzuweisen, dass allenfalls alternative Varianten zur bereits einmal abgelehnten Trassenführung der Südumfahrungsroute geplant werden dürften. (Biel-Benken)
 - Es werde jede Trasseesicherung für eine Südumfahrung abgelehnt. (VCS)
 - Die Einbindung ins HGV-Netz werde unterstützt, aber ausgenommen Bahnanschluss EAP. Indem er hier im gleichen Punkt (und sogar Satz) genannt werde, bestätigt sich einmal mehr – trotz anderslautender Beteuerungen – die Absicht, den EAP nicht nur ins S-Bahn-Netz, sondern ans Fernverkehrsnetz anzubinden. Dies werde abgelehnt. (VCS)

V2.1 Übergeordnete Projekte

Eine Änderung der Planungsanweisung b) ist zum jetzigen Zeitpunkt nicht sinnvoll. Die Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) steht derzeit in der Auswertung des öffentlichen Mitwirkungsverfahrens. Eine mögliche, nicht beschlossene Planungszone ist im Übrigen nicht richtplanartenrelevant.

Betreffend EuroAirport wird auf die vorangehenden Ausführungen zu diesem Themenbereich verwiesen; am Richtplaneintrag wird keine Änderung vorgenommen.

Örtliche Festlegungen

- Anträge: - Die Strassen(aus)bauten in Festsetzung, Zwischenergebnis und Vororientierung werden abgelehnt. (VCS)
- Festsetzung: Streichung: "~~Schiienenanbindung EuroAirport~~" (Grüne Baselland)
 - Die Neubaustrecke Wisenberg Tunnel (3. Juradurchstich) sei von grösster Bedeutung für unsere Region. Dieser sei deshalb zumindest als "Zwischenergebnis" unter den Beschlüssen aufzuführen. (VBLG und partizipierende Gemeinden)
 - Vororientierung: Streichung: "~~ABAC, Autobahnanschluss Basel City, Gellertdreieck — Bahnhof SBB — Birsig (Gundeldinger Tunnel)~~" (Grüne Baselland)
 - Im Hinblick auf den 15' Takt der Regio-S-Bahn seien die Projekte Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) sowie Entflechtungsprojekte Muttenz, Pratteln und Liestal wie auch der Ausbau Pratteln - Rheinfelden prioritär zu verwirklichen. D.h. bei den Festsetzungen zu diesen Projekten sei nicht nur die 1. Etappe aufzuführen, sondern der Vollausbau. (IGöV)

Grundsätzliche Veränderungen in den einzelnen Planungsgrundsätzen ergeben sich aus dem aktuellen Mutationsbedarf nicht und wären Gegenstand einer Gesamtrevision. Im Übrigen wird auf die vorangehenden Ausführungen verwiesen, wobei alle Verkehrsträger in einen übergeordneten Gesamtrahmen zu stellen sind und die Zweckmässigkeit der einzelnen Verkehrsinfrastrukturanlagen gesamtheitlich zu beurteilen sind.

Auf Grund der unterschiedlichen Projektreife hält der Regierungsrat an der differenzierten Einstufung der S-Bahn-Projekte fest.

Die Projektreife des 3. Juradurchstichs rechtfertigt keine Anpassung zu "Zwischenergebnis".

V2.2 Kantonsstrassennetz

Es wurden folgende Bemerkungen und konkrete Anpassungsbegehren zu den örtlichen Festlegungen eingereicht:

■ Generelles

Auch an dieser Stelle weist der Regierungsrat darauf hin, dass keine gesamthafte Überarbeitung des kantonalen Richtplanes vorliegt. Daher bleiben Anträge zu D. Beschlüsse (Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen) unberücksichtigt und werden nicht erwähnt. Es handelt sich dabei um Anträge des VCS. Diese Diskussion muss im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplanes geführt werden.

Der VBLG stellt fest, dass bei mehreren unter örtliche Festlegungen genannten Projekten unklar sei, welche Realisierungswahrscheinlichkeit sie hätten. Angaben über die finanziellen Auswirkungen auf Kanton und Gemeinden würden fehlen. Es würde zwar Kostenschätzungen zu einzelnen Projekten geben, aber längst nicht zu allen und im Investitionsprogramm 2013–2022 des Kantons Basel-Landschaft seien die wenigsten wiederzufinden. Mehr Information / Klarheit dazu wäre wünschbar.

Der VCS unterstützt die Vorgabe, dass bei der Planung und Erstellung des Strassennetzes die Aspek-

V2.2 Kantonsstrassennetz

te des Umwelt- und Landschaftsschutzes einzubeziehen und entsprechend umzusetzen sind. Dieses Gebot würde aber in den vorgesehenen Strassenbauprojekten nicht angewendet. Die Ausbauvorhaben würden der Logik unter V2.1 (Übergeordnete Projekte) widersprechen, wonach die Kanalisierung auf Hochleistungsstrassen das untergeordnete Strassennetz entlasten würde.

Zudem beanstandet der VCS, dass die Kann-Formulierungen unverbindlich und entsprechend unzuverlässig seien. Auch sei jeweils eine UVP durchzuführen.

Die Stadt Laufen stellt fest, dass der Text für die Umfahrung Laufen und Zwingen angepasst worden ist. Neu werde darauf verwiesen, dass die H18 zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen sei und damit die Massnahmen durch das ASTRA realisiert und finanziert würden. Auch beim Muggenbergtunnel wurde der Text angepasst und es werde ebenfalls darauf verwiesen, dass bei einer Übernahme der H18 durch den Bund die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert würden. Wie und wann die beiden Projekte realisiert würden, wenn der Bund die H18 nicht übernehme, werde aber nicht aufgezeigt. Dies im Gegensatz zum Vollanschluss Aesch. Hier würde klar darauf verwiesen, dass vorgesehen sei, die Massnahme im Agglomerationsprogramm zu realisieren, wenn die H18 nicht ins Nationalstrassennetz aufgenommen würde.

Zudem würde gemäss der Stadt Laufen die momentane Trasseeführung der Naustrasse (ca. 6'600 Fz/Tg davon ca. 6% Schwerverkehr) die Möglichkeiten einer optimalen städtebaulichen Entwicklung von Laufen beschränken. Andererseits zeige das Kantonale Hochwasserschutzprojekt einen Raumbedarf - Vergrösserung des Fliessquerschnitts bei der Brücke Naustrasse - aufgrund des Hochwasserschutzes auf. Die von Herzog und de Meuron erarbeitete Konzeptstudie für das Areal "Nau" würde eine neue Trasseeführung der Naustrasse aufzeigen. Die Naustrasse solle weiter östlich von der Baselstrasse abzweigen und direkt an der bestehenden Eissporthalle vorbeiführen.

- Anträge:
- Die Ausbauten auf Kantonsstrassen werden abgelehnt. Vielmehr seien Massnahmen zu ergreifen, die den MIV reduzieren (gemäss § 14 USG BL). (VCS)
 - Die übrigen Kantonsstrassen-Projekte werden abgelehnt, da sie an keine zwingenden FlaMas auf den zu entlastenden Strassenabschnitten gebunden seien. (VCS)
 - Es fehle der Rückbau der Rheinstrasse als rechtsverbindlicher Projektbestandteil der H2 Pratteln-Liestal. (VCS)
 - Es fehlten alle nötigen FlaMas und Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den KRIP-Karten, wofür auch keine Signatur ausgewiesen sei. (VCS)
 - Es sei aufzuzeigen, wie der Kanton mit den beiden für das Laufental wichtigen Projekten umgeht, wenn die Aufnahme der H18 in das Nationalstrassennetz nicht zustande komme. (Laufen)
 - Auch wenn das Kantonale Hochwasserschutzprojekt noch nicht fertiggestellt sei, soll eine Verlegung der Naustrasse in den Richtplan aufgenommen werden. Dabei sei die neue Trasseeführung der Naustrasse vorzusehen und als Vororientierung in den Richtplan aufzunehmen. (Laufen)

Es wird auch an dieser Stelle auf die Ausführungen zu den übergeordneten Projekten des Objektblattes V2.1 bzw. zu den sinngemäss analogen Anträgen verwiesen sowie auf die unter Ziffer 6.1 gemachten Ausführungen. Bei der vorliegenden Mutation handelt es sich um keine Gesamtrevision des kantonalen Richtplanes, sondern im Grundsatz lediglich um eine erforderliche Anpassung zum Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation.

Der Hinweis betreffend die Realisierungswahrscheinlichkeit wird zur Kenntnis genommen. Allfällige Änderungen können aber erst im Rahmen der Gesamtrevision des kantonalen Richtplanes vorgenommen werden; in der vorliegenden KRIP-Anpassung geht es primär darum, erforderliche Anpassungen zum Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation vorzunehmen.

Nachdem vom Souverän die Finanzierung betreffend die vom Bund neu zu übernehmenden Strassen in das Bundesstrassennetz abgelehnt wurde, ist das weitere Vorgehen beim Bund noch nicht klar. Auf

V2.2 Kantonsstrassennetz

Grund dieser Ausgangslage und angesichts von Projektvolumen und -reife der beiden von Laufen genannten Projekte können über das diesbezügliche weitere Vorgehen (im Gegensatz zum Vollanschluss Aesch und zum Knoten Angenstein/Aesch) auch noch keine richtplanrelevanten Aussagen gemacht werden. Die Formulierungen sind diesem Sachstand angepasst worden.

■ A. Ausgangslage

Keine Bemerkungen

■ B. Ziele

Der VCS fordert, dass der Fuss-/Veloverkehr möglichst direkt, sicher und hindernisfrei geführt werden solle. Der "schnelle motorisierte Verkehr" sei keine unverrückbare Grösse. Temporeduktionen würden ebenfalls Verbesserungen bei der Verkehrssicherheit darstellen.

Antrag: - Die Entflechtung des Fuss-/Veloverkehrs vom MIV dürfe nicht zu Lasten des unmotorisierten Verkehrs erfolgen (keine Umwege, keine hinderlichen Höhenunterschiede). Bestehende Infrastrukturen sollen gerade nicht unbedingt erhalten, sondern angebotsorientiert rückgebaut werden. (VCS)

Es wird auch an dieser Stelle auf die Ausführungen zu den übergeordneten Projekten des Objektblattes V2.1 bzw. zu den sinngemäss analogen Anträgen verwiesen sowie auf die unter Ziffer 6.1 gemachten Ausführungen.

■ C. Voraussichtliche Auswirkungen

- H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)

Die Gemeinden Pratteln und Augst halten fest, dass gemäss den Aussagen im Unterkapitel "Wirtschaft" für das Gebiet Salina-Raurica von je 3'000 Arbeitsplätzen und Einwohnern ausgegangen werde. Aktuelle Studien zeigten jedoch auf, dass im Planungsgebiet Salina-Raurica mit ca. 4'000 Arbeitsplätzen und 4'000 Einwohnern gerechnet werden könne.

Des Weiteren würde im Unterkapitel "Umwelt" von rund 25'000 DTV ausgegangen, während im Objektblatt Verkehr zum Kantonalen Spezialrichtplan Salina-Raurica 28'000 DTV ausgegangen würde.

Die Wirtschaftskammer Baselland hält fest, dass mit Blick auf das geplante Wirtschaftszentrum Salina-Raurica die Verlegung der Rheinstrasse von zentraler Bedeutung und daher unumgänglich sei. Zentraler Aspekt für die Entwicklung von Salina-Raurica sei eine erstklassige Gebiets-Erschliessung und eine sinnvolle Aufteilung des Verkehrs innerhalb des Areals; also zwischen dem Wirtschafts- und Wohnzentrum. Allerdings gelte es, die Aufwertung des öffentlichen Raums in Salina-Raurica massvoll zu gestalten. Es schein wünschenswert, für die Arbeitsplätze und den neu zu schaffenden Wohnraum möglichst rasch optimale ÖV-Anbindungen zu schaffen. Es sei jedoch zu vermeiden, dass die Funktionalität des zukünftigen Wirtschaftsstandorts Salina-Raurica riskiert werde, indem ein umfassender Ausbau des öffentlichen Verkehrs in den Vordergrund gestellt würde, ohne die Bedürfnisse vorgängig abzuklären.

Von Seiten der SVP wird die Verlegung der Rheinstrasse ebenfalls als ein wichtiger Beitrag für die Entwicklung von Salina-Raurica erachtet. Bezüglich der Formulierungen zur Verkehrsberuhigung sei hingegen auf die einleitenden, kritischen Ausführungen zu verweisen. Über die Mobilitätsbedürfnisse der Unternehmen und der Einwohnerinnen und Einwohner, welche sich in Salina-Raurica ansiedeln würden, sei heute noch nichts bekannt. Die Festlegung eines Verhältnisses von öffentlichem Verkehr zu motorisiertem Individualverkehr basiere damit zum heutigen Zeitpunkt einzig auf ideologisch gefärbten Wunschvorstellungen. Das sei mit einer ernsthaften Wirtschaftsoffensive, die sich an den Bedürfnissen der Nutzer zu orientieren habe, nicht zu vereinbaren.

Die FDP verweist auf die Bemerkungen zu V2.1 Kapazitätserweiterung A2.

V2.2 Kantonsstrassennetz

Der VCS unterstützt die Verlegung der Rheinstrasse, solange sie mit keiner Kapazitätserweiterung einher gehe (nur Ersatz). Der festgelegte Modalsplit werde ebenfalls unterstützt, wobei der ÖV-Anteil von 35% als absolutes Minimum zu betrachten sei. Zudem seien die Kann-Formulierungen zu unverbindlich und entsprechend unzuverlässig. Es sei jeweils eine UVP durchzuführen.

- Anträge:
- Die Angaben seien gemäss den vorangehenden Bemerkungen anzupassen. (Pratteln)
 - Die Verkehrszahlen seien entsprechend der bisherigen Verkehrszahl anzupassen. (Pratteln)
 - Es sei darauf zu achten, dass für die gesamte Verkehrssituation rund um das Gebiet Salina-Raurica ein Gesamtkonzept besteht, bevor weitere Detailprojektierungen erfolgen. So ist bei dessen Erschliessung das Augenmerk darauf zu richten, dass zwischen MIV und ÖV eine zweckmässige Balance gewahrt wird. (Wirtschaftskammer Baselland)
- Die Überlegungen, die eine durch die Wirtschaftskammer angestossene "2nd Opinion" aufzeigt, seien unbedingt zu berücksichtigen. (Wirtschaftskammer Baselland)
- Die beiden Aussagen: "Ein Modal-Split-Ziel sei definiert und werde entsprechend angestrebt mit Massnahmenpaket (Ziel Verringerung Anteil MIV, ÖV-Anteil 35%)" sowie "Reisezeiten ÖV im Verhältnis zum MIV deutlich verbessert" seien ersatzlos zu streichen. (SVP)
 - Es fehlten alle nötigen FlaMas und Verkehrsberuhigungsmassnahmen auf den KRIP-Karten, wofür auch keine Signatur ausgewiesen ist. (VCS)

Dem Antrag der Gemeinden wird stattgegeben. Die Angabe zum DTV wird korrigiert, auf Angaben zu Arbeitsplatz- und Einwohnerzahlen wird auf Grund der noch laufenden Planungen verzichtet.

Der Antrag zum Gesamtkonzept wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Antrag enthält betreffend KRIP keine Änderungsanliegen. Die Überprüfung der Umsetzung von Anliegen der "2nd Opinion" läuft derzeit und kann daher in der vorliegenden KRIP-Anpassung noch keinen Niederschlag finden.

Die beiden Aussagen zum Modal Split ergeben sich aus den vom Landrat beschlossenen Vorgaben im Kap. G1.4. An ihnen wird festgehalten.

Die Verweise der FDP und des VCS – soweit nicht als Antrag formuliert – werden zur Kenntnis genommen.

Es wird auch an dieser Stelle auf die Ausführungen zu den übergeordneten Projekten des Objektblattes V2.1 bzw. zu den sinngemäss analogen Anträgen verwiesen sowie auf die unter Ziffer 6.1 gemachten Ausführungen.

- Aesch, Zubringer Pfeffingerring

Aesch und die Wirtschaftskammer Baselland begrüssen die Festsetzung des Projektes "Zubringer Pfeffingerring" (kongruent mit kommunalem Richtplan) zumal für die Wirtschaftskammer Baselland dadurch eine weitere positive Entwicklung des Gewerbegebiets Aesch Nord / Reinach Kägen gewährleistet würde und verkehrstechnisch bewältigt werden könne. Ebenso werden die Entflechtung des MIV und des ÖV und die damit einhergehende Behebung der Kapazitätsprobleme sowie die erhöhte Sicherheit für die Verkehrsteilnehmenden befürwortet.

Die SVP mahnt, dass insbesondere der Zubringer Pfeffingerring ein zentraler Baustein in der Entwicklung des Gewerbegebiets Aesch Nord sei und deshalb keinen weiteren Aufschub dulde. Dieses Gebiet sei, im Gegensatz zu Salina-Raurica, bereit und müsse für die Wirtschaftsoffensive des Kantons nun auch dringend genutzt werden.

Die FDP verweist auf die Bemerkungen zu V2.1 H18, Muggenbergertunnel, Vollanschluss Aesch.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

- Knoten Angenstein / Aesch

V2.2 Kantonsstrassennetz

Aesch begrüsst die Festsetzung des Projektes "Knoten Angenstein"; dies sei kongruent mit dem kommunalen Richtplan.

Die Wirtschaftskammer Baselland unterstützt im Hinblick auf den optimierten Verkehrsfluss (Behebung von Rückstausituationen und Verbesserung der Sichtverhältnisse) und insbesondere der verbesserten Erreichbarkeit des Laufentals den geplanten Anschluss Angenstein. Darüber hinaus würde die Ortsdurchfahrt Aesch massgeblich entlastet und die Verkehrssituation insgesamt sicherer.

Die SVP mahnt, dass insbesondere der Zubringer Pfeffingerring ein zentraler Baustein in der Entwicklung des Gewerbegebiets Aesch Nord sei und deshalb keinen weiteren Aufschub dulde. Dieses Gebiet sei, im Gegensatz zu Salina-Raurica, bereit und müsse für die Wirtschaftsoffensive des Kantons nun auch dringend genutzt werden.

Die FDP verweist auf die Bemerkungen zu V2.1 H18, Muggenbergtunnel, Vollanschluss Aesch.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

- Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost

Der SP scheint ein Betriebs- und Gestaltungskonzept nicht auf der richtigen Flughöhe für einen Richtplan zu sein.

Der Kanton Basel-Stadt hält fest, dass im Projektbeschrieb der wichtige Aspekt der Attraktivität für den Fuss- und Veloverkehr fehle.

Der Wirtschaftskammer Baselland scheint verständlich, den Hauptverkehrsfluss über die Hochleistungsstrasse H2 führen zu wollen, um die beiden südöstlichen Hauptverkehrsstrassen Kasernenstrasse und Rosenstrasse weitestgehend zu entlasten bzw. für den effektiven Durchgangsverkehr unattraktiv zu gestalten

Anträge: - Änderung des Projektfichenbeschriebs, welcher im Widerspruch zum Projektbeschrieb gemäss Agglomerationsprogramm steht. (KT BS)

- Diese Massnahmen dürfen nicht dazu führen, dass der MIV, der zwingend durch Liestal verkehren muss und nicht auf die Umfahrung ausweichen kann, unnötig behindert wird. (Wirtschaftskammer Baselland)

Grundsätzlich sind Betriebs- und Gestaltungskonzepte nicht Gegenstand des kantonalen Richtplans. Im vorliegenden Fall ist damit jedoch eine grundlegende Neuorganisation der Verkehrsströme (vgl. Projektbeschrieb) bis hin zu leichten Anpassungen in der Lage des Kantonsstrassennetzes (vgl. Karte) verbunden, daher wird an der Aufnahme in den kantonalen Richtplan festgehalten.

Der Regierungsrat folgt dem Antrag des Kantons Basel-Stadt. Der Projektbeschrieb ist entsprechend ergänzt worden.

Der Antrag Wirtschaftskammer wird zustimmend zur Kenntnis genommen. Der Antrag enthält betreffend KRIP keine Änderungsanliegen.

- Sundgauerstrasse

Keine Bemerkungen

- Umfahrung Waldenburg

Antrag: - Angesichts der gewünschten Priorisierung des ÖV erscheint uns die Strassenumfahrung von Waldenburg nicht zielkonform; aus unserer Sicht ist dieses Projekt zu streichen. (IGöV)

Es handelt sich um keine Gesamtrevision des kantonalen Richtplanes, sondern lediglich um eine erforderliche Anpassung zum Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation. Die besagte Strasse

V2.2 Kantonsstrassennetz

muss in der kommenden Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplanes überprüft und beurteilt werden (vgl. auch Ausführungen unter Ziffer 6.1).

- Umfahrung Rickenbach

Antrag: - Angesichts der gewünschten Priorisierung des ÖV erscheint uns die Strassenumfahrung von Rickenbach nicht zielkonform; aus unserer Sicht ist dieses Projekt zu streichen. (IGöV)

Es handelt sich um keine Gesamtrevision des kantonalen Richtplanes sondern lediglich um eine erforderliche Anpassung zum Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation. Die besagte Strasse muss in der kommenden Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplanes überprüft und beurteilt werden (vgl. auch Ausführungen unter Ziffer 6.1).

- Laufen, neue Birsbrücke

Für die Wirtschaftskammer Baselland sind die geplante neue Birsbrücke / Verbindungsstrasse Stangimatt sowie die Trasseesicherung in Laufen Massnahmen, welche zu einer Entlastung des Bahnhofgebiets führen sollen. Zum anderen solle mit diesen Massnahmen die Erschliessung des Siedlungsgebiets Laufen sowie der Gewerbe- und Industriezone Stangimatt verbessert werden. Weiter solle durch die beabsichtigte Entlastung der durch Wohngebiete führenden Breitenbachstrasse der Verkehr konzentriert werden. Nach Ansicht der Wirtschaftskammer Baselland sei insbesondere die verbesserte Erreichbarkeit der Gewerbe- und Industriezone begrüssenswert, zumal dadurch die Konkurrenzfähigkeit dieses Standorts sichergestellt würde. Dabei sei die Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen im Sinne einer optimalen Ergänzung als Ziel zu erachten, welches es unbedingt weiterzuverfolgen gilt.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen (vgl. auch Ausführungen zum Antrag der Stadt Laufen).

- Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung

Siehe Bemerkungen unter Laufen, Neue Birsbrücke.

- Netzenunterführung Sissach

Keine Bemerkungen

- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge

Keine Bemerkungen

- Abtretungen an die Gemeinden

Die Gemeinde Böckten verlangt, dass im Richtplan konkrete Lösungen zur Bewältigung des Verkehrs durch Böckten, welcher eine ausserordentliche Belastung sei, aufzuzeigen ist (DTV 15'700 Fz.; vgl. Eingaben 2006 und 2007 sowie Brief an Hr. J. Krähenbühl 2008).

Die Gemeinde Biel-Benken hält fest, dass nach wie vor im Objektblatt V2.2 beschrieben sei, dass einzelne Strassenabschnitte des Kantons an die Gemeinden abgetreten werden sollen. Für die Gemeinde Biel-Benken sei die Kirchgasse als Abtretungsobjekt vorgesehen. Alle Abtretungen würden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt. Die Abtretungen hätten nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen. Da es sich bei der Kirchgasse um eine wichtige Verkehrsachse "Bättwil / Witterswil – Biel-Benken – Neuwiller" handle, die auch als Teilabschnitt durch die Buslinien Nr. 60 und 62 befahren und bedient würde, mache es Sinn, die Kirchgasse im Eigentum des Kantons zu belassen.

Anträge: - Die Verbindungsstrasse Böckten-Thürnen müsse eine Kantonsstrasse bleiben. (Böckten)
- Die Gemeinde Biel-Benken sei in der Auflistung des Objektblattes V2.2 Kantons-

V2.2 Kantonsstrassennetz

strassennetz zu löschen. (Biel-Benken)

Die allfälligen Abtretungen von Kantonsstrassen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Anpassung. Sie werden gemäss Kap. V2.2 D. Beschlüsse, Planungsanweisung b) nach Anhörung der Gemeinden separat vorgelegt.

- Projektbezogene Abtretungen

Keine Bemerkungen

- Abtretung zur Netzbereinigung

Keine Bemerkungen

- Übernahmen durch den Kanton

Keine Bemerkungen

- Projektbezogene Übernahmen

Keine Bemerkungen

- Übernahmen zur Netzbereinigung

Keine Bemerkungen

■ D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Vergleiche "Generelles 1. Absatz" zum Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz

Planungsanweisungen

Vergleiche "Generelles, 1. Absatz" zum Objektblatt V2.2 Kantonsstrassennetz

Der Kanton Aargau weist darauf hin, dass bei den grenzüberschreitenden Strassenverbindungen ein Abstimmungsbedarf besteht.

Die SP bemerkt zu Lit. c), dass sich die Frage stelle, ob die explizite Erwähnung eines "mehrstufigen wettbewerbsähnlichen Verfahrens" für einen Richtplan stufengerecht sei.

Der Abstimmungsbedarf wird anerkannt. Die Abstimmung wird im Rahmen der Arbeiten gemäss Kap. V2.2 D. Planungsanweisung b) (Übernahmen/Abtretungen Kantonsstrassen) erfolgen.

Der Regierungsrat teilt die Einschätzung, dass detaillierte Verfahrensvorgaben nicht grundsätzlich richtplanrelevant sind. Angesichts der besonderen städtebaulichen Situation an diesem Ort erachtet er die Vorgabe in diesem Fall jedoch als stufengerecht.

Örtliche Festlegungen

Antrag: - Vororientierung: Die Aufnahme der Verbindung "Stangimatt" in den KRIP werde abgelehnt bzw. es werde der Verzicht auf diesen KRIP-Eintrag gefordert. (SP)

Der Landrat hat die Aufnahme mit Vorlage Nr. 2010/281 am 19. April 2012 bereits beschlossen (vgl. Kap. 3.6).

V2.3 Schienennetz

Es wurden folgende Bemerkungen und konkrete Anpassungsbegehren zu den örtlichen Festlegungen

V2.3 Schienennetz

eingereicht:

■ Generelles

Wie bereits vom Regierungsrat schon mehrfach erwähnt, steht keine gesamthafte Überarbeitung des kantonalen Richtplanes an. Daher bleiben Anträge zu D. Beschlüsse (Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen) unberücksichtigt und werden nicht erwähnt. Es handelt sich dabei um Anträge des VCS. Diese Diskussion muss im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des kantonalen Richtplanes geführt werden.

Für die BDP hat das Schienennetz des Trams und der Bahn eine zentrale Bedeutung und Funktion. Die Tramlinien sollten überall zweispurig laufen können und die neuen Gebiete (Salina-Raurica, Allschwil-Letten etc.) müssten gut angebunden werden. Zudem seien auch die zweispurige Führung im Laufental und das Herzstück zentrale Punkte für einen gut funktionierenden ÖV. Der Wisenbergtunnel wäre ebenfalls wünschenswert.

Gemäss VCS ist als Fein- und Mittelverteiler das Tram das geeignetste Verkehrsmittel für die Verdichtung nach Innen und gegen die Zersiedelung. Eine optimale Verknüpfung des Tramnetzes mit dem S-Bahn-System werde unterstützt.

Die Wirtschaftskammer Baselland möchte sich im Bereich Schienennetz auf diejenigen Projekte beschränken, welche in einem direkten Zusammenhang mit dem Wirtschaftsstandort Kanton Basel-Landschaft stehen würden. Ganz allgemein sei festzuhalten, dass der ÖV dort ausgebaut werden solle, wo ein entsprechendes Bedürfnis der Bevölkerung bzw. der Wirtschaft nachgewiesen oder zumindest zu erwarten sei. Im Sinne der Zweckmässigkeit dürfe der Ausbau des ÖV aber nicht dazu benutzt werden, als Zielvorgaben des Kantonalen Richtplans nicht bedarfsgerechte und dadurch unnötige Ausbauten oder Massnahmen zur Steigerung einer allgemeinen, aber eben überflüssigen Attraktivität zu definieren.

Anträge: - Es wird ein zügiger Ausbau der Traminfrastruktur gefordert. (VCS)
 - Eine grenzüberschreitende Tarifierung (einfach und verständlich, ohne Zonierung) werde unterstützt und es werde angeregt, den trinationalen Tarifverbund zügig voran zu treiben mit dem längerfristigen Ziel eines trinationalen Verkehrsverbundes. (VCS)

Die Hinweise und Ausführungen des VCS und der Wirtschaftskammer Baselland werden zur Kenntnis genommen.

Die Anträge werden zur Kenntnis genommen. Eine grenzüberschreitende Tarifierung ist nicht über den kantonalen Richtplan steuerbar; hierzu sind andere Beschlüsse und Verfahren nötig bzw. massgebend.

■ A. Ausgangslage

Laufen moniert, dass bei den verschiedenen Angebotserweiterungen das Laufental nicht erwähnt würde.

Basel-Stadt hält fest, dass der Absatz über den sogenannten Bypass veraltet sei.

Der Regionalverband Hochrhein-Bodensee bemerkt, dass von 2004 -2008 im Raum Basel in einem dreiseitig besetzten Gremium (CH-F-D) die "Trinationale Langfristplanung Knoten Basel - TLB" erarbeitet worden sei. Die Grenzkantone und die Region Hochrhein-Bodensee waren neben den Ministerien im TLB vertreten. Der politische Lenkungsausschuss des TLB sei 2008 zum Ergebnis gekommen, dass mit den laufenden Ausbaumassnahmen im Raum Basel mittelfristig ausreichende Kapazitäten zur Bewältigung des Güterverkehrs im Raum Basel geschaffen würden und dass für länderübergreifende Massnahmen aus der Sicht des dreiseitigen TLB 2008 kein Bedarf erkennbar sei. Ein Bypass Hochrhein sei damals als nicht notwendig eingestuft worden.

Anträge: - Der Ausbau der Regio-S-Bahn-Viertelstundentakt sei dringend notwendig und sei ebenfalls

V2.3 Schienennetz

aufzuführen. (Laufen)

- Die erwähnten Haltestellen Pratteln Salina-Raurica und Rheinfeldern Augarten seien bereits in Betrieb. Der Text sei anzupassen. (SBB AG)
- Der Absatz "*Zur Behebung der Kapazitätsengpässe Akzeptanz zugeführt werden müssen.*" sei ersatzlos zu streichen. (KT BS)
- Der Absatz über den sogenannten Bypass sei aus den vorgenannten Gründen überholt. Daher sei der Absatz "*Zur Behebung der Kapazitätsengpässe Akzeptanz zugeführt werden müssen.*" ersatzlos zu streichen. (Regionalverband Hochrhein-Bodensee)

Der Viertelstundentakt ist im Kapitel V2.1 übergeordnete Projekte in den Kontext der Doppelspurinseln Laufental gestellt.

Dem Antrag der SBB AG wird entsprochen; der Text wurde entsprechend angepasst

Beim Bypass handelt es sich um eine langfristige Option, deren Erwähnung beizubehalten ist, auch wenn kurz- bis mittelfristig keine Realisierung möglich ist.

■ B. Ziele

Die IGÖV bemerkt, dass einfache und leicht verständliche ÖV-Tarife ins Ausland für die Akzeptanz des ÖV (vor allem für gelegentliche Nutzer) sehr wichtig seien. Die heute vorhandene "Barrieren/Hemmnisse" seien rasch abzubauen.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Eine grenzüberschreitende Tarifierung ist nicht über den kantonalen Richtplan steuerbar; hierzu sind andere Beschlüsse und Verfahren nötig bzw. massgebend.

■ C. Voraussichtliche Auswirkungen

• S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz

Anträge: - Es wird ein Querverweis vermisst, wonach mit der Tramverlängerung nach Pratteln Salina-Raurica die S-Bahn-Haltestelle Buholz in ferne Zukunft verschoben worden sei bzw. eventuell gestrichen werden könne. (SBB AG)

- Dieser Linienast sei prioritär zu erstellen. Für zukünftige Bedürfnisse sei der Abschnitt Buholz bis Liestal inkl. der Verknüpfungsmöglichkeit mit der auf Meterspur umgestellten WB als Trasseefreihaltung im Richtplan aufzunehmen. (IGÖV)

Dem Antrag wird entsprochen. Der Text ist entsprechend angepasst worden.

Der Antrag zur Priorität wird zur Kenntnis genommen. Aufgrund der Entwicklung im Gebiet Salina-Raurica werden die Prioritäten anders gewichtet. Der Antrag bezieht sich zudem nur indirekt auf die S-Bahn-Haltestelle Buholz bzw. thematisiert die Trasseesicherung für die Tramlinie.

Eine Verknüpfung mit der Waldenburgerbahn wurde geprüft und zeigt kein genügendes Potential, weshalb der entsprechende Antrag abgelehnt wird. Eine mögliche spätere Umspurung wird jedoch berücksichtigt.

• Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (15'-Takt Basel-Liestal)

Antrag: - Der Text sei mit dem Objektblatt V2.1 Entflechtung Liestal abzustimmen. (SBB AG)

Dem Antrag wird entsprochen. Der Objektbeschrieb ist vollständig in den Objektbeschrieb Entflechtung Liestal integriert worden.

• Neues Perrongleis Aesch

Antrag: - Der Text sei auf das Kapitel Ausbau Doppelspur Laufental abzustimmen bzw. zu streichen. (SBB AG)

V2.3 Schienennetz

Dem Antrag wird entsprochen bzw. die Texte werden aufeinander abgestimmt. An Stelle "Neues Per-rongleis" wird der Begriff "Wendegleis" verwendet.

- Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz (Güterverkehr)

Die Wirtschaftskammer Baselland wie auch die SVP halten fest, dass die skizzierte Schienenanbin-dung mit Blick auf die dadurch gesteigerte Standortattraktivität dieses Industriegebiets zu begrüßen sei.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

- Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, "Spiesshöfli" Binningen

Die IGöV hält fest, dass der Ausbau notwendig sei, um Kapazitätssteigerungen zu vollziehen und um Verspätungen zu vermeiden, wie auch für ein mögliches Express Tram der Linie 10.

Die Gemeinde Oberwil begrüsst die Festsetzung der Doppelspurausbau Tramlinie 10/17 "Spiesshöfli" Binningen sehr. Auch für die Gemeinde Oberwil sei dieser Ausbau ein bedeutender Mehrwert für die Sicherstellung der Fahrplanstabilität im gesamten Streckenabschnitt.

Die Wirtschaftskammer Baselland wie auch sinngemäss die SVP bemerken, dass der geplante Dop-pelspurausbau auf einem ersten Monitoring basiert, welches gezeigt habe, dass es im Bereich "Spiesshöfli" aufgrund der bis anhin einspurigen Streckenführung zu namhaften Verspätungen kommt. Mit Blick auf den damit erbrachten Bedarfsnachweis nach dieser Massnahme sowie dem unterstüt-zungswürdigen Ansatz der besseren Anbindung des Hinteren Leimentals an Basel würde dieses Pro-jekt begrüsst.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

- Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn)

Anträge: - Das "Jahrhundertprojekt Herzstück Regio-S-Bahn" rechtfertige eine Beibehaltung im KRIP, zumal ein Abstimmung in der ganzen Region erforderlich und eine substanzielle, kosten-nutzenabhängige Mitfinanzierung vom Kanton BL nötig sei. (CVP)

- Es sei zu prüfen, ob eine S-Bahn-Strecke im Leimental im Rahmen der Folgeetappen zum Herzstück als Vororientierung möglich wäre. (IGöV)

Dem Antrag auf Beibehaltung wird entsprochen, wobei insbesondere auch auf den Mitbericht vom Bund zur vorliegenden Richtplananpassung vom 11. Dezember 2013 verwiesen wird: Projekte, die nicht auf dem Kantonsgebiet von Basel-Landschaft liegen, sollten als orientierender Inhalt im Richt-plan dargestellt werden.

Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) wurde das Anliegen einer S-Bahn ins Leimental untersucht und als nicht zweckmässig beurteilt, weshalb der Antrag abgelehnt wird.

- Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen - Flüh

Die SVP unterstützt den geplanten Doppelspurausbau bei den Tramlinien 10/17, der weitere Ange-botsverbesserungen beim öffentlichen Verkehr im Leimental erlauben werde.

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen.

- ÖV-Drehscheibe Laufen (exkl. Neue Birsbrücke Laufen)

Die Wirtschaftskammer Baselland und sinngemäss auch die SVP unterstützen die generelle Verbes-erung der Bahnhofsinfrastruktur in Laufen, weil damit eine Verkehrsoptimierung einhergehe und eine verbesserte ÖV-Drehscheibe Laufen die Region weiter stärken würde. Im Übrigen werde als äusserst

V2.3 Schienennetz

sinnvoll erachtet, dass die Planung flexibel sei, so dass auch eine mögliche weiter zunehmende Nachfrage eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Betriebsabwicklung erlauben würde.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

- Neue Tramverbindung Dreispitz

Die IGöV hält fest, dass die Stichlinie – nur bis zur MFK – wohl nur eine geringe Belastung aufweise, betrieblich teuer sei und die vorgesehene Neuführung der Linie 16 auf wenig Akzeptanz stossen dürfte. Mit einer Verlängerung zum Heiligholz könnten die Linie 11E die neue Strecke und die Linie 11 die bisherige bedienen.

Die Gemeinde Münchenstein bemerkt, dass für die Gemeinde die Aufnahme des Projekts "Ö17 Neue Tramverbindung Dreispitz" als B-Massnahme bis 2022 im Stadium "Zwischenergebnis" relevant sei. Die Aufnahme im Richtplan erfolge als Trasseesicherung als neuer Netzinhalt. Dabei werde momentan eine Linienführung von Gundeldingen Ost-Wienstrasse-MFK präferiert.

Die Wirtschaftskammer Baselland bemerkt, dass das skizzierte Entwicklungspotenzial auch positive Auswirkungen in wirtschaftlicher Hinsicht mit sich zu bringen vermöge. Insofern seien die geplanten Massnahmen begrüssenswert. Da sich jedoch erst in Zukunft in allen Details konkretisieren werde, in welchen Bereichen und in welchem Ausmass sich das Areal Dreispitz effektiv entwickeln werde, sei auch bei diesem Projekt auf eine ausgewogene Abstimmung des ÖV und des MIV zu achten.

Die SVP bemerkt, dass das Dreispitzareal bereits heute ein ganz wichtiges Entwicklungsgebiet für den Kanton Basel-Landschaft sei und mittelfristig noch vermehrt sein werde. Die geplante, neue Tramverbindung werde unterstützt. Als stossend werde hingegen wiederum erachtet, dass bereits heute - ungeachtet späterer Bedürfnisse - von einer Fahrtenbeschränkung beim motorisierten Individualverkehr die Rede sei. Es werde nicht verstanden, was das mit einer geplanten neuen Tramlinie zu tun haben sollte.

Von Seite der FDP wird die Realisierung einer neuen Tramverbindung durch das sich im Umbruch befindende Dreispitzareal begrüsst.

- Anträge: - Das Tram Dreispitz ist von der MFK bis zum Heiligenholz zu verlängern und entsprechend in den KRIP-Karten aufzunehmen. (IGöV)
- Es wird beantragt, beim Thema Umwelt bezüglich der Transportmittel wie folgt neutral zu formulieren: "Positiver Effekt durch Konzentration der Arbeitsplätze und damit verbundener Reduktion der Transportbedürfnisse." (SVP)

Es wurde eine Verlängerung des neuen Trams von der MFK bis Heiligholz untersucht. Dabei hat sich gezeigt, dass derzeit keine wirtschaftliche Lösung für diese Fortsetzung besteht.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen.

Die Beschränkung der MIV-Fahrten ist in der laufenden Planung zum Dreispitz bereits verankert. Sie wird hier als Massnahme, nicht als Wirkung der Nutzungsanordnung beschrieben. Der Regierungsrat hält daher an der Formulierung beim Thema Umwelt fest.

- Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB (Tramverbindung "Margarethenstich")

Der Kanton Basel-Stadt moniert, dass die Angaben veraltet seien. Das Projekt sei Bestandteil der ersten Generation des Agglomerationsprogramms Basel. Eine kurzfristige Realisierung sei geplant.

Der FDP scheint, dass der Termin von 5- 15 Jahren nicht den heutigen Vorstellungen entspreche.

Antrag: - Streichung (KT BS)

Die Direktverbindung Leimental-Bahnhof Basel SBB wird erst nach der Realisierung gestrichen.

Der Termin wird auf 0-5 Jahre angepasst.

V2.3 Schienennetz

- Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB (Tramtunnel Bruderholz)

Keine Bemerkungen

- Tramverlängerung Binningen – Oberwil (Tramtunnel Bruderholz)

Keine Bemerkungen

- Tramverlängerung Pratteln - Buholz

Antrag: - Beim Tram Pratteln Buholz sei das Trasse bis Liestal im KRIP aufzunehmen, inkl. Verknüpfungsmöglichkeit mit einer zukünftig auf Meterspur umgestellten WB. (VCS)

Eine Verknüpfung mit der Waldenburgerbahn wurde geprüft und zeigt kein genügendes Potential, weshalb der entsprechende Antrag abgelehnt wird. Eine mögliche spätere Umspurung wird jedoch berücksichtigt.

- Tramerschliessung Salina-Raurica (1. Etappe)

Die Wirtschaftskammer Baselland bemerkt, dass die geplante Verlängerung des bestehenden Tramtrassees neu in zwei Etappen vorgesehen sei. Dagegen sei grundsätzlich nichts einzuwenden. Wie bereits erwähnt, würde die verkehrliche Erschliessung des geplanten Wirtschaftszentrums Salina-Raurica als äusserst wichtig erachtet, um dieses wirkungsvoll nutzen zu können. Insofern sei eine ganzheitliche verkehrliche Betrachtung des Gebiets Salina-Raurica unumgänglich. Dazu gehöre auch die Anbindung des ÖV, welche sich allerdings primär nach den effektiven Bedürfnissen zu richten und insofern massvoll zu erfolgen habe. Vor allem müsse sie im Rahmen eines Gesamtkonzepts erfolgen.

Die SVP unterstützt die geplante Etappierung der Tramverbindung Salina-Raurica, bei der nun in einer ersten Etappe die Erschliessung des Gewerbegebiets Grüssen in Pratteln vorgezogen und kurzfristig realisiert werden solle. Die zweite Etappe der Erschliessung von Salina-Raurica dürfe dadurch aber nicht verzögert werden.

- Antrag: - Die Streichung der Passage "Die Tramlinie ermöglicht eine wesensgerechte und standardmässige Mobilität und so die Nähe von Wohn- und Arbeitsplätzen" sei zu Gunsten der Grundsätze der Aufwertung hoch frequentierter Räume um die Haltepunkte sowie der attraktiven Langsamverkehrsachsen rückgängig zu machen. (Wirtschaftskammer Baselland)
- Die Hinweise auf eine angeblich notwendige "Verkehrsberuhigung" halten wir angesichts der dringend notwendigen Belebung dieses Gebiets für unangebracht. Aus unserer Sicht sind sie daher wegzulassen. (SVP)
 - Eine oberirdische Linienführung der Tramverlängerung 14 durch das Gebiet Grüssen / Pratteln wird gefordert. (VCS)

Das Anliegen bezüglich Passage Tram/Mobilität/Nutzungen kann allenfalls bei der nächsten, anstehenden KRIP-Gesamtüberarbeitung aufgenommen werden (vgl. auch die Ausführungen unter Ziffer 6.1).

Die Aussagen zur Verkehrsberuhigung ergeben sich aus den vom Landrat beschlossenen Vorgaben im Kap. G1.4. An ihnen wird festgehalten.

Der Antrag des VCS wird zur Kenntnis genommen. Ist nicht richtplanrelevant.

- Tramerschliessung Salina-Raurica (2. Etappe)

Der Kanton Aargau bemerkt, dass im Bereich der geplanten Tramerschliessung Salina-Raurica (2. Etappe) heute die Busverbindung Linie Nr. 83 zwischen Kaiseraugst und Pratteln bestehe. Es sei sicherzustellen, dass auch mit der Tramerschliessung eine direkte Verbindung zwischen Kaiseraugst und Pratteln gewährleistet werde.

V2.3 Schienennetz

Die Wirtschaftskammer Baselland verweist auf den Antrag zur 1. Etappe.

Antrag: - Es sei sicherzustellen, dass auch mit der Trammerschliessung eine direkte Verbindung zwischen Kaiseraugst und Pratteln gewährleistet werde. (KT AG)

Der Hinweis wird zur Kenntnis genommen. Entsprechende Abstimmungen werden im Kontext der Detailplanung und der Angebotsplanung zu prüfen und festzulegen sein, wobei dies nicht richtplanrelevant ist.

- Tramverlängerung Allschwil-Letten

Der SP fehlen unter den Beschlüssen die Verlängerung des Trams von Allschwil Letten bis zum Dorfzentrum von Allschwil. Diese Verbindung sei bereits in Diskussion bei ELBA und müsse darum im Sinne einer Trasseesicherung in den KRIP aufgenommen werden.

Anträge: - Das Vorhaben sei prioritär zu behandeln. Die Nachfrage dürfte höher als auf der anderen Verlängerung der Linie 8 nach Weil sein. Es sei eine Trasseefreihaltung für eine zukünftige Verlängerung zur Baslerstrasse - Industriegebiet Bachgraben vorzusehen. Zu prüfen sei auch eine zusätzliche Verlängerung entlang der Landesgrenze zur Linie 3; damit würden für Grenzgänger interessante neue Verbindungen zwischen Saint-Louis und Allschwil möglich, welche Allschwil vom Pendlerverkehr entlasten könnten. (IGöV)

- Es werde die Aufnahme der Tramverlängerung Allschwil Letten bis zum Dorfzentrum als Trasseesicherung unter der Rubrik "Vororientierung" gefordert. (SP)

- Die Tramverlängerung Allschwil-Letten werde unterstützt und als dringlich erachtet; also kurzfristig nötig. Zudem sei im KRIP ein Trasse bis Baslerstrasse – Industriegebiet – Bachgraben freizuhalten. (VCS)

Die drei Anträge werden zur Kenntnis genommen. Der aktuell in der Vorlage enthaltene Stand entspricht dem Tramnetz 2020. An der Darstellung wird daher festgehalten. Weitere Massnahmen – in Bezug auf die drei Anträge – wären gegebenenfalls im Zusammenhang mit der Richtplananpassung Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) oder im Rahmen der Gesamtüberarbeitung des KRIP zu diskutieren und allenfalls in den KRIP aufzunehmen.

- Expresstram Linie 10

Die Gemeinde Oberwil nimmt die Aufnahme des Projektes "Expresstram Linie 10" in den KRIP als Zwischenergebnis erfreut zur Kenntnis. Auf die Umsetzung des Projektes – vor allem hinsichtlich des Aspekts Kosten/Nutzen – sei man gespannt.

Der FDP scheint eine vertiefte Abklärung mit der BLT Baselland Transport AG unumgänglich. Es werde die Meinung vertreten, dass unter Beschlüsse, örtliche Festlegung, dieses Vorhaben unter Vororientierung einzustufen sei.

Antrag: - Verschiebung von Zwischenergebnis zu Vororientierung. (FDP)

Der Hinweis der Gemeinde Oberwil wird zur Kenntnis genommen.

Aufgrund des Projektstandes ist die Expresstram-Linie 10 auf dem Stand Zwischenergebnis zu belassen.

- ÖV-Korridor Reinach - Dornach

Der VCS unterstützt die Verknüpfung der Tramlinien 10 und 11 in Reinach via Kägen.

Antrag: - Die Beschreibung des Vorhabens Ö32 (ÖV-Korridor Reinach-Dornach) hat auch langfristige Sicherungsmassnahmen in Richtung Leimental aufzunehmen. (CVP)

Dem Antrag wird entsprochen.

V2.3 Schienennetz

Die Feststellung des VCS wird zur Kenntnis genommen.

- Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)

Antrag: - Tram Dreispitz - St. Jakob - Polyfeld - Bahnhof Muttenz ist zusätzlich im KRIP aufzunehmen. (VCS)

Die Tramverbindung ist in der Vorlage bereits enthalten.

- Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein

Die Gemeinde Arboldswil vermisst im Rahmen des Doppelspurausbaus für die Waldenburgerbahn eine grundsätzliche Debatte über einen Wechsel auf Meterspur. Die Beispiele Glattalbahn und Limmattalbahn im Kanton Zürich zeigten, dass Tram-Erschliessungen im näheren und weiteren Agglomerations-Gebiet massive und nachhaltige Entwicklungen anstossen würden.

Auch für die IGöV fehlt der Hinweis auf eine mögliche zukünftige Umstellung auf Meterspur und die raumplanerisch zu sichernde Verknüpfungsmöglichkeit mit der Tramverlängerung Pratteln Buholz - Liestal.

Die Wirtschaftskammer Baselland hält fest, dass diese Massnahme im Zusammenhang mit der aktuell publizierten Rundumerneuerung des "Waldenburgerli" stehe und im Sinne einer Aufwertung des gesamten Korridors Waldenburgerthal zu begrüssen sei.

Anträge: - Es werde eine Diskussion einer Tram-Verbindung ab Pratteln via Frenkendorf - Liestal bis Waldenburg erwartet. Mit einer solchen weitsichtigen und nachhaltigen Erschliessung könne insbesondere auch das Gebiet der Frenkentäler signifikant profitieren, was dann als Integration des ländlichen Raumes (siehe vorangehende Aussagen) mehr als nur positiv gewertet werden könne. (Arboldswil)

- Für die Doppelspur WB sei die zukünftige Umstellung auf Meterspur sicherzustellen, inkl. Verknüpfungsmöglichkeit mit Tramverlängerung Pratteln Buholz - Liestal. (VCS)

Eine Verknüpfung der Waldenburgerbahn mit dem Raum Pratteln wurde geprüft und zeigt kein genügendes Potential, weshalb der entsprechende Antrag abgelehnt wird. Eine mögliche spätere Umspurung wird jedoch berücksichtigt.

■ D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Die Gemeinde Allschwil bemerkt zu Buchstabe g), dass der Gemeinderat diesen Planungsgrundsatz vollumfänglich unterstütze, wobei im Raum Allschwil Massnahmen für die konkrete Umsetzung fehlten. Die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring würde diesen Planungsgrundsatz vollumfänglich erfüllen. Es wäre eine ideale Anbindung von der Tramlinie 6 und der Buslinie 36 mit dem Bahnnetz. Zudem erschliesse die Haltestelle einen Bereich, welcher bis jetzt eine Erschliessungslücke im S-Bahn-Netz darstellen würde. Die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring sei auch aus Sicht der EuroAirport-Bahnerschliessung erforderlich; Allschwil und Basel West hätten immerhin ein Potential von rund 40'000 Einwohnern.

Die Grünen Baselland bedauern, dass die Idee Tramverbindung "Dreispitz – Heiligholz" verworfen wurde. Eine andere Tramlinie solle jetzt den Dreispitz "bedienen" und ins städtische Tramnetz Basel integrieren. Dreispitz gelte als Entwicklungsschwerpunkt der Agglomeration Basel, das Problem dürfe nicht auf Basel-Stadt abgeschoben werden.

Anträge: - Die Haltestelle Morgartenring sei als örtliche Festsetzung in den Richtplan aufzunehmen. (Allschwil)

- Änderung: "... ÖV-Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind Alle Gemeinden sind

V2.3 Schienennetz

- nach Möglichkeit direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.*" (Grüne Baselland)
- Der Viertelstundentakt der Linien S1 und S3 wird begrüsst, dieser sei nicht nur anzustreben, sondern möglichst rasch umzusetzen. (Grüne Baselland)
 - Ergänzung: "Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen, die Bedürfnisse und die Gesundheit der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein." (Grüne Baselland)

Der Antrag zur Festsetzung wird grundsätzlich unterstützt. Die Haltestelle ist als Zwischenergebnis im Richtplan aufgenommen worden (orientierender Inhalt da nicht auf basellandschaftlichem Gebiet).

Eine Aufhebung von ÖV-Linien muss möglich sein und bleiben, solange das gesetzlich vorgeschriebene Grundangebot erhalten bleibt. Direktverbindungen sind zum Regionalzentrum oder an ein übergeordnetes Verkehrsmittel anzubieten, jedoch nicht zwingend zu Regionalzentren. Deshalb wird die Formulierung beibehalten.

Der Betrieb und das Zugangebot werden nicht im Richtplan, sondern im Generellen Leistungsauftrag geregelt, welcher in 4-Jahresperioden vom Landrat beschlossen wird. Kommt hinzu, dass für einen Viertelstundentakt zuerst die Voraussetzungen bzw. die entsprechenden Kapazitäten geschaffen werden müssen.

Bei Projekterarbeitungen und insbesondere im Rahmen von Umweltverträglichkeitsprüfungen sind auch die Belange der Gesundheit (Lärm, Luft) implizit zu überprüfen. Dies ist in den einschlägigen Gesetzesgrundlagen so vorgesehen und muss entsprechend mitberücksichtigt werden, ist aber nicht richtplanrelevant.

Planungsanweisungen

Die SVP hält fest, dass der motorisierte Individualverkehr seine Berechtigung habe genauso wie der öffentliche Verkehr und der Veloverkehr. Welches Verkehrsmittel an welchem Ort mehr zum Tragen kommen solle, müsse alleine von den Bedürfnissen der Bevölkerung und der Wirtschaft im jeweiligen Gebiet abhängen und dürfe nicht als ideologisch definierte Marschrichtung generell vorweggenommen werden.

Die FDP hält fest, dass innert fünf Jahren nach Beschluss über den KRIP eine separate Landratsvorlage über die Abtretung und die Übernahme der Kantonsstrassen vorliegen sollte.

- Anträge:
- Die Planungsanweisung "Die zuständigen, kantonalen Stellen werden angewiesen, eine Strategie zur ÖV-Priorisierung, welche auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs aufnimmt, auszuarbeiten" sei aus dem Richtplan zu streichen. (SVP)
 - Es wird die Meinung vertreten, dass jetzt fristgerecht und unter Einbezug der Gemeinden diese Vorlage dem Landrat vorgelegt werden muss. Weitere Verzögerungen seien nicht zu rechtfertigen. (FDP)

Das Anliegen der SVP ist bei der nächsten, anstehenden KRIP-Gesamtüberarbeitung zu prüfen (vgl. auch die Ausführungen unter Ziffer 6.1).

Die entsprechende Landratsvorlage besteht noch nicht. Die aktuell erforderlichen Anpassungen erfolgen aus anderen Gründen und können nicht deshalb zurückgehalten werden.

Örtliche Festlegungen

Die Gemeinde Aesch bemerkt, dass bereits in ELBA darauf hingewiesen worden sei, dass auch eine Beschleunigung der Tramlinie 11 für Aesch und die ganze Achse nach Basel wichtig sei.

Von Seite des Kantons Solothurn wird festgehalten, dass der Doppelspurausbau Tramlinie 10 Abschnitt Ettingen - Flüh im Solothurner Richtplan ebenfalls in der Abstimmungskategorie Festsetzung aufgenommen sei. Zudem würden die in den Beschlüssen aufgeführten Massnahmen, welche auch die Anbindung des Kantons Solothurn betreffen würden, den Ergebnissen der gemeinsamen Planun-

V2.3 Schienennetz

gen entsprechen und dienen der besseren Erschliessung der Agglomeration und Region Basel. Insbesondere würde die Berücksichtigung der folgenden Projekte begrüsst:

Festsetzung:

- Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen
- ÖV-Drehscheibe Laufen
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (Trasseesicherung)
- Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh Doppelspurausbau Ettingen-Flüh

Zwischenergebnis:

- Expresstram Linie 10
- ÖV-Korridor Reinach-Dornach

Anträge: - Aufnahme einer Expresstramlinie 11 als Vororientierung im KRIP. (Aesch)
 - Zwischenergebnis: Tramverlängerung Allschwil-Letten-Dorf (Grüne Baselland)

Die Einführung und Umsetzung einer Expresstramlinie 11 erfolgt über den generellen Leistungsauftrag für die entsprechende Periode. Für die Umsetzung sind die dafür nötigen Verkehrsinfrastrukturprojekte im kantonalen Richtplan enthalten.

Der aktuell in der Vorlage enthaltene Stand "Tramverlängerung Allschwil-Letten" (ohne Fortsetzung bis Dorf) entspricht dem Tramnetz 2020. An der Darstellung wird daher festgehalten.

Die Hinweise der Gemeinde Aesch und des Kantons Solothurns werden zur Kenntnis genommen.

V3.2 Wanderwege

Es wurden folgende Bemerkungen und konkrete Anpassungsbegehren zu den örtlichen Festlegungen eingereicht:

■ Generelles

Insgesamt befassen sich 15 Stellungnahmen, wovon neun Gemeinden, mit dem überarbeiteten Objektblatt. Diese sind mehrheitlich positiv. Der VBLG inklusive der partizipierenden Gemeinden äussert sich nicht dazu. Das ARE hat keine Anmerkungen zu den neuen Formulierungen im Objektblatt.

Eine Gemeinde verlangt, Absatz a) unter den Planungsanweisungen zu streichen. Pro Velo beider Basel beantragt, auch das Veloroutennetz im KRIP zu thematisieren.

Der Regierungsrat hält fest, dass Absatz a) – in Ergänzung zur gesetzlichen Grundlage im Raumplanungs- und Baugesetz - eine Frist enthält und deshalb nicht gestrichen werden kann.

Das Objektblatt V3.1 Kantonale Radrouten ist nicht Gegenstand der Anpassung 2012.

■ A. Ausgangslage

Keine Bemerkungen

■ B. Ziele

Keine Bemerkungen

■ C. Voraussichtliche Auswirkungen

Keine Bemerkungen

■ D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

V3.2 Wanderwege

Keine Bemerkungen

Planungsanweisungen

Keine Bemerkungen

Örtliche Festlegungen

Die Gemeinde Oberwil beanstandet, dass die eingezeichnete Querung des Wanderwegs über die Mühlemattstrasse nicht korrekt sei.

Der Hinweis wird aufgenommen und korrigiert.

Die Gemeinde Brislach hält fest, dass für die neue Wanderwegverbindung entlang der Lüssel auf einem Grundstück ein richterliches Durchgangsverbot besteht.

In der Vorkonsultation zum neuen Wanderwegnetz westlich der Birs hat der Gemeinderat Brislach die neue Linienführung entlang der Lüssel nach Zwingen begrüsst. Die notwendigen Abklärungen betreffend Durchgangsverbot sind vom Kanton noch vorzunehmen. Eventuell ergibt sich mit der Gesamtmelioration Brislach eine Möglichkeit zur Realisierung der Verbindung.

Die Gemeinde Nenzlingen lehnt die vorgesehene Aufhebung des bestehenden Wanderwegs von Nenzlingen Dorf nach Blauen Reben (Routenführung über Fahrstrasse) ab.

An der Aufhebung wird festgehalten, da es sich um eine parallele Wegverbindung zum bestehenden Wanderweg nördlich davon handelt und eine Beeinträchtigung des Wohnquartiers dort durch Wanderer sehr gering ist. Der Gemeinde steht es frei, die Fahrstrasse als Fusswegverbindung nach Blauen Reben zu signalisieren.

V3.4 Historische Verkehrswege (neu)

Es wurden folgende Bemerkungen und konkrete Anpassungsbegehren zu den örtlichen Festlegungen eingereicht:

■ Generelles

Zum neuen Objektblatt wurden sechs Stellungnahmen eingereicht. Diese sind durchwegs positiv. Der VBLG inklusive der partizipierenden Gemeinden äussert sich nicht dazu. Das ARE beurteilt die Umsetzung des Auftrags aus der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) als gelungen. Eine Gemeinde fordert eine Definition der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Die CVP beantragt die Unterschutzstellung der alten Hauensteinlinie als historischer Verkehrsweg.

Der Regierungsrat hält fest, dass alle Behörden den Auftrag haben, die historischen Verkehrswege, unabhängig von ihrer Bedeutung, in ihren jeweiligen Planungen sowie bei der Interessenabwägung bei raumwirksamen Vorhaben zu berücksichtigen. Das Inventar historischer Verkehrswege beschränkt sich auf historische Wege, Strassen und Wasserwege. Ein Inventar der historischen Bahnverbindungen existiert aktuell noch nicht

■ A. Ausgangslage

Keine Bemerkungen

■ B. Ziele

Keine Bemerkungen

■ C. Voraussichtliche Auswirkungen

Keine Bemerkungen

■ D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Keine Bemerkungen

Planungsanweisungen

Keine Bemerkungen

Örtliche Festlegungen

Keine Bemerkungen

6.3 Forderungen zur Richtplankarte

Es wurden folgende konkrete Hinweise zur Richtplankarte gemacht:

Antrag: - Der Muggenbergtunnel ist als punktierte Linienführung einzuzeichnen (vgl. auch Ausführungen zur Landratsvorlage und zum Objektblatt V2.2 Strassennetz). (CVP)

Der Regierungsrat stimmt dem Antrag zu. Die Plandarstellung soll den Objektblättern entsprechen. Die Plandarstellung des Muggenbergtunnels wird in der Richtplankarte belassen.

Die Gemeinde Grellingen hat bei der Überprüfung des Objektblattes Übergeordnete Projekte festgestellt, dass

- sich die Pläne untereinander und die Pläne und der Bericht des KRIP widersprechen (offene Linienführung gegenüber Tunnelvariante),
- der KRIP der Vorstudie mit einem Tunnel widerspricht,
- der vorgesehene Vollanschluss Aesch Süd sowie der anschliessende Rückbau zu einem Halbanchluss der Vorstudie widerspricht.

Die Hinweise werden zur Kenntnis genommen und wo nötig angepasst.

IGöV: Tram Dreispitz - St. Jakob - Polyfeld - Bahnhof Muttenz: Das zu unterstützende Projekt fehlt auf der Karte.

Dabei handelt es sich noch nicht um ein Projekt, sondern lediglich um eine Idee, die allenfalls in einer späteren Anpassung in den KRIP aufgenommen wird (vgl. auch vorangehende Ausführungen).

WWF: Objektblatt L3.1 Vorranggebiet Natur / Ersatzstandort "Zurlindengrube" im Gebiet Klingenthal, Muttenz, → Eintrag der Vernetzungsgebiete
Objektblatt L3.2 Vorranggebiet Landschaft, → Eintrag der Landschaftsschutzgebiete im Wald

Diese Anliegen sind nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplananpassung (vgl. auch Ausführungen unter Ziffer 6.1).

6.4 Weitere Anpassungsanträge

Keine

7. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir Ihnen, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident:

Isaac Reber

der Landschreiber:

Peter Vetter

Beilagen

- Entwurf eines Landratsbeschlusses
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2012, Objektblätter S4.1, L3.1, V1.1, V1.2, V2.1, V2.2, V2.3 und V3.2 sowie das neue Objektblatt V3.4
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2012, Richtplan-Gesamtkarte und Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

Landratsbeschluss

über Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2012

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Anpassung 2012 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter S4.1, L3.1, V1.1, V1.2, V2.1, V2.2, V2.3 und V3.2 und der Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sowie des neuen Objektblattes V3.4 werden beschlossen.
2. Der vorliegende Landratsbeschluss unterliegt dem fakultativen Planungsreferendum (§ 31 Abs. 1 lit. a Kantonsverfassung (KV)).
3. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
4. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

die Präsidentin:

der Landschreiber:



Anpassung 2012

Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen	S 4.1
Vorranggebiet Natur	L 3.1
Gesamtverkehrsschau	V 1.1
Agglomerationsprogramm	V 1.2
Übergeordnete Projekte	V 2.1
Kantonsstrassennetz	V 2.2
Schienennetz	V 2.3
Wanderwege	V 3.2
Historische Verkehrswege (neu)	V 3.4

Formeller Hinweis:

neuer Text: *farbig*
gelöschter Text: *als Marginalie*

Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss	vom
Landratsbeschluss	vom
Bundesratsbeschluss	vom

Siedlung

Siedlungsausstattung

Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen

A. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft weist ein gut ausgebautes Netz von öffentlichen Bauten und Anlagen auf (Verwaltung, Schulen, Spitäler, Sportstätten, usw.). Die heutigen Standorte sind für die Mehrheit der Benutzer und Kunden gut erreichbar. Die Standortwahl für öffentliche Bauten und Anlagen erfolgt aufgrund von Konzepten und Sachplänen der zuständigen Fachstellen.

Zurzeit besteht die Absicht zur Konzentration der kantonalen Verwaltung. Daneben wird es aber auch zu diversen Erweiterungen oder Neubauten kommen (Schulbauten, Bauten für die Gesundheit und für die Justiz, diverse Sportstätten von kantonaler/regionaler Bedeutung gemäss kantonalem Sportanlagenkonzept KASAK).

Gemäss Art. 3 RPG sind für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sachgerechte Standorte zu bestimmen. Einrichtungen mit Publikumsverkehr wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste sollen für die Bevölkerung gut erreichbar sein.

B. Ziele

- Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen sind auf die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung auszurichten.
- Neue kunden- und arbeitsplatzintensive öffentliche Bauten und Anlagen des Kantons sind an Standorten zu erstellen, die mit dem öffentlichen Verkehrsmittel und mit dem Langsamverkehr attraktiv erschlossen sind oder werden (KORE).
- Zur Begrenzung der Betriebs- und Unterhaltskosten der öffentlichen Bauten und Anlagen sind Standortoptimierungen zu prüfen.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	<ul style="list-style-type: none">gute Erreichbarkeit aufgrund der vorgegeben Standortkriterien. Reduzierte Fahrtenlänge
Siedlung	<ul style="list-style-type: none">Beitrag zur Stärkung der Zentren
Erholung/Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none">keine
Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none">keine
Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none">Einsparungen im Betrieb und Unterhalt durch Standortoptimierungen
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	<ul style="list-style-type: none">nicht bezifferbar

Umwelt

Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none">keine
Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none">haushälterische Bodennutzung
Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none">Beurteilung im Einzelfall

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der Kanton konzentriert seine wichtigsten Bauten und Anlagen mit grösseren Benutzer- und Besucherzahlen auf die Bevölkerungsschwerpunkte im Kanton.
- b) Kunden- und arbeitsplatzintensive öffentliche Bauten und Anlagen des Kantons sind an Standorten zu erstellen, die mit dem öffentlichen Verkehrsmittel und dem Langsamverkehr attraktiv erschlossen sind oder werden.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton führt eine Übersicht über den Stand und die geplanten Erweiterungen/Neubauten der kantonalen öffentlichen Bauten und Anlagen.
- b) Der Kanton informiert bei neuen Bauvorhaben frühzeitig die Standortgemeinden.
- c) Die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) und die Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion (BKSD) koordinieren die Sportbauten und -anlagen gemäss KASAK.

Örtliche Festlegungen

Folgende Bauten und Anlagen werden im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen:

Festsetzung

Bauten und Anlagen der Kantonsverwaltung

- Strafjustizzentrum (neuer Standort Muttenz)
- Erweiterung Arxhof (Massnahmenzentrum für junge Erwachsene)

Kulturelle Bauten und Anlagen

- Infrastrukturen Römerstadt (Augst, Gebiet Schwarzacker)

Hochschulen

- Fachhochschule für Gestaltung und Kunst (Münchenstein, Standort Dreispitz)
- Hochschule, Fachhochschule, Sekundarschulen und weitere Bildungseinrichtungen (Standort Campus Muttenz, Kriegacker)
- [Sporthochschule \(Raum Muttenz - Münchenstein/St. Jakob\)](#)

Spitalbauten

- Ersatz Kantonsspital Bruderholz (Binningen/Bottmingen)

Zwischenergebnis

Bauten und Anlagen der Kantonsverwaltung

- Kantonsgericht (neuer Standort Liestal)

Bauten und Anlagen für Unterhalt von Kantons- und Bundesstrassen

- Neuer Stützpunkt Hauptabteilung Verkehrssicherheit (bestehender Standort Sissach/Netzen)

Schulbauten

- Sekundarschulbauten gemäss Bildungsgesetz

Vororientierung

Bauten und Anlagen für Unterhalt von Kantonsstrassen

- Neuer Werkhof Ost (Raum Bubendorf-Liestal-Lausen)

Sportbauten und -anlagen

- Sportbauten und -anlagen gemäss KASAK

Hochschulen

- [Sporthochschule \(Raum Muttenz\)](#)

Formatiert: Einzug: Links: 43 px,
Erste Zeile: 0 px

Landschaft

Natur- und Landschaftsschutz

Vorranggebiet Natur

A. Ausgangslage

Wir leben in einer Kulturlandschaft: Von Natur aus vielfältig, wurde unsere Landschaft seit Jahrhunderten vom Menschen mitgeprägt. Frühere Nutzungsformen waren zumeist von einer sehr reichhaltigen Tier- und Pflanzenvielfalt begleitet. Veränderte Nutzung und erhöhter Landschaftsverbrauch führten im 20. Jahrhundert zu starken Verlusten an naturnahen Lebensräumen - und damit zu schwindenden Beständen unserer einheimischen Tiere und Pflanzen. Heute wissen wir jedoch, dass eine hohe und flächendeckende Artenvielfalt ein unverzichtbarer Pfeiler eines intakten Natur- und Landschaftshaushaltes und unserer eigenen Lebensqualität ist.

Verschiedene Gesetzesgrundlagen - zuvorderst das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz sowie das kantonale Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz - verpflichten deshalb dazu, dem Rückgang oder gar Aussterben unserer einheimischen Tier- und Pflanzenwelt entgegen zu wirken, dies insbesondere durch Erhaltung und Aufwertung ihrer Lebensräume.

Dank verschiedenen Natur-Inventaren (Bestandesaufnahmen) kennen wir heute Lage, Ausdehnung, Qualität und Bedeutung dieser Naturobjekte. Längst wurde damit begonnen, sie rechtlich zu schützen und - in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Land- und Forstwirtschaft - ihre fachgerechte Pflege und Nutzung sicher zu stellen. So stehen heute (Stand 2013) über 8 gut 9% der Nicht-Siedlungsfläche (Landwirtschaftsgebiet (1.5 2%) und Wald (16.57%)) unter kantonalem Schutz (aufgenommen im Inventar der geschützten Naturobjekte des Kantons Basel-Landschaft) Naturschutz.

Allerdings: Vom Ziel, die alle Naturobjekte von regionaler und nationaler Bedeutung dauerhaft zu sichern, sind wir noch weit entfernt. Zudem hat sich der Druck auf diese naturnahen Gebiete durch Bautätigkeit, Nutzungsintensivierung und Freizeitaktivitäten in den letzten Jahren nochmals deutlich verstärkt.

B. Ziele

- Biologisch hochwertige Gebiete und Vernetzungskorridore von nationaler und kantonaler Bedeutung sind langfristig zu erhalten und im Rahmen der Verhältnismässigkeit aufzuwerten und wiederherzustellen. (KORE)
- Die Vernetzungskorridore von nationaler und regionaler Bedeutung sind in ihrer Funktion zu erhalten und zu öffnen und wo möglich in ihrer Wirkung zu verbessern.
- Die fachgerechte Pflege und Nutzung von Naturobjekten soll in enger Partnerschaft mit Land- und Forstwirtschaft realisiert werden.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	<ul style="list-style-type: none">keine neuen Verkehrsachsen in Vorranggebieten Natur
Siedlung	<ul style="list-style-type: none">keine Bauten und Anlagen in Vorranggebieten Natur
Erholung/Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none">Erhaltung und Aufwertung der Erholungsqualität im Kantonden Schutzzielen angepasste Besucherlenkung mit lokaler/zeitlicher Einschränkung von Freizeitaktivitäten, welche Naturobjekte beeinträchtigen
Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none">Erlebbarkeit einer hohen Biotopvielfalt und einer reichhaltigen Tier- und PflanzenweltRespektierung der belebten Um- und Mitwelt
Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none">lokale Wertschöpfung durch hohe ErholungsqualitätArbeitsplatzerhaltung durch angemessene Abgeltung von Naturschutzleistungen in Land- und Forstwirtschaft
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	<ul style="list-style-type: none">Kostenrahmen gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept BL

Landschaft

Natur- und Landschaftsschutz

Vorranggebiet Natur

Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none">Erhaltung und Förderung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt, ihrer Lebensräume sowie eines vielfältigen, regionaltypischen Landschaftsbildes
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none">Qualitativ einwandfreie Grundwasseranreicherung aus Vorranggebieten Natur/Schutz der Bodenfläche und der Bodenfunktionen
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none">keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	<p>a) Die Vorranggebiete Natur dienen der langfristigen Erhaltung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie den vielfältigen, regionaltypischen Landschaften.</p> <p>b) Die Vorranggebiete Natur sind in ihrer Ausdehnung und in ihrem ökologischen Wert zu erhalten, wo nötig zu erweitern und untereinander zu vernetzen.</p> <p>c) Die Interessen der Land- und der Forstwirtschaft sind zu berücksichtigen, soweit sie den Schutzzielen der Vorranggebiete Natur nicht widersprechen. Insbesondere soll die fachgerechte Pflege und Nutzung in den Vorranggebieten Natur in enger Partnerschaft mit Land- und Forstwirtschaft angestrebt werden.</p> <p>d) Die Vorranggebiete Natur sind von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.</p> <p>e) Bei Zielkonflikten zwischen den Schutzzielen der Vorranggebiete Natur und den Wünschen von Freizeit und Erholung haben die Anliegen des Naturschutzes Vorrang.</p> <p>f) Bund, Kanton und Gemeinden erhalten und verbessern die Durchgängigkeit der Wildtierkorridore. Sie ergreifen die notwendigen Massnahmen bei:</p> <p>a) Planungen und Vorhaben, welche die Durchgängigkeit tangieren;</p> <p>b) bestehenden Strassen oder Trassees.</p> <p>Sie arbeiten dabei mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zusammen.</p>
Planungsanweisungen	<p>a) Der Kanton nimmt die Vorranggebiete Natur, soweit sie sich im Wald befinden, in die Waldentwicklungspläne (WEP) auf.</p> <p>b) Der Regierungsrat nimmt die Naturobjekte von nationaler und regionaler Bedeutung in das Inventar der geschützten Naturobjekte des Kantons Basel-Landschaft auf, nach Möglichkeit im Einvernehmen mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie den Einwohnergemeinden.</p> <p>c) Die Gemeinden stellen die geschützten Naturobjekte gemäss Inventar als orientierenden Inhalt im Zonenplan dar.</p> <p>d) Der Kanton (BUD/VSD) nimmt im Rahmen von Foren und Arbeitsgruppen mit den Freizeit- und Sportverbänden allfällige Konfliktpunkte auf und führt diese einvernehmlichen Lösungen zu.</p> <p>e) Der Kanton erarbeitet ein Konzept zur grossräumigen Vernetzung der Naturräume im Kanton. Insbesondere bezeichnet er jene Gebiete, die im Interesse der grossräumigen Vernetzung möglichst hindernisfrei bleiben oder wieder hergestellt werden sollten. Er schlägt die dazu notwendigen Massnahmen vor.</p>
Örtliche Festlegungen	<p>Festsetzung</p> <p>Die Vorranggebiete Natur gemäss Richtplankarte werden, soweit sie das Landwirtschaftsgebiet überlagern, festgesetzt.</p> <p>Ersatzstandort Zurlindengrube im Gebiet Klingenthal, Muttenz: Bei der Aufnahme des Ersatzstandortes in das Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung ist sicherzustellen, dass die Schiessanlage Lachmatt saniert und gegebenenfalls erweitert werden kann.</p> <p>Zwischenergebnis</p> <p>Die Vorranggebiete Natur gemäss Richtplankarte werden, soweit sie sich im Wald befinden,</p>

L
L3
L3.1

Landschaft
Natur- und Landschaftsschutz
Vorranggebiet Natur

als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen.

A. Ausgangslage

Gut ausgebaute und betriebsbereite Verkehrsnetze sind eine unverzichtbare Basis für das Funktionieren einer modernen Gesellschaft und einer prosperierenden Wirtschaft. Dazu gehören Strassennetze von nationaler, regionaler und kommunaler Bedeutung, Schienennetze für den öffentlichen Verkehr im Fern- und Nahbereich sowie Verkehrswege für den [Velo- und Fussverkehr](#) [Langsamverkehr](#). Diese Verkehrsnetze müssen funktionsgerecht ausgebaut, neuen Anforderungen und Randbedingungen angepasst, in der Substanz über lange Zeit erhalten und zudem jederzeit betriebsbereit gehalten werden. [Dabei geht es nicht nur um die Erreichbarkeit innerhalb der Schweiz, sondern auch um die Erreichbarkeit der Schweiz aus dem übrigen Europa. Deshalb sind neben den Hauptachsen in der Schweiz für den Kanton Basel-Landschaft auch die ausländischen Zubringer zu beachten. Entsprechend müssen neue \(Tunnel-\)Ausbauten zwischen Basel und Olten einen gleichwertigen Status haben wie Verkehrsinfrastrukturvorhaben zwischen Arth-Goldau und Chiasso.](#)

Die heutige Verkehrsinfrastruktur (Strasse und Schiene) in der Agglomeration Basel stösst in Spitzenstunden zunehmend an ihre Kapazitätsgrenze. Einzelne Strecken und Knoten sind bereits heute überlastet. Andererseits führt das zunehmende Verkehrsaufkommen zu steigenden Beeinträchtigungen der Umwelt sowie erhöhtem Ressourcenverbrauch.

Die Rahmenbedingungen für die Bewältigung der künftigen Verkehrsbedürfnisse in unserer Region und in unserem Kanton werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union festgelegt. Dabei tragen optimale Verkehrsverbindungen wesentlich zur Erhöhung der wirtschaftlichen Standortattraktivität unserer Region bei. Bei der Aufrechterhaltung bzw. Förderung der Wettbewerbsfähigkeit wird je länger je mehr die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wichtig. Europaweit hat der Wettbewerb unter den Regionen um die wirtschaftliche (Standort-)Gunst eingesetzt. [Als Reaktion auf die grenzüberschreitenden Herausforderungen gelten die Projektaufgleisungen für die Entwicklung Leimental-Birseck-Allschwil \(ELBA\) und für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 2. und 3. Generation bzw. die Prozesse, welche damit verbunden sind. Hierbei gilt es entschlossen und initiativ zu handeln.](#)

Die gegenwärtige Verkehrspolitik des Bundes - koordiniert mit derjenigen der EU-Staaten - sieht als wesentliche Stossrichtungen die Förderung des öffentlichen Verkehrs, mehr Wettbewerb und unternehmerische Freiheit im öffentlichen Verkehr, die Berücksichtigung der Kostenwahrheit, die grösstmögliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sowie die Fertigstellung des geplanten Nationalstrassennetzes vor. Unter diesen Vorgaben [wird steht](#) auch das Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung, [erarbeitet und stimmt für den Teil des Kantons Basel-Landschaft mit dem kantonalen Richtplan überein.](#)

[Die im Jahre 2001 eingeführte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe \(LSVA\) in der Schweiz Die Öffnung der Schweiz für Europa](#) und die [damit verbundene](#) Erhöhung der zulässigen Tonnen der Lastwagen [führen haben](#) im Alpenraum zu Verkehrsroutenumlagerungen [geführt](#) und bringen unserer Region, die Teil der Transitachse Rheintal-Gothard-Lombardei ist, mehr Güterschwerverkehr. [Der Bundesrat stellte Ende Dezember 2011 fest, dass das Zwischenziel der Reduktion auf 1 Million alpenquerenden Lastwagenfahrten auf der Strasse nicht erreicht wurde. Die Analyse zeigt, dass mit den bestehenden Instrumenten auch das Ziel der Reduktion auf jährlich 650'000 strassenmässige Lastwagenfahrten im Jahr 2018 nicht erreicht werden kann. Um dem Verfassungs- und Gesetzesauftrag nachzukommen, möchte der Bundesrat deshalb zusätzliche Massnahmen in die Wege leiten. Ab wann und wieweit die Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu greifen vermögen, ist noch schwer vorherzusagen. Die gesamte Güterverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene werden je nach Szenario bis zum Jahre 2030 von heute rund 24 auf zirka 31 bis 42 Milliarden Tonnenkilometer anwachsen \(+32 % bis +78 %\).](#)

[Daneben soll Dabei wird](#) sich vor allem der Schienenanteil dynamisch entwickeln und [den im Zuge einer Trendwende ihren](#) Marktanteil gegenüber der Strasse merklich steigern können. Der Transitgüterverkehr wird weiter an Bedeutung gewinnen, wobei die Kantone diesbezüglich keine eigenständigen, regulativen Massnahmen einführen können. Eine wichtige, regulative Massnahme ist das Nachtfahrverbot [auf der Strasse](#). Würde das Nachtfahrverbot aufgehoben, hätte dies - zumindest ohne flankierende Massnahmen - erhebliche negative Auswirkungen in Form eines zusätzlichen Anstieges der Güterverkehrsleistungen auf der Strasse zur Folge. Da die stufenweise Anhebung der Gewichtslimite und die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe

Verkehr

Gesamtverkehrsaspekte

Gesamtverkehrsschau

(LSAV) zu einer besseren Auslastung der Fahrzeuge führt, fällt die Zunahme der Fahrleistungen aber geringer aus als diejenige der Verkehrsleistungen. Letzteres wird sich vor allem beim Transitgüterverkehr auswirken. Ganz allgemein wird das Wachstum der Güterverkehrsleistungen zumindest kurzfristig gleichwohl noch zu einer zusätzlichen Umweltbelastung in unserer Region führen. Aufgrund der Erhöhung der LSVA und der Gewichtslimiten, wird in absehbarer Zeit aber mit keiner zusätzlichen Lastwagenflut gerechnet.

Eine weiter steigende Mobilität kann in Zukunft wohl nur noch im Verbund von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr bewältigt werden. Auf diese drei Eckpfeiler stützt sich auch die schweizerische Verkehrspolitik ab. Nur alle drei Systeme zusammen können - im Verbund mit einer Siedlungsstruktur der kurzen und direkten Wege [und basierend auf dem Raumkonzept Schweiz](#) - eine nachhaltige Transportkette gewährleisten. Dies rechtfertigt, bei grösseren Verkehrsprojekten die Auswirkungen auch auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären, Alternativszenarien zu entwickeln und konkret aufzuzeigen sowie deren räumliche Auswirkungen ebenfalls auszuweisen. Entsprechend ist das Zusammenwirken der drei Systeme zu optimieren.

Die Erschliessung unserer Region durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz ist u.a. eine Voraussetzung für ein wirtschaftliches Wachstumspotenzial. Dabei stehen den teuren Werterhaltungs- und Sanierungsmassnahmen auf dem Schienen- und Strassennetz nur beschränkte Mittel zur Verfügung. Dies bedeutet, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen (Hochleistungsstrassen) konzentriert wird.

Vor diesem Hintergrund gilt es, eine Gesamtverkehrsschau und eine zukunftsorientierte, auf die Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilitätsstrategie zu entwickeln.

B. Ziele

Der zukünftige Verkehr soll möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht bewältigt werden, wobei gleichzeitig mit entsprechenden Massnahmen die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern ist.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Die Auswirkungen werden in den folgenden Objektblättern projektbezogen dargelegt.

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Einflussnahme bei den Sachplänen und den Vorlagen des Bundes im Sinne der kantonalen Interessen.
- b) Prioritätenfolge für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse:
 - 1) Verkehrsvermeidung: Beinhaltet Massnahmen, die eine Zielwähländerung zu näher liegenden Zielen hin bewirken.
 - 2) Verkehrsverlagerung: Verlagerung auf umweltfreundlicheren und energieeffizienteren Verkehrsmodus (substituieren/kombinieren).
 - 3) Verkehrsbeeinflussung: Verkehr in einer ausreichenden Qualität bewältigen, so dass er für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt verträglich ist.
 - 4) Verkehrsinfrastruktur: Die Verkehrsinfrastruktur ist im erforderlichen Ausmass anzupassen.

Planungsanweisungen

Der Kanton richtet sein Handeln zur nachhaltigen Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse an folgenden Handlungsmaximen aus:

1 Siedlungsentwicklung

- a) Die Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten und Einkaufen) wird gelenkt und auf ÖV-mässig gut erschlossene Gebiete konzentriert. Siedlungsstrukturen der kurzen Wege werden geför-

dert.

- b) Für verkehrsintensive Einrichtungen werden geeignete, kompakte Standorte definiert. Sie liegen in der Nähe von Siedlungsschwerpunkten (Einzugsbereich Langsamverkehr) und sind sowohl im MIV als auch im ÖV gut erreichbar.
- c) Bei hoher Siedlungsdichte werden verkehrsberuhigte Gebiete eingerichtet zur Förderung des Langsamverkehrs.

2 Motorisierter Individualverkehr

- a) Mit dem kantonalen Strassennetz werden das Verbinden der Verkehrsträger und der Gemeinden sowie das Durchleiten des Verkehrs sichergestellt.
- b) Das kantonale Strassennetz ist nach den Prioritäten Verkehrssicherheit, Zustand der Infrastruktur und Verkehrsfluss zu erhalten resp. auszubauen.
- c) Der motorisierte Individualverkehr ist soweit möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren.
- d) Überall dort, wo die Verkehrsinfrastruktur an ihre Belastungsgrenzen stösst, muss vor einem Ausbau zuerst versucht werden, mittels Verkehrsmanagementmassnahmen die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturanlagen besser auszunutzen.
- e) Die negativen Folgen des Verkehrs auf Mensch (insbesondere Lärmschutz entlang bebauter Strassen) und Umwelt sind zu reduzieren.

3 Öffentlicher Verkehr

- a) Mit dem öffentlichen Verkehr wird eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr angeboten. Besonders zur Bewältigung der Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehre werden attraktive Angebote mit dem öffentlichen Verkehr bereitgestellt und dadurch eine Entlastung oder ein Teilersatz des motorisierten Individualverkehrs angestrebt. Daneben wird mit dem öffentlichen Verkehr für das ganze Kantonsgebiet eine Mobilitäts-Grundversorgung (Mobilitätsvorsorge) sichergestellt.
- b) Überall dort, wo das ÖV-Angebot an Belastungsgrenzen stösst, soll vor dem Infrastrukturausbau zuerst versucht werden, das Angebot auszubauen (Priorität: 1. Fahrplan, 2. Rollmaterial, 3. Infrastruktur).
- c) Auf den Achsen mit starker Verkehrsnachfrage sollen Voraussetzungen geschaffen werden, dass der öffentliche Verkehr optimal fliesst und so seinen Fahrplan einhalten kann.
- d) Das ÖV-Angebot ist zu koordinieren:
 - Fahrplankoordination;
 - Tarife und Distribution der Fahrausweise;
 - Marketing und Mobilitätsberatung;
 - Durchgängige Fahrgastinformation vor der Reise, an den Haltestellen und im Fahrzeug.
- e) Es sind Massnahmen zu treffen, damit der heutige Modalsplit zugunsten des ÖV erhöht wird.
- f) Die Organisation des öffentlichen Verkehrs soll einen stimulierenden und fairen Wettbewerb der Verkehrsunternehmen ermöglichen. Bei der Festsetzung der Rahmenbedingungen ist den Interessen der ÖV-Kunden, der Leistungsauftrags-Besteller und der Unternehmungen Rechnung zu tragen.

4 Langsamverkehr

- a) Auf kantonaler Ebene wird der Veloverkehr durch ein flächendeckendes, sicheres Radrouthenetz gefördert. Insbesondere ist die Sicherheit der Schulwege und Freizeiteinrichtungen zu gewährleisten. An den ÖV-Knotenpunkten und zentralen Haltestellen sind sichere Infrastrukturen für den Langsamverkehr anzustreben.
- b) Wichtige innerörtliche Ziele sind mit attraktiven und sicheren Fussgängerwegen erschlossen. Insbesondere ist die Sicherheit der Schulwege und Freizeiteinrichtungen zu gewährleisten. Die Verbindungen zwischen benachbarten Gemeinden werden durch ein Fuss- und Wanderwegnetz sichergestellt.

Verkehr

Gesamtverkehrsaspekte

Gesamtverkehrsschau

5 Güterverkehr

- a) Die Abwicklung von Gütertransporten über den Schienen- und den Wasserweg ist wo möglich zu fördern.
- b) Logistikknutzungen sind vorzugsweise an Standorten mit kurzer Anbindung an das überregionale Eisenbahn- und Strassennetz bzw. an die Rheinhäfen vorzusehen. Dabei sind bestehende Anschlussgleise bzw. abgehende Weichen vom Stammgleis zu erhalten.
- c) Um den Grenzverkehr möglichst flüssig zu halten, ist darauf hinzuwirken, die Zollabfertigung der Nachfrage anzupassen.

6 Koordination der Verkehrsträger

- a) Die betriebliche und bauliche Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger erfolgt in Koordination mit den übrigen Verkehrsträgern.
- b) Übergänge zwischen den Verkehrsträgern (Strasse - Schiene- Wasser- Luft) werden optimiert und gefördert.
- c) Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Optimierung der Umsteigebeziehungen, für eine Lösung der Umsteige Probleme durch Pendlerverkehr sowie für eine Bereitstellung von genügend P+R Parkplätzen bzw. B+R Abstellplätzen ein.

7 Mobilitätsmarketing

- a) Mit einem Mobilitätsmarketing wird die Erhöhung der Nutzung der nachhaltigen, kombinierten Mobilität gefördert. Gemeinsam mit allen Partnern ist der Informationsstand der Bevölkerung z.B. über die Möglichkeiten der Fortbewegung mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu verbessern.
- b) Die Verkehrsteilnehmenden, die Firmen und die kantonale Verwaltung werden über die Möglichkeiten der verschiedenen, vorhandenen Verkehrsmittel sowie deren Kombination und allfällige neue Angebote informiert.

8 Mobilitätsmanagement

- a) Der Kanton pflegt in den eigenen Betrieben ein vorbildliches Mobilitätsmanagement, was sowohl die betriebliche Mobilität als auch den Arbeitsweg der Mitarbeitenden umfasst.
- b) Der Kanton fördert das betriebliche Mobilitätsmanagement bei Wirtschaftsunternehmen und Gemeinden.
- c) Der Kanton fördert mit "weichen Mobilitätsmassnahmen" wie Anreizen, Informations- und Präventionskampagnen die Nachhaltigkeit der Mobilität.

9 Übergeordnetes Verkehrsnetz

- a) Strassenverkehr: HLS-Verbindungen Richtung Basel/Deutschland/Frankreich, Zürich, Bern/ Luzern, Delémont/Jura. Auf überlasteten Teilstrecken setzt sich der Kanton für folgende Prioritäten ein:
 - 1. Verkehrsbeeinflussung auf bestehenden Spuren;
 - 2. Kapazitätssteigerungsmassnahmen ohne bauliche Massnahmen (z.B. Ummarkierung);
 - 3. bauliche Massnahmen und allenfalls flankierende Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz.
- ~~b) Schienenverkehr: Die Infrastruktur des überregionalen Verkehrs hat sich an den Bedürfnissen des Regionalverkehrs zu orientieren. Ausbauten und Neubauten sind somit als Konsequenzen des überregionalen Verkehrs aufzufassen und gehen zu dessen Lasten.~~
- e)b) Rheinhäfen: Anbindung der Rheinhäfen an das HLS-Netz und an das Schienennetz.
- e)c) Euro-Airport: Direkte Anbindung an das Regio-S-Bahn-Netz und langfristig ins überregionale Fernverkehrs-Netz.

Formatiert: Durchgestrichen

V
V1
V1.1

Verkehr
Gesamtverkehrsaspekte
Gesamtverkehrsschau

Verkehr

Gesamtverkehrsaspekte

Agglomerationsprogramm

A. Ausgangslage

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturanlagen sind die Voraussetzung, damit die Städte mit ihren zugehörigen Agglomerationen ihre Aufgaben als gesellschaftliche und wirtschaftliche Zentren wahrnehmen können. 2001 hat der Bund die Agglomerationspolitik ins Leben gerufen und mit dem Agglomerationsprogramm ein sich in den letzten Jahren etabliertes und bewährtes Instrument geschaffen.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme fordert der Bund von den Agglomerationen ~~ist~~ eine Gesamtplanung von Verkehr und Siedlung zu erarbeiten.

Die rechtliche Basis gründet auf dem "Neuen Finanzausgleich" (NFA) und dem Infrastrukturfondsgesetz (IFG), welches seit 1. Januar 2008 in Kraft ist. Agglomerationsprogramme bilden Ein solches Programm bildet die Voraussetzungen für allfällige Bundesbeiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Neben den prinzipiell mitfinanzierungswürdigen Verkehrsinfrastrukturen sind deren flankierende Massnahmen, betriebliche Verbesserungen, lokale Verkehrsmassnahmen sowie Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft aufzuzeigen. Ausserdem sind den Agglomerationsverkehr. Dabei sind auch betriebliche Verbesserungen sowie Massnahmen im Bereich Siedlung aufzuzeigen und Projekte in die Überlegungen mit einzubeziehen, welche im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegen. Über das Agglomerationsprogramm bzw. dessen Finanzierungsfonds (Infrastrukturfondsgesetz; IFG) werden aber nur Infrastrukturbauten finanziert

- für Bahnen als Mittel- und Feinverteiler (des Orts) (Tram, Stadtbahnen etc.) und des Regionalverkehrs (S-Bahnen etc.),
- für den öffentliche Strassenverkehr (Businstallationen, Bus- und Taxispuren),
- für den Langsamverkehr,
- für die Minderung von Verkehrstrennung und die Aufhebung von Niveaüübergängen,
- für Entlastungs- und Umfahungsstrassen (nur Kantons-/Gemeindestrassen),
- für Massnahmen der kombinierten Mobilität und zur Verbesserung der Intermodalität.

Explizit sind keine Beiträge an den Betrieb und Unterhalt, an das Rollmaterial und an Mobilitätsmanagementkosten möglich. Dabei sind die Projekte zu priorisieren, wobei die Baureife eine wichtige Rolle spielt. Priorisieren bedeutet, dass die Agglomeration ihre Projekte in Etappen, sogenannte Horizonte, von jeweils vier Jahren aufteilt. Die Umsetzung der Agglomerationsprogramme ist grundsätzlich Sache der Trägerschaften. Sie sind für die Organisation, Planung, Projektierung und Bau/Realisierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms verantwortlich.

Beim Agglomerationsprogramm Basel - Modul Verkehr und Siedlung - handelt es sich um ein grenzüberschreitendes (D-F-CH sowie BS-BL-AG-SO) und langfristiges Steuerungsinstrument, welches agglomerationsrelevante Verkehrsprojekte auf eine erwünschte Siedlungs- und Umweltentwicklung abstimmt.

Neu wurden die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme für die Ausarbeitung der 2. Generation dazu verpflichtet, jeweils ein agglomerationsrelevantes Zukunftsbild zu erarbeiten. Das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+" für die Agglomeration Basel liegt vor. Daraus wurden die prioritären Handlungsstrategien bestimmt und aus diesen abgestimmten Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen abgeleitet. Ende Juni 2012 mussten die Agglomerationsprogramme 2. Generation beim Bund eingereicht werden. Ab 2015 startet die Umsetzungsphase.

Mit der Zustimmung zum neuen Finanzausgleich (NFA) wurde auf Verfassungsstufe die rechtliche Basis für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs geschaffen. National- und Ständerat haben im Herbst 2006 das Infrastrukturfondsgesetz gutgeheissen. Der Bundesrat wird den Infrastrukturfonds auf 1. Januar 2008 in Kraft setzen.

Der Bund knüpft eine finanzielle Unterstützung an die Erfüllung des Agglomerationsverkehrs an verschiedene Bedingungen. Er verlangt für die gesamte Agglomeration eine langfristig ausgerichtete Verkehrs- und Siedlungsplanung, welche die Anforderungen der Nachhaltigkeit erfüllt. Zudem wird die Bildung einer Trägerschaft erwartet, welche dem Bund als Ansprechpartnerin dient. Mit den der Grundanforderungen, anhand welcher wird die grundsätzliche Förderungswürdigkeit eines Agglomerationsprogramms beurteilt wird. Basierend auf der Wirkung des Gesamtprogramms wird der Mitfinanzierungssatz festgelegt (zw. 30 bis 50%) mit welchem die einzelnen Massnahmen mitfinanziert werden. Die einzelnen Massnahmen werden ebenfalls gemäss den Wirkungskriterien beurteilt und bei gewissen Massnahmentypen werden Benchmarks als Beurteilungshilfe herange-

Verkehr

Gesamtverkehrsaspekte

Agglomerationsprogramm

zogen. Aufgrund der knappen Mittel im Infrastrukturfonds fiel die Prüfung der 2. Generation streng aus.

Mit den Wirksamkeitskriterien wird die Wirkung von Agglomerationsprogrammen beurteilt (vgl. "Konzept für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme"). Die Zusprechung der sehr knappen Mittel soll gesamtschweizerisch nach diesen Kriterien basierend auf dem erwähnten Konzept erfolgen.

Im Infrastrukturfonds sind für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich des Agglomerationsverkehrs für eine Dauer von 20 Jahren insgesamt 6 Mia CHF vorgesehen. Davon sind/wurden in einer ersten Phase für die Finanzierung von dringlichen und baureifen Vorhaben projektbezogene Beiträge von 2.56 Mia CHF gesprochen; für den Kanton BL-Basel-Landschaft: H2 Pratteln-Liestal (137.5 Mio CHF) und Bahnhof Dornach Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain (11 Mio CHF). Für die Agglomerationsprogramme bleiben demnach noch Mittel im Umfang von 3.44 Mia CHF.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation (Periode 2011 bis 2014) wurden gesamtschweizerisch insgesamt 1.5 Mia CHF vom Bund freigegeben. Dabei sind der Agglomeration Basel Bundesmittel im Umfang von 85.7 Mio. CHF - im Rahmen eines beantragten Gesamtkostenrahmens von 214.25 Mio. CHF - zugesprochen worden (= 40 % Beitragssatz). Die Umsetzung der Massnahmen aus dem Agglomerationsprogramm Basel, 1. Generation hat inzwischen begonnen. Den Kanton Basel-Landschaft direkt betreffend wurden für die nachstehend aufgelisteten A-Listenprojekte anteilmässig folgende Bundesbeiträge bewilligt:

Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)	6.59 Mio. CHF
Ö102	Busbahnhof Laufen	2.77 Mio. CHF
M67	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	3.93 Mio. CHF
M71c	Beruhigung Ortszentrum Reinach	10.68 Mio. CHF
M100	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	20.32 Mio. CHF
Ö11b	Konzept LV A-Liste (anteilmässig auf diverse Projekte verteilt)	15.24 Mio. CHF

Für die Agglomerationsprogramme der 2. Generation (Baubeginn ab 2015) und der folgenden Generation stehen Mittel im Umfang von 1.9 Mia CHF zur Verfügung. Im Prüfbericht des Bundesamtes für Raumplanung (ARE) vom 26. Februar 2014 wird empfohlen ein Grossteil der verfügbaren Mittel für die 2. Generation zu vergeben. Nach der Beratung des Bundesrates und des Nationalrates sind die Mittel nochmals geringfügig erhöht worden.

Für die künftigen Generationen der Agglomerationsprogramme beabsichtigt der Bund mit dem Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) einen unbefristeten Finanzierungstopf zu schaffen. Das Geschäft befindet sich derzeit im politischen Prozess. Ungeachtet dessen, hält das ARE am Abgabetermin für die 3. Generation vom 30. Juni 2016 fest. Die Agglomeration Basel ist deshalb seit einiger Zeit an der Erarbeitung der 3. Generation.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation, welches Ende Juni 2012 fristgerecht beim Bund eingereicht wurde, wird sich der Bund im Kanton Basel-Landschaft an folgenden Projekten mit einem Beitragssatz von 35 % beteiligen (vgl. Prüfbericht des Bundes vom 26. Februar 2014):

LV1	Massnahmenpaket Langsamverkehr (A-Horizont)	4.01 Mio. CHF
LV	Weitere Einzelprojekte auf Boden des Kantons Basel-Landschaft	5.78 Mio. CHF
Ö19	Doppelspurausbau Tram 10/17 Binningen / "Spiesshöfli"	7.84 Mio. CHF
* Ö29	ÖV-Drehscheibe Muttenz (Busbahnhof)	2.04 Mio. CHF
M4	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina Raurica)	16.34 Mio. CHF
M10	H2 Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost	1.89 Mio. CHF *
**M13	Strassenraumgestaltung Bachgraben, Allschwil	2.52 Mio. CHF

* Beim Projekt Ö29 handelt es sich um ein kommunales Projekt, wobei für die richtplanrelevanten Aspekte auf das Objektblatt S1.4 verwiesen wird.

** Beim Projekt M13 handelt es sich ebenfalls um ein kommunales Projekt, wobei dieses für den kantonalen Richtplan nicht relevant ist. Die Gemeinde ist für die rechtzeitige Erarbeitung des Projekts und für die Gewährleistung der Finanzierung - spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung; voraussichtlich Anfang 2014 - zuständig.

In Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richt-

Verkehr

Gesamtverkehrsaspekte

Agglomerationsprogramm

plänen und die Übernahme der relevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6 (vgl. "Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der 2. Generation" vom 14. Dezember 2010, Ziffer 3.4.6).

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden und zur A-Liste gehören, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung, d.h. für die zweite Generation voraussichtlich Ende des Jahres 2014, im entsprechenden Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Dies gilt im Übrigen auch für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind. Dabei ist der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen rechtzeitig einzureichen. Der zeitliche und formale Ablauf erfolgt gemäss der heutigen Praxis.

Für richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen der B-Liste ist eine Festlegung mit Koordinationsstand "Zwischenergebnis" bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung empfohlen aber nicht zwingende Voraussetzung.

Damit eine Subventionierung der A-Listenprojekte durch den Bund möglich wird - Bedingung ist der Status Festsetzung der einzelnen Projekte - und auch die weiteren Formalitäten soweit möglich erfüllt werden können (Übergeordnete Projekte und Projekte der B- und C-Liste), werden die Projektflächen gemäss den Objektblättern V2.1, V2.2 und V2.3 sowie V3.1 dort wo nötig - nicht nur für die A-Listenprojekte - neu erstellt oder gemäss dem zwischenzeitlich erreichten bzw. veränderten Projektstand angepasst.

Aufgrund der knappen finanziellen Mittel, verlangt der Bund für die nachfolgende Programmfinanzierung der einzelnen Agglomerationsprogramme eine Priorisierung der Projekte. Dies richtet sich neu weitgehend nach der Baureife der einzelnen Projekte. Anhand dieser Priorisierung sollen die restlichen Mittel - voraussichtlich Tranchen von jeweils vier Jahren - für die Realisierung der Agglomerationsprogramme aufgeteilt werden. Weil die Kantone und/oder Gemeinden mindestens die Hälfte der Kosten selbst bezahlen müssen, entsteht so ein Investitionsvolumen von gesamthaft mindestens 12 Mia, CHF verteilt auf eine Laufzeit von rund 20 Jahren.

Die Kantone sind nicht in der Lage, die Finanzierung der Infrastruktur für die Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme in den Agglomerationen alleine zu tragen. Aus diesem Grund hat die regierungsrätliche Projektsteuerung - in welcher Vertreter der Kantonsregierungen BL, BS, AG und SO vertreten sind - beschlossen, ein Agglomerationsprogramm auszuarbeiten und dieses weiterzuentwickeln. Beim Agglomerationsprogramm Basel - Modul Verkehr und Siedlung - handelt es sich um ein grenzüberschreitendes (D-F-CH sowie BS-BL-AG-SO) und langfristiges Steuerungsinstrument, welches agglomerationsrelevante Verkehrsprojekte auf eine erwünschte Siedlungs- und Umweltentwicklung abstimmt.

B. Ziele

- Die wirtschaftliche Attraktivität der trinationalen Agglomeration Basel soll gesichert werden und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität gewährleisten.
- Die Zentrums Gemeinden der trinationalen Agglomeration Basel sind zu erhalten. Dabei soll eine Plattform für die Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationen (Nachbarkantone und angrenzendes Ausland) in einem partizipativen und partnerschaftlichen Prozess gebildet werden.
- Die Siedlungsgebiete sind ganzheitlich zu betrachten, wobei Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich miteinander zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen sind. Dabei soll die Verkehrsinfrastruktur möglichst wirksam dem zukünftigen Verkehrsverhalten angepasst werden, um die Standortqualität der Region zu erhalten, wobei vor allem auf wirkungsverbessernde Kombinationen zu achten ist.
- Es soll eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. Die Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich sind so zu gestalten, dass neue Belastungen möglichst vermieden und bestehende reduziert werden können.
- Die räumliche Ausdehnung der städtischen Gebiete ist zu begrenzen, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird und die urbanen Räume noch besser gegliedert werden.

Verkehr

Gesamtverkehrsaspekte

Agglomerationsprogramm

den. [Als Leitlinie gilt das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+" mit der Kernstadt, dem inneren Korridor und den Regionalzentren im äusseren Korridor als Hauptwachstumsräume. Der zukünftige Flächenbedarf soll soweit möglich durch eine gezielte, qualitätsvolle Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen werden. Als Hauptkriterium für die Wachstumsgebiete gilt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.](#)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

vgl. Agglomerationsprogramm

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der Kanton beteiligt sich an der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms.
- b) Bestandteile des Agglomerationsprogramms sind:
 - 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 Siedlungsentwicklung und
 - die Trägerschaft.
- c) Der Regierungsrat beschliesst das Agglomerationsprogramm.

Planungsanweisungen

Der Kanton integriert die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms (Bereich Verkehr und Siedlung) im kantonalen Richtplan [je nach räumlicher Auswirkung](#) als Fortschreibung [oder Anpassung](#) und legt so die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms verbindlich fest.

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

A. Ausgangslage

Das Kapitel V2.1 beschreibt übergeordnete Projekte. Sie liegen teilweise ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft und/oder die Kompetenz zu ihrer Umsetzung liegt nicht beim Kanton Basel-Landschaft. Mit ihrer Aufnahme in den kantonalen Richtplan erfolgen die Abstimmung der Wirkungen mit der kantonalen räumlichen Planung und die Darstellung der Absichten des Kantons.

Die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung sind im Sachplan Verkehr in Form des Grund- und Ergänzungsnetzes Strasse festgelegt. Dieses Netz umfasst auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft die Nationalstrasse A2 Basel-Augst-Belchen und die kantonalen Hochleistungstrassen H2 im Ergolzthal und H18 im Birstal.

Neu ist dabei die Aufnahme der H2 Pratteln-Sissach sowie der H18 Basel-Delémont. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist jedoch der entsprechende Netzbeschluss vom 12. Dezember 2012 noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonomer Hoheit, die Bedeutung gemäss Sachplan Verkehr wird im vorliegenden Richtplan durch die Kategorisierung als "von nationaler Bedeutung" jedoch zum Ausdruck gebracht.

Das Bundesstrassennetz besteht aus dem schweizerischen National- und Hauptstrassennetz (zukünftig: Grund- und Ergänzungsnetz). Dieses Netz umfasst die Nationalstrasse A2 Basel-Augst-Belchen und die kantonalen Hochleistungstrassen H2 im Ergolzthal und H18 im Birstal.

Im Zusammenhang mit dem Neuen Finanzausgleich (NFA) ist es für unseren Kanton von grosser Bedeutung, welche Strassen ins Grundnetz aufgenommen werden, da der Bund nur noch dieses Netz finanzieren wird. Im Rahmen der Erarbeitung des Sachplans Verkehr wurden das Bundesstrassennetz (Grund- und Ergänzungsnetz) überprüft und die H2 Pratteln-Sissach sowie die H18 Basel-Delémont vom Bundesrat im Sachplan Verkehr ins Grundnetz aufgenommen. Ausstehend ist nun noch der Netzbeschluss durch das Bundesparlament. Der Kanton Basel-Landschaft hat zudem beantragt, dass die Südumfahrung Basel als Verbindung von der Nordtangente in Basel zur H18 im Birstal und zur Entlastung der Agglomerationsgemeinden ebenfalls ins Grundnetz aufzunehmen sei.

Die Kapazitätsgrenzen bei der Zollabfertigung des internationalen Güterverkehrs zwischen der Schweiz und den nördlichen Nachbarländern sowie die fehlenden Stau- und Warteräume führen in Spitzenzeiten zu Rückstau des Schwerverkehrs auf der A2/A3. Bis zur Inbetriebnahme eines elektronischen Abfertigungssystems sind durch den Bund geeignete Massnahmen und Warteräume vorzusehen.

Nach dem Willen des Kantons sollen die finanziellen Mittel weiterhin gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dies bedeutet einerseits, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und andererseits, dass der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen d.h. Hochleistungsstrassen konzentriert wird.

Die Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Verkehr in unserer trinationalen Region werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union bestimmt. Im April 2006 wurde - im Rahmen einer Überarbeitung und Weiterentwicklung des Konzepts Bahn 2000 2. Etappe - eine von einer Planungsgruppe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB AG erarbeitete Gesamtschau zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) veröffentlicht.

In der Zwischenzeit wurde erkannt, dass der Kostenrahmen von 5,4 Mia CHF nur dann eingehalten werden kann, wenn die im letzten Quartal 2010 vorgeschlagene Anpassung des ZEB-Gesetzes und die damit verbundene Verlagerung der inhaltlichen Schwerpunkte weg von der Beschleunigung hin zur Erhöhung der Kapazität erfolgt. Ansonsten muss der Umfang deutlich reduziert werden. Die entsprechende Anpassung des ZEB-Gesetzes wurde mit der Vorlage "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur" (FABI) im Februar 2014 vom Volk angenommen.

Kernstück von FABI ist die Schaffung des Bahninfrastrukturfonds (BIF), der die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur auf eine neue Basis stellt. Dieser löst die bisherigen Finanzquellen für die Bahninfrastruktur (Bsp. FinÖV-Fonds) ab, die teilweise befristet und uneinheitlich sind. Somit stellt FABI einen wichtigen Meilenstein für die weitere Entwicklung der nationalen Eisenbahn-Infrastruktur dar.

Mit dem weiteren Bahnausbau will der Bund bestehende Engpässe beseitigen und neue Kapazitäten bereitstellen, damit die sich abzeichnende Nachfragesteigerung bewältigt werden kann. Die

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

zur Umsetzung notwendigen Projekte sollen jeweils in Ausbausritten von 5 Jahren (sogenannten STEP's) dem Parlament vorgelegt werden. Der erste Ausbauschritt ist auf den Horizont 2025 ausgelegt und umfasst Vorhaben im Umfang von CHF 6.4 Mia (STEP 2025). Im Rahmen einer langfristigen Planung soll das Parlament alle vier bis acht Jahre weitere STEP's im Umfang von einigen Milliarden Franken beschliessen. Damit kann flexibel auf Veränderung der Rahmenbedingungen eingegangen werden. Mit dem Ausbauschritt 2025 und ZEB sollen unter anderem folgende, die Region Nordwestschweiz betreffende Infrastrukturausbauten realisiert werden:

Um zusätzliche Züge in den Bahnhof Basel SBB einführen zu können, wird der Kapazitätsbestimmende Ostkopf um zusätzliche Gleisachsen und Perrongleise erweitert. Mit der Entflechtung Basel-Muttenz wird zwischen Basel und Muttenz die Trennung des Regional- vom Fernverkehr erreicht und die Entflechtung Pratteln löst Konflikte zwischen dem Güter und dem Personenverkehr. Der Vierspurausbau Liestal erhöht die Stabilität im Betrieb und das ebenfalls in Liestal vorgesehene Wendegleis für die S-Bahn erlaubt den Viertelstundentakt nach Liestal.

Im Übrigen sind die Regierung des Kantons Basel-Landschaft sowie die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz nach wie vor der Überzeugung, dass ohne 3. Juradurchstich eine gesamtschweizerische und regionale, längerfristige Entwicklungsperspektive im Raum Nordwestschweiz nicht möglich ist. Ohne neuen Juradurchstich kann beispielsweise wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum noch verbessert werden. Im Ausbauschritt 2025 konnte erreicht werden, dass zumindest Mittel für Planungsstudien zum 3. Juradurchstich eingestellt wurden.

Dabei soll mit Investitionen von 4.7 Mrd. CHF der Zugsverkehr auf den Hauptachsen in den kommenden 20 Jahren schneller und dichter werden, wobei der Wisenbergtunnel in diesem Bericht keine Aufnahme/Berücksichtigung fand. Die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz und insbesondere die Regierung des Kantons Basel-Landschaft werden sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass der Wisenbergtunnel, Variante "Wisenberg lang, Liestal à Niveau" (ca. 1.9 Mrd. CHF), in die Gesamtschau aufgenommen wird. Sollte dies nicht gelingen, wird es unumgänglich sein, weitere Bundesmittel zu erschliessen. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft ist der festen Überzeugung, dass ohne Wisenbergtunnel eine gesamtschweizerische und regionale, längerfristige Entwicklungsperspektive gar nicht möglich ist. Mit dem vorgesehenen ZEB-Konzept wird keine Lösung zur Infrastrukturproblematik auf den wichtigsten Zulaufstrecken nach Basel, etwa zwischen Liestal und Olten, angeboten. Zudem ist zu befürchten, dass wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum noch verbessert werden könnte.

Nach der Vernehmlassung bei den Kantonen wird das BAV eine Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räte ausarbeiten. Die Botschaft des Bundesrates an das Parlament wird nicht vor 2008 in Aussicht gestellt.

B. Ziele

- Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (KORE und Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+")
- Bei grösseren Verkehrsinfrastrukturprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen. (KORE)
- Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)
- Um den Verkehr möglichst flüssig zu halten, sind geeignete Stauräume für den Schwerverkehr zu suchen und zu realisieren.
- Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals,

Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.)

- g) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

[Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel](#)

Einer der akutesten Engpässe mit hohem Problemdruck im Schweizerischen Nationalstrassennetz ist die Basler Osttangente zwischen den Verzweigungen Wiese und Hagnau. Neben der Überlastung führen die zahlreichen und ungünstig angeordneten Ein- und Ausfahrtspuren zu gefährlichen und leistungsenkenden Spurwechseln. Auch sind die Anschlüsse stark ausgelastet. Die Verdrängung von Verkehr auf das städtische Strassennetz sowie auf das sekundäre Strassennetz im Generellen bedroht dessen Funktionsfähigkeit. Zur Abhilfe soll die Kapazität der Autobahn zwischen Wiesekreisel (Norden) und der Hagnau ausgebaut werden. Das ursprüngliche Vorhaben eines Ausbaus ab dem Schwarzwaldtunnel bis zur Verzweigung Gellert auf durchgehend 2x3 Fahrstreifen und anschliessend bis zur Verzweigung Hagnau auf 2x4 Fahrstreifen wird derzeit aufgrund der erwachsenen grossen Opposition in der Bevölkerung überarbeitet. Dabei werden für die Entscheidungsfindung alternative Linienführungen ausgearbeitet, welche sowohl den Engpass beseitigen als auch deutlich stadtverträglicher sein sollen.

Die Zuständigkeit für das Projekt liegt seit der Inkraftsetzung des NFA vollumfänglich beim Bund. Die Kantone wirken im Rahmen ihrer Aufgaben mit. Das Vorhaben ist in der Bundesbeschlussvorlage zur Behebung von Engpässen im Nationalstrassennetz von 2009 im Modul 2 enthalten. Die Linienführung wird derzeit evaluiert ("Rheintunnel" zwischen Birsfelden und der Nordtangente oder Ausbau der bestehenden Strasse). Deshalb wird auf eine Darstellung in den Plänen verzichtet.

Siedlung: Der Verkehr wird kanalisiert und kann somit auch besser gesteuert werden. Zudem wirkt das Vorhaben für eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+" unterstützend.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte wird gewährleistet und die Standortgunst insgesamt für die ganze Agglomeration verbessert.

Umwelt: Während der Bauphase ist mit einer begrenzten Belastung in den Umweltbereichen zu rechnen. In der Betriebsphase sollte der Verkehr stadtverträglicher bewältigbar sein und zu einer Verbesserung in den meisten Umweltbereichen führen.

Kosten: > 1 Mrd. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Sanierungstunnel Belchen

Der als Teilstück der A2 in Betrieb genommene Belchentunnel (Dezember 1970) soll um einen Sanierungstunnel erweitert werden.

2001/2003: Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 gehen die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100% an den Bund über. Die weitere Projektausarbeitung liegt ab diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Ein vom Bundesrat genehmigtes, Generelles Projekt des Bundes liegt vor.

18. Mai 2003: Annahme der "Belchentunnel-Initiative" (Gesetzesinitiative) für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen.

18. Mai 2003: Annahme der "Anti-Stau-Initiative" für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung.

2013-2015: Submissionsverfahren zum Bau.

Siedlung: Die Auswirkungen auf die Nutzung durch das Bauvorhaben sind gering. Von grosser Bedeutung ist die vorgesehene Überwachung der Einrichtungen, Nutzung und Rekultivierung der Installationsflächen durch eine Umweltbaubegleitung.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität der Region Nordwestschweiz wird durch den Bau des Sanierungstunnels Belchen verbessert.

V

V2

V2.1

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

Umwelt: Während der Bauphase zeichnet sich eine starke Belastung in den Umweltbereichen Luft, Wasser, Boden und Abfall/Materialbewirtschaftung ab. In der Betriebsphase verhält sich das Projekt in den meisten Umweltbereichen neutral. Bei den Bereichen Luft, Nutzungen, Energie und Katastrophenschutz sind sogar geringe Verbesserungen möglich, was i.d.R. durch die Vermeidung von Stausituationen begründet ist.

Kosten: ca. ~~500250~~ Mio CHF, zu 100% durch den Bund

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum

Erste Standortabklärungen im Umfeld der A2 Basel-Augst sowie der H18 im Gebiet Schänzli haben noch zu keinen Resultaten geführt. Weitere Abklärungen durch den Bund für Stauräume vorzugsweise südlich des Juras sind deshalb erforderlich.

Siedlung: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Wirtschaft: geringere Staukosten

Umwelt: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Kosten: eine erste Kostenschätzung liegt noch nicht vor

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Stauraubewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr

Am Grenzübergang CH/D der A2 wurde der Mietvertrag für die provisorisch erweiterte Zollanlage (PEZA) bis Ende 2013 verlängert. Ab diesem Zeitpunkt ist ein Weiterbestand der PEZA zwar noch nicht gesichert, der Fokus liegt jedoch auf einer Integration der PEZA in das zukünftige KV-Terminal-Projekt der SBB Cargo. Es entspricht einem wirtschaftlich und politisch breit abgestützten Konsens, dass die PEZA für die Verkehrssicherheit im Stadtkanton unabdingbar ist. Eine aktive Suche nach einem Ersatzgrundstück für den heutigen PEZA-Standort findet derzeit nicht (mehr) statt. Sollte sich aber diesbezüglich eine Gelegenheit ergeben, würde diese geprüft.

Auch am Grenzübergang CH/F wird nach Verbesserungen der Verkehrssituation bei der Abfertigung des Schwerverkehrs gesucht (Projekt TRANSITO, Zolldirektion). Dies kann auch zusätzliche Ersatz- oder Erweiterungsflächen in Form von Zollrückseitigem Stauraum umfassen (geprüft wird Standort Sierentz für neue Plattform). Dies vor allem, weil vermehrte Rückstaus auf der Nordtangenten drohen.

Am Grenzübergang Rheinfelden erfolgt die Optimierung der Stauraubewirtschaftung im Rahmen der Massnahme M12 im Agglomerationsprogramm Basel "Verkehrsmanagement Rheinfelden-Kaiseraugst". Auf übergeordneter Ebene hat das ASTRA kurzfristige Massnahmen ergriffen, um den Verkehrsfluss am Zoll zu verflüssigen. Die Einführung weitergehender Verkehrsmanagementmassnahmen ist zurzeit offen.

Die Projekte kommen ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft zu liegen und werden im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht bezifferbar

Termine: mittelfristig (0 - 5 Jahre)

ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB-Birsig (Gundeldinger-Tunnel)
Umfahrung Gundeldingen

Unter dem Vorhaben "Umfahrung Gundeldingen" wird das Projekt 'Basel A2/A7 Zubringer Birsig (Margarethen) - Gellertdreieck' verstanden. Dieser neue Nationalstrassenabschnitt schafft eine neue Verbindung von der bestehenden A2 (Gellertdreieck) in den Raum Birsig bzw. Margarethen und soll das Gundeldingerquartier von Durchgangsverkehr sowie die Nauenstrasse und den Centralbahnplatz entlasten. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen werden geprüft. Die Bestvariante, welche weiterverfolgt werden soll, tangiert den Raum Margarethen (und somit Territorium des Kantons Basel-Landschaft) während der Bauphase stark, jedoch nach der Realisierung nur noch partiell. Es konnte des Weiteren aufgezeigt werden, dass das Vorhaben Tramlinie Margarethenstich neben dieser Umfahrung Gundeldingen realisiert werden kann.

Verkehr Verkehrsinfrastruktur Übergeordnete Projekte

Auf einem neu zu bauenden Nationalstrassenabschnitt soll der Verkehr im Anschluss an die A2 im Bereich St. Jakobsstrasse / Grosspeterstrasse in einen Tunnel abtauchen, das Gundeldinger Quartier unterirdisch passieren und an der Binnerstrasse bzw. beim Dorenbachviadukt wieder auftauchen.

Das Vorhaben soll als Zubringer zur N2 im Rahmen der Netzfertigstellung umgesetzt werden, womit der alte Kostenteiler zwischen Bund und Kanton gilt.

Der Tunnel soll bergmännisch vom Bahnhof Wolf aus gegraben werden, wodurch ein immissionsarmer und umweltschonender Bau (Abtransport Aushub per Bahn) möglich ist.

Das Projekt liegt im Wesentlichen ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

Siedlung: Die stark belasteten Hauptachsen des Quartiers Gundeldingen werden massgeblich von Durchgangsverkehr entlastet. Des Weiteren wird auch die Nauenstrasse entlastet. Aufgrund der Entflechtung von Durchgangsverkehr vom Gemischverkehrsnetz wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Der Verkehr wird im Gundeldingerquartier auf das Hochleistungsstrassennetz kanalisiert. Die Anbindung im Raum Binningen / Basel-West in das örtliche / städtische Strassennetz ist noch nicht gelöst.

Wirtschaft: Die Anbindung des Vorderen Leimentals sowie von Allschwil und Basel-West an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert und führt zu massgeblichen Reisezeitgewinnen.

Umwelt: Die positiven Auswirkungen bei der Reduktion der Lärmbelastung sind deutlich höher als die marginal negativen Auswirkungen im Bereich der Bodenversiegelung, der Luftbelastung sowie dem Klima. Im Raum Margarethenpark und Dorenbach werden städtebauliche bzw. landschaftliche Eingriffe notwendig.

Kosten: ca. 612 Mio. CHF noch nicht bekannt

Termine: langfristig-mittelfristig (5 - 15 Jahre)

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen

Die Umfahrung soll die stark belasteten Ortsdurchfahrten in beiden Gemeinden insbesondere vom Schwerverkehr (Anteil z.T. über 10% vom Gesamtverkehr) und auch vom Durchgangsverkehr entlasten und die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Achse Basel-Delsberg soll aber auch aus strategischer Sicht ausgebaut werden.

Die H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit, das weitere Vorgehen bezüglich dieses Projekts ist noch offen.

10. Februar 1983: Laufentalvertrag § 109

2. November 2000: Landratsbeschluss betreffend Verpflichtungskredit über 3 Mio Fr. für die Ausarbeitung des Generellen Projekts.

10. Juni 2001: Bestätigung des Landratsbeschlusses betreffend den Planungskredit für die Umfahrung Laufen und Zwingen.

8. Dezember 2006: Variantenentscheid durch die Bau- und Umweltschutzdirektion für die Erarbeitung des Vorprojekts (ehemals Generelles Projekt). Es ist eine südliche Umfahrung von Laufen und Zwingen vorgesehen, welche mehrheitlich in Tunnels verläuft. Die Frage eines Anschluss Zwingen Süd ist gegenwärtig noch offen. Eine Festsetzung ist erst nach Abschluss des Vorprojekts vorgesehen. Die Trasseesicherung wird im vorliegenden Richtplan festgehalten.

Das Vorprojekt wurde erarbeitet und inhaltlich 2011 fertiggestellt.

Siedlung: Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Brislach, Laufen und Zwingen werden entlastet und die Verkehrssicherheit wird wesentlich erhöht. Die Siedlung wird einzig im Bereich des Anschlusses Zwingen Süd (Lüsseltal) sowie südlich von Laufen - hier aber vor allem Gewerbegebiet - tangiert.

Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität des Laufentals wird erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

Umwelt: Mit der offenen Linienführung südlich von Laufen entsteht ein Eingriff in den Landschaftsraum. Beim Anschluss an die bestehende H18 südwestlich von Laufen wird im Gebiet Birshollen ein Naturschutzgebiet tangiert. Durch die mehrheitlichen Tunnelführungen werden räumliche Konflikte aber erheblich reduziert. Längerfristig ist mit Mehrverkehr und entsprechenden Umweltauswirkungen zu rechnen.

Kosten: ~~ca. 950~~ ~~Die Kostenschätzung geht von 400~~ Mio. CHF aus.

Termine: ~~langfristig~~ ~~mittelfristig~~ (5 - 15 Jahre)

H18, Muggenbergtunnel

Die H18 ist strassenseitig der verkehrliche Lebensnerv des Laufentals. Allerdings hat sie die Kapazitätsgrenze teilweise bereits erreicht. Der Muggenbergtunnel zwischen Angenstein und Grellingen soll dieses Teilstück entlasten, indem das sekundäre Strassennetz und das Hochleistungsstrassennetz entflochten werden. Die H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit, das weitere Vorgehen bezüglich dieses Projekts ist noch offen.

1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes.

1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes.

11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental vom 11. September 1995.

2009 - 2011: Erarbeitung einer "Netzstrategie Muggenberg": Als "Beststrategie" resultierte die Variante "Muggenbergtunnel lang" mit je einem Halbanschluss Angenstein (Aesch Süd) Richtung Norden und Grellingen-Ost Richtung Süden. Auf eine Talbrücke wird kurzfristig verzichtet, da die hohen Kosten und die Nachteile für den Landschaftsschutz die geringen verkehrlichen Wirkungen nicht rechtfertigen. Im Sinne für die Offenhaltung einer späteren Option soll das Trasse aber gesichert werden, um eine umfassende Entlastung der Ortsdurchfahrten offen halten zu können..

Siedlung: Einfache Realisierung der Anschlussbauwerke (Angenstein: Einfahrtsrampe bereits bestehend; Grellingen-Ost: gute Platzverhältnisse) mit minimalem (Tunnelportale und Anschlussbauwerke) Eingriff ins Landschaftsbild. Entlastung für Ortsdurchfahrt Aesch durch neuen Halbanschluss Angenstein Richtung Basel und Erhöhung der Verkehrssicherheit, noch nicht untersucht; vgl. lit. "B.-Ziele"

Wirtschaft: Flüssiger Transitverkehr durch langen Muggenbergtunnel. Dadurch wird die Erschliessungsqualität des Laufentals erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert, noch nicht untersucht; vgl. lit. "B.-Ziele"

Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"

Hat emissionsmässig keine Veränderung zur Folge. Die Strasse inklusive die Tunnelportale beanspruchen zusätzlichen Boden.

Kosten: ca. ~~150~~~~23~~ Mio CHF (~~Preisbasis 1980~~)

Termine: ~~mittel-~~ (5-15 Jahre) ~~bis~~ langfristig (> 15 Jahre)

H18, Vollanschluss Aesch (~~Dornach~~)

1. März 2002: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern, einen Vollanschluss Aesch und einen neuen Birsübergang im Bereich "Weiden" zu studieren (Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung).

14. Mai 2009: Landrat beschliesst den Verpflichtungskredit bis und mit Bauprojekt.

Der Ausbau des derzeitigen Halban schlusses Aesch ermöglicht die effiziente Nutzung der H18 im Raum Aesch / Dornach, indem das Gebiet besser an die Hochleistungsstrasse angeschlossen wird. Voraussetzung für die volle Wirkung ist indes der Zubringer Dornach.

Die H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit. Es ist daher

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

bis auf Weiteres vorgesehen, die Massnahme im Agglomerationsprogramm zu realisieren, aus finanziellen Gründen dann aber erst im B-Horizont.

Siedlung:	Die Ortsdurchfahrt in Aesch kann leicht von Durchgangsverkehr entlastet werden.
Wirtschaft:	Der Knoten Angenstein wird entlastet und die Gewerbegebiete im Raum Aesch Nord und Ost werden besser ans Hochleistungsstrassennetz angeschlossen.
Umwelt:	Der Vollanschluss Aesch befindet sich in einem Grundwasserschutzgebiet. Mit entsprechenden baulichen Massnahmen kann dieses jedoch gut geschützt werden.
Kosten:	<u>ca. 56</u> Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt zwischen 20-25 Mio. CHF.
Termine:	<u>kurzfristig (0-5</u> <u>mittelfristig (5-15</u> Jahre)

Kapazitätserweiterung
A2, Verzweigung Hagnau
– Verzweigung Augst

Die Kapazitäten der A2 zwischen dem Raum Augst und Basel sind langfristig sicherzustellen. Die Zielsetzung ist ein stabiler Verkehrsfluss auf der internationalen Transitroute ohne negative Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz.

Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 sind die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100% an den Bund übergegangen. Die weitere Projektausarbeitung liegt seit diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Der Ausbau der A2 ist in der Bundesbeschlussvorlage zur Behebung von Engpässen im Nationalstrassennetz (zweite Programmbotschaft) im Modul 4 enthalten und wird damit von Bundesseite her zurückgestellt.

<u>Siedlung:</u>	<u>zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar</u>
<u>Wirtschaft:</u>	<u>geringere Staukosten</u>
<u>Umwelt:</u>	<u>zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar</u>
<u>Kosten:</u>	<u>eine erste Kostenschätzung liegt bei ca. 420 Mio. CHF</u>
<u>Termine:</u>	<u>langfristig (> 15 Jahre)</u>

Autobahnanschluss
Pratteln, Ausbau

Bei der Überführung Salinenstrasse, welche Teil des Autobahnanschlusses Pratteln ist, besteht Instandsetzungsbedarf. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung des bestehenden Anschluss Pratteln ist im Rahmen der Erhaltungsmaßnahmen auch die Optimierung der Kapazitäten anzustreben. Es gilt insbesondere einen Rückstau auf die A2 zu verhindern. Als Lösung ist eine Umgestaltung des Anschlusses zu einem Grosskreisel vorgesehen, angedacht worden. Die Massnahme liegt in der Kompetenz des Bundes.

Siedlung:	keine namhaften Einflüsse
Wirtschaft:	Verbesserung der Verkehrsqualität im gesamten Raum und verbesserte Erreichbarkeit des Raum Pratteln Mitte und Nord.
Umwelt:	noch nicht untersucht
Kosten:	Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt rund 9 Mio. CHF (Preisbasis 2003).
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

H2, Pratteln – Liestal

6. Februar 1995: Landratsbeschluss betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2 (neu H2 Pratteln-Liestal).
24. September 1995: Bestätigung des Landratsbeschlusses betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2.
25. Oktober 1999: BUD-Entscheid betr. Nutzungsplan (Bauprojekt) und Umweltverträglichkeit.
31. Januar bzw. 12. August 2002: BUD-Entscheide betr. Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens und Rechtskraftbescheinigung.
11. Mai 2006: Landratsbeschluss betr. Kreditbewilligung für die Projektänderung im Bereich des Halbanchlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd (durchgehend geschlossener Tunnel aufgrund der verschärften Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich Tunnelöffnung und Sicherheit).
26. Oktober 2006: Spatenstich und Beginn der Vorarbeiten.

V

V2

V2.1

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

[H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal \(inkl. Zentrumsanschluss Liestal\) H2, Umfahrung Liestal](#)

[Die Umfahrung Liestal muss erneuert werden. Die Erneuerung sieht neben der Instandsetzung eine Verbreiterung des Trassees vor, um eine Mitteltrennung erstellen zu können \(höhere Verkehrs- und Betriebssicherheit\) sowie eine Höherlegung der Ergolzbrücke \(Hochwasserschutz / Betriebssicherheit\).](#)

[Die H2 wird durch einen zusätzlichen Anschluss Liestal Zentrum an die Gasstrasse erweitert. Südlich des neuen Anschlusses befinden sich diverse Entwicklungsgebiete des regionalen Zentrums Liestal, welches funktional in Richtung H2 erweitert werden soll.](#)

[Im angepassten Netzbeschluss ist die H2 als Nationalstrasse vorgesehen, wodurch das ASTRA die Erneuerung realisieren und finanzieren würde. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netz-anpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit.](#)

20. September 2001: Landratsbeschluss betr. Verpflichtungskredit für ein Verkehrskonzept Liestal unter Berücksichtigung des Sanierungsbedarfs der H2 Umfahrung Liestal.

26. November 2009: Das Vorprojekt wird vom Landrat genehmigt.

[Das Bauprojekt wird in Abhängigkeit von der Entwicklung bezüglich zukünftiger Eigentümerschaft projektiert und etappiert.](#)

Siedlung: ~~Bau einer 2-spurigen Hochleistungsstrasse bzw. zweiten Hauptverkehrsachse, davon ca. 2 km im Tunnel zur Entlastung der Rheinstrasse und Verbesserung des Verkehrsflusses.~~

~~Umgestaltung und Rückbau der Rheinstrasse auf 2 Spuren, die infolge des Ziel- und Quellverkehrs nach wie vor eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweist und demzufolge für Wohnnutzung eher ungeeignet ist.~~

Wirtschaft: ~~Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität des unteren Ergolztals wird durch den Bau der H2 verbessert.~~

Umwelt: ~~Die Umweltprobleme können gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung befriedigend gelöst werden.~~

Kosten: ~~ca. 400 Mio. Fr. (Preisbasis April 2005, inkl. Projektänderung im Bereich des Halbanchlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd)~~

Termine: ~~kurzfristig (0 - 5 Jahre)~~

Siedlung: Die Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal mit einem neuen Zentrumsanschluss und einem umgestalteten Anschluss Altmarkt kann deutliche Impulse für die Siedlungsentwicklung im Bereich Grienmatt geben. Das Zentrum von Liestal wird vom Durchgangsverkehr weiter entlastet, wodurch die Voraussetzungen für die Entwicklung im Zentrum des Kantonshauptorts verbessert werden. Das Zentrum von Liestal wird qualitativ aufgewertet.

Wirtschaft: Der Anschluss von Liestal an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert.

Umwelt: Die Auswirkungen der Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.

Kosten: ~~ca. 150-160 Mio. CHF (inkl. Projektierung) Kosten werden gemäss Entwurf Vorprojekt auf 160 Mio. CHF geschätzt.~~

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Rheinüberquerung im Raum Pratteln

2006: Die Bau- und Umweltschutzdirektion stellt dem Bundesland Baden-Württemberg den Antrag, eine gemeinsame, binationale Planungsstudie zu erarbeiten, in welcher Möglichkeiten und Auswirkungen eines Rheinübergangs Pratteln-Wyhlen untersucht werden.

15. März 2007: Das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg signalisiert, dass eine gemeinsame Planungsstudie erarbeitet werden soll.

Es liegen gegenwärtig noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. [Erste Abklärungen haben ergeben, dass eine Rheinquerung als Strassenlösung aufgrund von stark differierenden Interessen nicht im Vordergrund steht. Im Moment wird die Option einer neuen Fuss/Velo-Brücke geprüft.](#) Als Option soll aber das Trassees gesichert werden.

Siedlung: Option zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenzuführung der Agglome-

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

	ration sowie Sicherung des dafür nötigen Trasses. Das Vorhaben ist noch mit Deutschland (Grenzach-Wyhlen) abzustimmen.
Wirtschaft:	Realisierung einer feingliederigen und besseren Erschliessung der grenzüberschreitenden Agglomeration.
Umwelt:	Minimierung von negativen Umwelteinflüssen.
Kosten:	Es liegen noch keine Angaben vor.
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

[Neubaustrecke 3. Juradurchstich Neubaustrecke Liestal-Olten \(Wisenberg-Tunnel\)](#)

Eine Neubaustrecke zwischen Liestal und Olten soll den bestehenden Engpass im Güter- und Personenverkehr zwischen Basel und dem Mittelland beheben. Zudem ist diese Strecke ein bedeutender Nordzulauf für die NEAT. Das Vorhaben ist nicht Bestandteil der Anfang April 2006 präsentierten ZEB-Vorlage. Die Bedeutung dieser Verbindung wird von der gesamten Nordwestschweiz ~~jedoch nach wie vor~~ hervorgehoben.

[Im Rahmen der Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur \(FAB\) ist der 3. Juradurchstich nicht in der Dringlichkeitsstufe 1 aufgeführt. Dies bedeutet aus heutiger Sicht einen Realisierungshorizont erst ab 2040. Im Ausbauschritt 2025 wurden jedoch Mittel für Planungsarbeiten des Bundes zum 3. Juradurchstich bewilligt.](#)

Siedlung:	Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolzthal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet. Zudem unterstützt der 3. Juradurchstich eine Siedlungsentwicklung in den Korridoren und Zentren gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+" (Kapazitätserweiterung für Fern- und Güterverkehr, S-Bahnangebot Laufen-, Ergolz- und Fricktal).
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	ca. 2000 5'610 Mio. CHF
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

[Überwerfung Vier-spurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis-Adlertunnel](#)

[Westlich des Bahnhofs Liestal vereinigen sich die Stammstrecke von Frenkendorf und die Neubaustrecke aus dem Adlertunnel. An der Kreuzungsstelle zwischen dem Fernverkehr von der Neubaustrecke Richtung Olten und dem Güter- und S-Bahnverkehr auf der Stammstrecke Richtung Basel entstehen Konflikte. Mit der vierspurigen Gleisanlage im Bahnhof Liestal werden die Fahrwegkonflikte entschärft.](#)

[Parallel dazu erfolgt ein Ausbau des Bahnhofs Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen \(zusätzliche Weichen\). Das Variantenstudium wurde abgeschlossen, das Vorprojekte ist derzeit in Erarbeitung. Der Vier-spurausbau Die Überwerfung beim Süportal des Adlertunnels in Liestal dient der kreuzungsfreien Einbindung der Strecke via Adlertunnel in die Stammlinie Pratteln-Basel. Sie eliminiert den betrieblichen Flaschenhals in Liestal und bewirkt dadurch eine Verbesserung der Betriebstabilität und Kapazitätssteigerung zwischen Basel und Olten. Die Überwerfung ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten, das separate Wendegleis Liestal im STEP-Ausbauschritt 2025.](#)

Siedlung:	Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Wirtschaft:	Die durch das Vorhaben realisierte Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das Mehrangebot vor allem beim Bahngüterverkehr bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

V

V2

V2.1

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

Kosten: ca. ~~460-320~~ Mio. CHF (Vierspurausbau), ca. 50 Mio. CHF (Kopfgleis).
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)/langfristig (> 15 Jahre)

Schiienenanbindung an den EuroAirport (EAP)

Der für die gesamte Wirtschaftsregion Nordwestschweiz, Oberelsass und Südbaden wichtige Flughafen ist als einziger Landesflughafen nicht mit der Bahn erschlossen. Um die öffentliche Verkehrserschliessung der Bedeutung des Flughafens anzupassen und dessen Konkurrenzfähigkeit zu sichern, ist der Bau eines direkten Schienenabzweigs von der ca. 800 m östlich des Flughafens verlaufenden Bahnstrecke Basel-Mulhouse geplant. Die eidgenössischen Räte haben bereits im Rahmen des Anschlusses an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz einen Kredit von 25 Mio. CHF für dieses Vorhaben gesprochen. Aufgrund des weitreichenden grenzüberschreitenden Nutzens scheint eine trinationale Finanzierung unbestritten. Die Finanzierung auf französischer Seite (grösster Kostenteil) ist bisher jedoch noch nicht geklärt.
Das Projekt kommt ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft zu liegen und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt. Die Federführung liegt bei der französischen Infrastrukturgesellschaft Réseau Ferré de France (RFF), hingegen ist die Finanzierung auf französischer Seite nach wie vor ungelöst.

Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.
Wirtschaft: Ein Flughafen mit direkter Bahn-Anbindung stellt eine wesentliche Verbesserung der Standortqualität der Region Basel dar.
Umwelt: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Kosten: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Elektrifizierung Hochrhein-
strecke Regio-S-Bahn

Die Bahnstrecke Basel – Waldshut-Tiengen – Schaffhausen - Singen ist bis heute nicht durchgehend elektrifiziert. Der Kanton Schaffhausen baut zurzeit das Teilstück Schaffhausen – Erzingen aus. Vor diesem Hintergrund und um die deutsche Hochrheinseite besser in die Regio-S-Bahn der Agglomeration Basel einzubinden, wird eine Elektrifizierung der restlichen Strecke bis Basel angestrebt. In Verbindung mit dem Herzstück Regio-S-Bahn wird so langfristig eine Vielzahl an neuen Direktverbindungen geschaffen und die regionale Erreichbarkeit im OV deutlich verbessert.

Das Projekt kommt ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft zu liegen und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt. Die Federführung liegt beim Land Baden-Württemberg.

Siedlung: Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".

Wirtschaft: Bewirken eine Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung des Angebots bei der Bahn bewirkt eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: 120 Mio. CHF (Abschnitt Basel- Waldshut)

Termine: Kurzfristig (0-5 Jahre)

Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)

Kapazitätssteigerung/
Entflechtung Ostkopf
Basel

Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Um den Ausbau des S-Bahnangebots Richtung Laufen-, Ergolz- und Fricktal realisieren zu können, sind infrastrukturelle Anpassungen notwendig.

Die Ein- und Ausfahrtskapazitäten des Bahnhofs Basel sollen mit zusätzlichen Zufahrtsgleisen und Perrongleisen aufgeweitet werden.

Das Projekt ist im STEP Ausbauschnitt 2025 enthalten. Im Knoten Basel-SBB ergeben sich aufgrund der Überlagerung von Güter- und Personenverkehr sowie internationalem, nationalem und lokalem Bahnverkehr Engpässe. Das Vorhaben war Bestandteil des Sachplanentwurfs vom 20. September 2005, ist jedoch im vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan nicht mehr enthalten. In einem Planungsauftrag der Nordwestschweizer Kantone an die SBB vom Frühjahr 2007 wurden die notwendigen Infrastruktur-Ausbauten im Raum Basel zur Bewältigung des gesamten geplanten Bahnverkehrs (Güter-, Fern- und Regionalverkehr) genannt und mit Kostenangaben versehen.

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

Siedlung:	<u>Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 "Korridor+". Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.</u>
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im <u>Ergolz-Knoten Basel</u> und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im <u>Ergolz-Knoten Basel</u> und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	ca. <u>450-390 - 510</u> Mio. CHF.
Termine:	mittelfristig (<u>+05-15</u> Jahre)

Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)

Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Um die Ein- und Ausfahrkapazitäten des Bahnhofs Basel zu erhöhen, wird zusätzlich zum Ausbau des Weichenkopfs Ost in Basel SBB die Regio-S-Bahn zwischen Basel und Muttenz vom Fern – und Güterverkehr entflochten und via Güterbahnhof geführt. Dazu ist ein Entflechtungsbauwerk im Bereich St. Jakob/Schänzli erforderlich, das in Etappen (Fahrrichtung Basel-Muttenz als erste Etappe, Gegenrichtung als zweite Etappe) realisiert werden kann.
Dieser Ausbau ist insbesondere im Hinblick auf die Realisierung des Herzstücks Regio-S-Bahn eine wichtige Voraussetzung, um den zusätzlichen S-Bahnverkehr abwickeln zu können.
Die Finanzierung des Vollausbaus wird über STEP angestrebt.

<u>Siedlung:</u>	<u>Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".</u>
<u>Wirtschaft:</u>	<u>Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.</u>
<u>Umwelt:</u>	<u>Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.</u>
<u>Kosten:</u>	<u>1. Etappe ca. 220-290 Mio. CHF, 2. Etappe ca. 180-280 Mio. CHF</u>
<u>Termine:</u>	<u>mittelfristig (5-15 Jahre)</u>

Entflechtung Pratteln (1. Etappe) Überwerfung Pratteln

Der Personenverkehr auf der Strecke Basel-Fricktal kreuzt sich mit dem Güterverkehr aus dem Ergolztal vom/zum Rangierbahnhof niveaugleich. Für eine Verdichtung des S-Bahnangebots zum 15'-Takt wird in einer ersten Etappe eine niveaufreie Unterquerung für Reisezüge aus dem Fricktal nach Muttenz realisiert.
Das Projekt ist im STEP Ausbauschnitt 2025 enthalten. Im Planungsauftrag wurden neben dem Wisenberg-Tunnel und der Entflechtung Ostkopf Basel auch eine Überwerfung Pratteln als zwingende Infrastrukturmassnahme zur Entflechtung der Verkehrsströme zwischen dem Ergolztal und dem Fricktal und damit zur Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten auf dem Schienennetz aufgeführt.

Siedlung:	<u>Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+". Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.</u>
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- <u>und Fricktal</u> und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- <u>und Fricktal</u> und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlage-

V

V2

V2.1

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

rung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt

Kosten: ca. ~~450-430~~ - 560 Mio CHF.

Termine: mittelfristig (10-15 Jahre)

Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden

Der Personenverkehr auf der Strecke Basel-Fricktal kreuzt sich mit dem Güterverkehr aus dem Ergolzthal vom/zum Rangierbahnhof niveaugleich. Für eine Verdichtung des Güterverkehrs und des S-Bahnangebots im Fricktal ist im Vollausbau der Entflechtung Pratteln der Bahnhof um zusätzliche Gleisachsen zu ergänzen sowie ein Kapazitätsausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden und ein Wendegleis in Rheinfelden erforderlich.

Das Wendegleis Rheinfelden liegt ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

Siedlung: Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 "Korridor+".

Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt

Kosten: ca. 0.4 – 0.7 Mrd. CHF

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Erstellung von Ausbau Doppelspurinseln im Laufental

Die Juralinie verbindet die Region Basel mit der Westschweiz und hat somit eine wichtige Funktion im schweizerischen Verkehrssystem. Sie hat aber mit ihren vielen Einspurstrecken Schwachstellen, die für die Gestaltung eines attraktiven Angebotes im öffentlichen Verkehr behindernd sind.

Das Bahnangebot im Laufental soll verdichtet werden. Ein 15'-Takt des S-Bahn bis Aesch ist vorgesehen. Dazu ist ein Wendegleis in Aesch erforderlich (vgl. kap. V2.3). Die Diskussion, ob ein 15'-Takt der S-Bahn bis Laufen oder ein zusätzlicher Regionalexpress angestrebt werden soll, ist noch im Gang. Je nach Produktstrategie muss die heute eingleisige Strecke auf ausgewählten und noch nicht abschliessend definierten Abschnitten auf Doppelspur ausgebaut werden.

Die ursprünglich im Projekt Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten konnten aus Kostengründen nicht in der ersten Etappe realisiert werden. ~~Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich für eine Aufnahme in den nächsten Leistungsauftrag vom Bund an die SBB ein.~~ Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots auf der Achse Basel-Biel genannt und mit Kostenangaben versehen. ~~Diese umfassen eine Doppelspur zwischen Grollingen und Zwingen, eine Kreuzungstation im Bahnhof Duggingen und neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.~~

Angesichts der starken Auslastung des heutigen Angebots und der erwarteten Bevölkerungsdynamik besteht grosser Handlungsdruck. Es wird eine Aufnahme in STEP 2030 sowie ein Vorfinanzierung durch den Kantons zwecks früherer Realisierung angestrebt.

Siedlung: Das Vorhaben unterstützt eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramm Basel "Korridore+". Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt

Kosten: Kostenschätzung ca. 130 - 210/440 Mio CHF (~~Doppelspur allein: 100 Mio CHF~~)

Termine: mittelfristig (5/4-15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- b) Bei grösseren Verkehrsprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen.
- c) Das übergeordnete Strassennetz ist dort auszubauen, wo dies regionale, nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- d) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- e) Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- f) Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.
- g) Die Einbindung der Region Basel mit den Knoten Basel SBB ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen und die Anbindung des EuroAirports ans Schienennetz sind zu unterstützen.
- h) Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden. Die raumplanerischen Voraussetzungen zur Realisierung dieser Bahninfrastruktur sind rechtzeitig zu schaffen.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton evaluiert und prüft in Absprache mit dem Bund und den Nachbarkantonen mögliche Parkierungs- und Warteräume für den Schwerverkehr in der Agglomeration Basel sowie die Errichtung eines Kontroll-/Kompetenzzentrums für den Schwerverkehr.
 - b) Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen, die namentlich Folgendes beinhaltet:
 - Problemanalyse: Die Verkehrsprobleme mit räumlichem Fokus Birseck-Leimental - Allschwil - Grenzraum zu Frankreich und Basel-Stadt werden analysiert und eine gemeinsame Sichtweise Kanton-Gemeinden angestrebt ("Harmonisierung der Problemwahrnehmung")
 - Randbedingungen für Lösungsentwicklung (Masterplan Verkehr): Erarbeitung von Varianten im Konkurrenzverfahren. Die Variante Südumfahrung muss Bestandteil des Variantenfächers sein. Die Verkehrsarten MIV und ÖV stehen im Vordergrund und der LV ist sinnvoll miteinzubeziehen, wobei Alternativen mit allen Verkehrsträgern zu untersuchen und aufzuzeigen sind.
 - Ergebnisse: Es sind mindestens zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Varianten der Problemlösung darzulegen und zum Beschluss vorzulegen. Den Varianten liegt weiter eine Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie eine erste technische Machbarkeitsstudie zugrunde.
 - Richtplananpassung: Die Landratsvorlage zeigt auf, wie die Varianten in den Richtplan integriert werden können.
 - Partizipation: Im Rahmen der Mitwirkung sind die betroffenen Gemeinden, Basel-Stadt und Frankreich in den Planungsprozess miteinzubeziehen.
- Der Regierungsrat wird beauftragt, das Trasse der Südumfahrroute nötigenfalls mit

Örtliche Festlegungen

einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern.

Festsetzung

- H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)
- Ausbau H2 Pratteln-Liestal, Realisierung
- H2 Umfahrung Liestal, Erneuerung und Erweiterung mit Zentrumsanschluss
- H18 Muggenbergertunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse)
- H18 Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach, Neubau
- Sanierungstunnel Belchen
- Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)
- Schieneanbindung EuroAirport (orientierend)
- Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis
- Stauraubewirtschaftung für grenzüberschreitenden Schwerverkehr
- Entflechtung Pratteln (1. Etappe)

Zwischenergebnis

- Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)
- H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau
- Ausbau Doppelspur Laufental
- Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel
- S-Bahn-Haltestelle Morgartenring (orientierend)
- Überwerfung Liestal, Adlertunnel (Trasseesicherung)
- Überwerfung Pratteln
- Erstellung Doppelspurinseln im Laufental (Trasseesicherung)

Örtliche Festlegungen

Vororientierung

- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)
- ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel) (orientierend)
- Standort für Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr
- Neubaustrecke 3, Juradurchstich, Trasseesicherung
- Kapazitätserweiterung A2 Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst
- Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfeldern
- Umfahrung Gundeldingen
- Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr

- Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenbergertunnel; Trasseesicherung)
- Schieneanbindung an den EuroAirport (EAP)
- Kapazitätssteigerung/Entflechtung Ostkopf Basel

A. Ausgangslage

Gemäss § 1 des kantonalen Strassengesetzes hat der Kanton - zusammen mit den Gemeinden - im Rahmen der übergeordneten Raumplanung ein öffentliches Strassennetz zu planen, erstellen und unterhalten. Dabei sind neben den bautechnischen Normen insbesondere auch die Aspekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes in die Planung mit einzubeziehen und bei der Realisierung anforderungsgerecht umzusetzen.

Das Kantonsstrassennetz umfasst heute 460 km. Davon sind einzelne 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. Verschiedene Kantons- und Gemeindestrassen sind auch Bestandteil des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten. Das Kantonsstrassennetz ist laufend zu überprüfen und sofern nötig anzupassen, auszubauen und dauernd offen zu halten.

Die Verkehrszunahme auf weiten 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 Problemen führt. Die Realisierung der unter der Rubrik "D. Beschlüsse" aufgeführten Vorhaben sind für die Behebung der Kapazitätsengpässe bedeutende Projekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aber auch zur Behebung der Engpässe und zur Erreichung der gesetzten Ziele im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Das Strassennetz von Kanton und Gemeinden ist 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, wenn das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr unterstützt werden soll. Darum ist es wichtig, dass dem öffentlichen Verkehr auf staugefährdeten Strassenabschnitten wenn möglich eigene Fahrstreifen oder Fahrstreifen mit geregelter Vorrangrechte eingerichtet werden. Dasselbe gilt für staugefährdete Knoten, bei denen eine wesensgerechte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wichtig ist.

Die Richtplankarte Infrastruktur enthält u.a. Kantonsstrassen, welche später aufgehoben oder an die Gemeinden abgetreten werden sollen. In der Regel handelt es sich dabei um eine "Überschliessung" oder um Abtausche im Rahmen von Sanierungen und/oder Neubauten. Umgekehrt werden neu auch Gemeindestrassen vom Kanton übernommen. Umfang und Klassifikation des Kantonsstrassennetzes wird im Strassenregister des Tiefbauamtes nachgeführt.

B. Ziele

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (KORE)
- b) Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)
- c) Der motorisierte Durchgangsverkehr ist auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- d) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.
- e) Der Langsamverkehr ist soweit möglich vom schnellen motorisierten Verkehr zu entflechten.
- f) Die Strassenräume sind für die Belange der Fussgänger, der Velo- und Mofafahrer, der öffentlichen Verkehrsmittel und der privaten Erschliessung nutzbar zu machen und ansprechend zu gestalten.
- f) Die aufgeführten Projekte sollen die Erreichbarkeit/Standortqualitäten sichern und verbessern sowie die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten.
- g) Die beschränkten finanziellen Mittel sollen gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dabei sollen die bestehenden Infrastrukturen erhalten und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf leistungsfähige Hauptachsen konzentriert werden.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)

Die Rheinstrasse in Pratteln wird aufgrund der Entwicklung von Salina Raurica im Abschnitt Dürrenhübel und Längi nach Süden entlang der Autobahn verlegt (inkl. Verlegung Versorgungsroute Rheinhafen-Richtung Osten/ Kt. AG via Frenkendörferstrasse).

In den Jahren 2007-2008 wurde die Lage der Kantonsstrasse in einem vertieften Variantenvergleich überprüft und die Lage am südlichen Rand als die zweckmässigste eruiert.

15. Januar 2009: Landrat beschliesst Linienführung sowie Verpflichtungskredit bis und mit Bauprojekt.

Das Projekt ist bereits im Objektblatt G1.4 Verkehr zur Gebietsplanungen Salina-Raurica mit dem Status "Festsetzung" im Kantonalen Richtplan enthalten.

Siedlung: Verdichtete Bauweise entlang der bisherigen Rheinstrasse vorgesehen (entlang ÖV-Achse)

Aufwertung der öffentlichen Räume in Salina Raurica (Verkehrsberuhigung, Schaffung Grünräume, Reduktion Trennwirkung, etc.) durch Verlagerung Durchgangs- und Haupteerschliessungsverkehr

Es wird die Erreichbarkeit von Salina Raurica langfristig gesichert und eine dichte Siedlung im inneren des Agglomerations-Korridors entwickelt.

Aufwertung des Rheinuferes zur Promenade/Fuss-&Veloverkehrsachse und Aufwertung des Raums Längipark

Wirtschaft: In Salina Raurica werden Arbeitsplätze -und qualitativer Wohnraum abgestimmt auf das Verkehrssystem entwickelt.

Umwelt: Ein Modal-Split-Ziel ist definiert und wird entsprechend angestrebt mit Massnahmenpaket (Ziel Verringerung Anteil MIV, ÖV-Anteil 35%); Minimierung der Lärmimmissionen im zukünftigen Siedlungsgebiet Salina Raurica (ca. 28'000 DTV); Verlegung der Verkehrsfläche auf unattraktive Achse; ganze Achse wird für ökologische Längsvernetzung genutzt (Kleintierdurchlässe etc. sind vorgesehen); Reisezeiten ÖV im Verhältnis zum MIV deutlich verbessert.

Indirekte regionale Wirkung: Reduktion von Flächenverbrauch in den äusseren Korridoren bzw. im ländlichen Raum

Kosten: ca. 48.3 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Aesch, Zubringer Pfeffingerring

Der Verkehr aus dem Hinteren Leimental und dem Gewerbegebiet Aesch-Nord wird über die stark belasteten Knoten "Zubringer H18-Hauptstrasse" und "Hauptstrasse-Arlesheimerstrasse" auf die H18 geführt. In den Spitzenstunden wird die Kapazitätsgrenze erreicht. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbegebietes (dessen Wachstum sich in den letzten Jahren beschleunigte) sowie der Realisierung des Vollanschlusses Aesch (Zielsetzung: Entlastung Ortsdurchfahrt Aesch) wird die Belastung auf dem Zubringerbereich des H18 zunehmen.

Mit dem Zubringer Pfeffingerring in Aesch wird der Hauptverkehrsstrom vom massgeblichen Knoten „Hauptstrasse – Arlesheimerstrasse“ weggenommen, über welchem die Tramlinie 11 im 7,5'-Takt verkehrt.

14. Mai 2009 Landrat beschliesst den Verpflichtungskredit bis und mit Vorprojekt.

Siedlung: Optimierte, leistungsfähige Erschliessung der Gewerbegebiete Aesch Nord und Kägen Reinach (Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung)

Wirtschaft: Optimierte, leistungsfähige Erschliessung der Gewerbegebiete Aesch Nord / Kägen Reinach (Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung)

Umwelt: Erwartete, leichte Reduktion der Belastung durch verbesserte Stausituation
Im Siedlungsgebiet werden die Lärmimmissionen in der Summe etwas reduziert
Verhältnismässig grosser Flächenbedarf, Gestaltung Landschaft / Städtebau

berücksichtigt
Kosten: ca. 10 - 20 Mio. CHF
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Zubringer Dornach/Aesch

Der Verkehr hat im Zentrum von Dornachbrugg und auf der Bruggstrasse in den letzten Jahren stark zu genommen. Die führte zu spürbarer Minderung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der Verkehrssicherheit. Der Mehrverkehr verursacht aufgrund von Rückstaus erhebliche Verlustzeiten im Busverkehr. Des Weiteren führt die Erschliessung der Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach/Aesch durch sensitives Siedlungsgebiet.

Der Zubringer Dornach/Aesch an die H18 ermöglicht unter anderem einen direkten Anschluss der heutigen Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach/Aesch an die H18. Zusätzlich wird der Verkehr von der Bruggstrasse auf diesen neuen Zubringer umgeleitet und dadurch kann das Ortszentrum Dornach Brugg vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Der Zubringer Dornach/Aesch an die H18 ist abhängig vom Vollanschluss Aesch und kann nur gemeinsam mit diesem umgesetzt werden. Gleichzeitig trägt er zur Wirksamkeit des Vollanschlusses bei.

Das Projekt wird unter Federführung des Kantons Solothurn entwickelt. Ein Vorprojekt liegt vor.

Siedlung: Verträglichere Gestaltung des Verkehrs im Ortszentrum von Dornachbrugg und in den Wohngebieten

Wirtschaft: Aufwertung des Industriestandortes Dornach/Aesch durch direkte Anbindung an die H18.

Umwelt: Reduktion der Lärm- und Luftemissionen in Wohngebieten. Eingriff in den Raum Birsbogen: Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind vorgesehen.

Kosten: ca. 30 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Knoten Angenstein / Aesch

Im Knoten Angenstein geht die H18 von einer Autostrasse in eine Gemischtverkehrsstrasse über. Der Knoten ist regelmässig überlastet und stellt das massgebliche Nadelöhr auf der Strasse zwischen Birseck und dem Laufental dar. Des Weiteren ist der Knoten ein Unfallschwerpunkt. Im Rahmen der umfassenden Planungsstudie Netzstrategie Muggenberg wurden kurz-, mittel- und langfristige Lösungen für den Raum Angenstein ausgearbeitet. Der Anschluss Angenstein hat sich als die zweckmässigste, mittelfristige Lösung herausgestellt. Kurzfristige Lösungen sind nur sehr beschränkt wirksam und soweit möglich bereits umgesetzt.

Im angepassten Netzbeschluss ist die H2 als Nationalstrasse vorgesehen, wodurch das ASTRA die Erneuerung realisieren und finanzieren würde. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netz-anpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit. Das Projekt wird vom Kanton weiter verfolgt.

Siedlung: Aufwertung der Ortsdurchfahrt Aesch durch Entlastung von lokalem Durchgangsverkehr (Pfeffingen, Aesch Süd).

Wirtschaft: Erreichbarkeit Aesch-Süd und Laufental wird verbessert. Strecke wird jedoch nicht verkürzt. Gefährliche Rückstausituationen werden behoben (Verkehrssicherheit).

Umwelt: Reduktion der Luftschadstoffbelastung durch geringere Stausituation (auf H18 und in Ortsdurchfahrt).

Im Siedlungsgebiet werden die Lärmmissionen in der Summe etwas reduziert. Verstetigung und Verlangsamung von Verkehr im Knotenbereich inkl. Vorbereiche; heute sind hastige Beschleunigungsmanöver die Regel. kleiner Mehrflächenbedarf, Chance für Aufwertung des angrenzenden Birsrums und dessen Vernetzung

V

V2

V2.2

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Kantonsstrassennetz

Kosten: ca. 11.5 Mio. CHF
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Betriebs- und Gestaltungs-konzept Liestal-Ost

Im Raum südöstlich des Zentrums von Liestal befinden sich zwei Hauptverkehrsstrassen (Kaser-nenstrasse und die Rosenstrasse). Entlang dieser Achsen bestehen Nutzungskonflikte mit den umgebenden Wohn- und Freizeitnutzungen. Aus diesem Grund soll eine Achse (Kasernenstrasse) zu einer siedlungsorientierten Strasse mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr umge-staltet werden. Die andere Hauptverkehrsstrasse (Rosenstrasse) wird so ausgebildet, dass die zerschneidende Wirkung reduziert wird und verbesserte Querungsmöglichkeiten angeboten wer-den können. Gegenüber der Hochleistungsstrasse H2 soll zudem ein Attraktivitätsgefälle im Sinne der Netzhierarchie ausgebildet werden. Die regionale Erschliessung der nordöstlichen Gebiete von Liestal (kantonale Verwaltung, Spital, Bahnhof, etc.) soll vom Anschluss Liestal Nord (Schild) er-folgen.

Die Massnahmen funktionieren für den Zentrumsanschluss (Teil des Projektes "H2 Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal inkl. Zentrumsanschluss Liestal)" als flankierende Massnah-men, können aber auch unabhängig von diesem realisiert werden.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wird unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft in enger Kooperation mit der Stadt Liestal erarbeitet.

Siedlung: Konzentration des MIV auf eine Achse ermöglicht stadträumliche Aufwertung der anderen Strassenachse

Wirtschaft: Reduktion Verlustzeiten für Buszubringer zum Bahnhof Liestal
klarere Verkehrsführung, weniger Behinderungen durch Langsamverkehr
Optimierter Verkehrsfluss

Umwelt: Reduktion der Lärmbelastungen entlang der aufgewerteten Strassenachse

Kosten: ca. 20 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Sundgauerstrasse

30. April 1964, 21. Juni 1971, 28. April 1980 und 20. Januar 1994: Landratsbeschlüsse zum Regi-onalen Strassennetzplan Leimental-Birstal.

21. Juni 1971 und 28. April 1980: Landratsbeschlüsse zum Generellen Projekt "Strassen im Birs-tal"; die Sundgauerstrasse ist verbindlicher Bestandteil des Generellen Projekts "Strassen im Birs-tal" mit rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien.

8. Juni 2006: Eine Planungsstudie von Netzvarianten zeigt auf, dass eine Realisierung der Sund-gauerstrasse in der heutigen Situation gegenwärtig nicht weiterverfolgt werden soll. Als Option soll aber das Trassees gesichert werden. Zur Schliessung des Kantonsstrassennetzes wird die Talstrasse ins Kantonsstrassennetz übernommen.

Siedlung: Der Dorfkern von Münchenstein wird durch die Sundgauerstrasse spürbar ent-lastet. Trotz möglicher Lärmschutzmassnahmen sind im Bereich der neu zu bauenden Strasse Beeinträchtigungen (Zerschneidung, Immissionen) zu erwar-ten.

Wirtschaft: Lücke des Kantonsstrassennetzes (Spange) ist geschlossen und die Erreichbar-keit der H18 sowie des Gewerbegebietes im Tal von der Baslerstrasse aus wird deutlich verbessert.

Umwelt: Die Auswirkungen der Sundgauerstrasse sind in einem Umweltverträglichkeits-bericht nachzuweisen.

Kosten: grobe Projektkostenschätzung ca. 17 Mio. CHF (Preisbasis 1970); mit den heuti-gen Umweltauflagen dürften die Investitionskosten aber höher ausfallen.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Waldenburg

1960: Planungsstudie

27. Februar 1992: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Ergolztaal-West

Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele", möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1012
Kosten: noch keine Angaben
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Rickenbach

1984: Anordnung einer Felderregulierung in Rickenbach durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft.

1997: Abschluss der Felderregulierung mit Ausscheidung und Erwerb des erforderlichen Landes für eine Ortsumfahrung; es liegen zudem ein Entwurf einer Planungsstudie sowie rechtskräftige Bau- und Strassenlinien vor.

Siedlung: Der Dorfkern ist vom Verkehr zu entlasten und die verkehrstechnischen Probleme (Engnisse) der Ortsdurchfahrt sind zu beheben. Im Detail liegen noch keine, den heutigen Erfordernissen entsprechende Untersuchungen vor.

Wirtschaft: Für die Umfahrungsstrasse ist der Landerwerb zu Gunsten des Kantons vollumfänglich über die Neuzuteilung des Grundeigentums erfolgt.

Umwelt: Durch eine optimale Einpassung des Bauprojekts in die Landschaft, sind der Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie deren Lebensräume als auch die Infrastruktur für Wege, Bachöffnungen und dergleichen zu gewährleisten. Dies wurde in einer ersten Stufe bei der Arealausscheidung für die Umfahrungsstrasse soweit heute bekannt berücksichtigt.
Möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1104.

Kosten: Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Brislach-Zwingen, Birsbrücke

~~2003: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern eine Planungsstudie auszuarbeiten.
2007: Überweisung der entsprechenden Kreditvorlage an den Landrat.~~

~~Siedlung: Die Brücke ist zu ersetzen. Damit wird die Linienführung verbessert und die Nutzungsplanung optimiert. Es bestehen Aufwertungsmöglichkeiten insbesondere im Ortskern.~~

~~Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss, insbesondere auch für den Güterverkehr.~~

~~Umwelt: Die Umweltsituation wird gegenüber heute nicht verändert.~~

~~Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 16 Mio. CHF.~~

~~Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)~~

Laufen, neue Birsbrücke

2004/2005: Variantenstudium für Umfahrung von Laufen und Zwingen

2006: Zweckmässigkeitbeurteilung und Variantenentscheid für Ausarbeitung von Vorprojekt Umfahrung von Laufen und Zwingen

2008 / 2009: Untersuchung der flankierenden Massnahmen in Laufen

2009: Grobvariantenvergleich und städtebauliche Machbarkeitsstudie neue Birsbrücke Laufen

26. März 2009: Beschluss von Trasseesicherung der Umfahrung von Laufen und Zwingen durch Landrat

Siedlung: Die neue Birsbrücke Laufen entlastet die Achse Vorstadtkreisel-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse vom Durchgangs- und Binnenverkehr. Die Achse kann für den öffentlichen Verkehr (siehe auch Objektblatt S1.4 Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)) und den Langsamverkehr deutlich aufgewertet werden.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss

Umwelt: Zeitgleich mit der Erstellung der neuen Birsbrücke Laufen wird das Birsufer der

Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 15 - 20 Mio. CHF.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung

Für die bessere Anschliessung des Siedlungsgebiets Laufen sowie der Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen an den Anschluss Laufen Ost der Umfahrung von Laufen und Zwingen ist die neue Kantonsstrasse Stangimatt geplant. Mit dieser Kantonsstrasse wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Verkehr von Laufen in Richtung Wahlen und Breitenbach auf der Güterstrasse und Wahlenstrasse konzentriert wird und die Breitenbachstrasse entlastet werden kann. Letztere führt in Laufen vornehmlich durch Wohngebiete. Grundsätzlich ist der Bau der neuen Strasse vor Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen möglich.

Siedlung: Ermöglicht Entlastung der Breitenbachstrasse (Wohngebiet) von Strassenverkehr von Laufen in Richtung Süden (Breitenbach).

Wirtschaft: Optimierte Anbindung von Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen, insbesondere im Falle der Realisierung einer Umfahrung von Laufen und Zwingen.

Umwelt: abhängig davon, ob die heutige Breitenbachstrasse zurückgebaut wird.

Kosten: noch offen

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Netzenunterführung
Sissach

Zwischen Hauptstrasse (Bereich Knoten Netzenstrasse/Hauptstrasse / Parallelweg) und der Itingenstrasse soll eine Verbindungsstrasse mit einer Unterführung der SBB-Linie geschaffen werden mit dem Ziel, den Dorfkern in Sissach sowie Wohngebiete in Sissach und Itingen von Durchgangsverkehr zu entlasten.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht untersucht

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Grellingen, Sanierung der
SBB-Niveaübergänge

1985: Ein erstes Projekt des Kantons Bern wurde ausgearbeitet; Kosten ca. 21 Mio. CHF.

1994: Übernahme des Projekts durch den Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des Kantonswechsels; danach wurde es zum Auflageprojekt ausgearbeitet und im Herbst im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens von der SBB AG öffentlich aufgelegt.

11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.

November 1995: Regierungsrätliche Rückweisung - vorwiegend aus Kostengründen - an die Bau- und Umweltschutzdirektion des Entwurfs einer Landratsvorlage für einen Baukredit sowie Abschreibung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens.

4. Dezember 1997: Landratsbeschluss betreffend die Ausarbeitung einer deutlich weniger kostenintensiven Variante; auch eine Nulllösung sei diskutabel.

Siedlung: Ursprünglich galt es, die beiden Niveaübergänge der Nunninger- und Seewenstrasse zu ersetzen. Dabei sind Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse zu entschärfen. Zudem werden empfindliche Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet. Auch werden die Fussgänger- und Veloverbindungen verbessert.

Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität wird verbessert, wobei insbesondere lange Wartezeiten an den Bahnübergängen vermieden werden.

Umwelt: Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes wird angestrebt, dass Schutzgüter nicht beeinträchtigt werden und der Flächenverbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Diesem Anliegen vermag allerdings nur die Variante "Erweiterte Nulllösung" zu entsprechen.

V
V2
V2.2

Verkehr
Verkehrsinfrastruktur
Kantonsstrassennetz

Kosten: Die Gesamtkosten für das ursprüngliche Projekt betragen 21 Mio. CHF. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrag von ca. 14 Mio. CHF zu erwarten. Eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung konnte bis Ende 2003 noch nicht gefunden werden.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Abtretungen an die Gemeinden

In folgenden Gemeinden sind Strassen und Strassenabschnitte zur Abtretung - zum Teil in Zusammenhang mit Übernahmen von neuen Strassenabschnitten - an die Gemeinden vorgesehen:

- Aesch
- Allschwil
- Arisdorf
- Augst-Giebenach
- Biel-Benken
- Blauen
- Bottmingen
- Buckten-Häfelfingen
- Dittingen
- Duggingen
- Füllinsdorf -Liestal
- Grellingen
- Känerkinden-Buckten
- Langenbruck
- Liesberg
- Muttenz
- Maisprach
- Münchenstein
- Oltingen
- Pratteln
- Seltisberg
- Seltisberg-Bubendorf
- Rickenbach
- Thürnen-Böckten
- Wahlen
- Wenslingen-Kilchberg-Zeglingen
- Ziefen-Arboldswil
- Waldenburg
- Zwingen

Projektbezogene Abtretungen

Die Abtretungen in den Gemeinden Zwingen, Grellingen, Langenbruck, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf/Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In Zwingen ist dies die Erstellung der neuen Birsbrücke und in Grellingen die Erstellung eines neuen Bahnübergangs. In Langenbruck ist eine neue Querverbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der H2 Pratteln-Liestal erfolgen. Die Abtretung der Kantonsstrasse nach Egerkingen in Langenbruck erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn.

Abtretungen zur Netzbereinigung

Alle Abtretungen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt. Die Abtretungen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Übernahmen durch den Kanton

In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenabschnitten - zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten - durch den Kanton vorzusehen:

- Aesch
- Allschwil
- Arlesheim
- Liestal
- Langenbruck

Projektbezogene Übernahmen

Die Übernahmen in Langenbruck und teilweise in Liestal (Gasstrasse ab Weierweg bis Erzenbergerstrasse) können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastrukturen in Kraft treten (vgl. Projektbezogene Abtretungen).

Übernahmen zur Netzbereinigung

Alle Übernahmen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt und festgesetzt. Die Übernahmen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Siedlung: I.d.R. keine Änderungen

Wirtschaft: I.d.R. keine Änderungen

Umwelt: I.d.R. keine Verschlechterung der Situation

Kosten: Die Abtretungen umfassen rund 33 km, die Übernahmen etwa 5 km. Kurz- und mittelfristig entstehen für den Kanton keine Einsparungen. Langfristig liegen die geschätzten jährlichen Einsparungen des Kantons bei rund 200'000 Fr.

Termine: Definitive Abtretungen und Übernahmen: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Geplante Abtretungen und Übernahmen: i.d.R. mittelfristig (5 - 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- b) Für die geplanten Vorhaben sind durch den Kanton die entsprechenden Trassen mittels geeigneter Massnahmen zu sichern sowie allenfalls notwendige flankierende Massnahmen festzulegen.
- c) Auf staugefährdeten Strassenabschnitten und Knoten sind nach Möglichkeit Entflechtungsmassnahmen vorzusehen.
- d) Die öffentlichen Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- e) Die Kantonsstrassen bilden zusammen ein funktionales Strassennetz mit der Aufgabe, regionalen und überregionalen Verkehr durchzuleiten, Verkehrsträger zu verbinden und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Die Dichte des Kantonsstrassennetzes ist im ganzen Kanton konsistent auszugestalten.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton überprüft im Raum Angenstein das Anschlusskonzept für die H18 mit dem Ziel, die Verkehrsströme von und aus dem Laufental optimal mit dem lokalen Verkehr der Gemeinden Aesch, Duggingen, Grellingen und Dornach zu verknüpfen.
- b) Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richtplan separate Landratsbeschlüsse über die Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vor. Vorgängig führt er mit den Gemeinden eine Anhörung über Inhalt und Abtretungs- bzw. Übernahmemodalitäten durch.
- c) Der Kanton plant die neue Birsbrücke (in Laufen) in einem mehrstufigen wettbewerbsähnlichen Verfahren mit dem Ziel, die Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Breitenbachstrasse zu entlasten und den Durchgangsverkehr auf die künftige Umfahrung Laufen-Zwingen zu leiten.
- d) Diese Achse Vorstadtplatz – Bahnhofstrasse - Unterführung Bahnhofstrasse (in Laufen) wird so umgestaltet, dass für den Bus- und Langsamverkehr optimale Platzverhältnisse entstehen.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

- H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica, vgl. Objektblatt G1.4)
- Aesch, Zubringer Pfeffingerring
- Zubringer Dornach/Aesch
- Knoten Angenstein, Aesch
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost
- Umfahrung Waldenburg, Neubau
- Umfahrung Rickenbach, Neubau
- Übernahmen folgender Gemeindestrassen in Liestal durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Gasstrasse bis Weierweg, Weierweg, Rosenstrasse bis Militärstrasse sowie Kasinostrasse zwischen Rosenstrasse und Kasernenstrasse
- Brislach-Zwingen, Birsbrücke, Neubau

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis eingestuft:

- Geplante Abtretungen an die Gemeinden, gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Abtretungen an die Gemeinden gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und

Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.

- Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- [Laufen, neue Birsbrücke \(Grienstrasse\), Neubau](#)
- Verkehrsberuhigung

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

- [Sundgauerstrasse, Trasseesicherung](#)
- [Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung](#)
- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Sissach, Netzenunterführung, Neubau

A. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch vier SBB-Linien erschlossen. Neben der Juralinie Basel - Laufen (-Delémont-Biel-Lausanne/Genf) sind vor allem die beiden internationalen Strecken durch den Hauenstein resp. den Bözberg von Bedeutung. Die beiden Linien durch den Hauenstein und den Bözberg sind ausserordentlich stark ausgelastet. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen deshalb eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur. Für den Kanton Basel-Landschaft ist auch der Ausbau des internationalen Bahnknotens Basel mit seiner Drehscheibenfunktion für die ganze Region wichtig.

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Knoten Basel haben die drei Bahnen SBB, DB und SNCF sowie die französische Bahninfrastrukturgesellschaft RFF Lösungsideen (Umfahrung des Knotens Basel mittels Bypass) entwickelt, welche aber noch weiterentwickelt und in der Region einer politischen Akzeptanz zugeführt werden müssen.

Auf dem Schiennetz der Schweizerischen Bundesbahnen der Nordwestschweiz und im Raum der Trinationalen Agglomeration Basel wird die Regio-S-Bahn in den nächsten Jahren mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien weiter ausgebaut, denn die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Vorgesehen sind neue Bahnstationen ([z.B. Pratteln Salina Raurica und Rheinfelden Augarten](#)) und der Ausbau der Bahnhöfe für einen raschen, komfortablen Fahrgastwechsel und behindertengerechten Bahnzugang. Bis 2008 wurden sukzessiv neue Fahrzeuge (Flirt) eingesetzt. Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen ([Wisenbergtunnel](#), [Juradurchstich](#), Entflechtung im Zufahrtbereich des Bahnhofs Basel SBB) unumgänglich.

Als Mittel- und Feinverteilsystem besteht im Kanton Basel-Landschaft zudem ein gut ausgebautes Tramnetz, welches mit dem Netz des Kantons Basel-Stadt verbunden ist. Die Tramlinien der Baselland Transport AG umfassen heute rund 65 km. Praktisch alle Strecken im Vorortsbereich wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf Doppelspur ausgebaut. Im Jahre 2001 wurden die Linien 10 und 11 direkt mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden. Die stetig steigende Nachfrageentwicklung auf den Vorortslinien führt zu Kapazitätsengpässen und entsprechend zu Attraktivitätseinbussen. Deshalb ist es wichtig, dass die Infrastruktur stetig ergänzt und verbessert wird. Zum einen findet auch im Norden Basels ein grenzüberschreitender Tramlinienausbau statt. Zum anderen sollen Industrie- und Gewerbegebiete in den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Reinach besser erschlossen werden.

Mit einer Länge von ca. 13 km gilt die Waldenburgerbahn als schiennengebundener Mittelverteiler im Kanton.

Generell gilt, dass der öffentliche Verkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems mit dem Langsamverkehr einerseits und dem motorisierten Individualverkehr andererseits durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten optimal verknüpft und für die Kunden attraktiver wird.

B. Ziele

- a) Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem Langsamverkehr sowie dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung. (KORE)
- b) Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Im übrigen Gebiet des Kantons ist ein ÖV-Grundangebot sicherzustellen. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden. (KORE)
- c) Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken. (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

S-Bahn-Haltestelle
Pratteln Buholz

Es liegen noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der Verlängerung des Trams Nr. 14 bis Buholz zu sehen. [Mit der Trammerschliessung Salina Raurica hat die Priorität dieser Massnahme abgenommen.](#)

Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: Kostenschätzung 5-7 Mio. CHF. (± 30%, Basis Januar 2000)
Termine: [Mittelfristig-langfristig](#) (>5-15 Jahre)

[S-Bahn-Haltestelle Morgartenring](#)

[Allschwil ist die grösste Gemeinde der Schweiz ohne eigenen Bahnhof. Mit einer S-Bahn Haltestelle Morgartenring kann die Gemeinde besser an die Regio-S-Bahn angebunden werden. Voraussetzung ist jedoch zumindest ein 15-Minutentakt auf der Elsässerbahn.](#)

[Die Finanzierung wird über STEP angestrebt.](#)

[Das Projekt liegt ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.](#)

[Siedlung:](#) noch nicht untersucht
[Wirtschaft:](#) noch nicht untersucht
[Umwelt:](#) noch nicht untersucht
[Kosten:](#) ca. 10 Mio. CHF
[Termine:](#) mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Anbindung Kopfgleis
Bahnhof Liestal
(15'-Takt Basel-Liestal)

[Für den Personenfern- und den Güterverkehr sieht SBB AG in ihrer momentanen Planung eine Entflechtung des Bahnhofes Liestal mittels Überwerfungsbauten auf Seite Adlertunnel vor. Eine Anbindung des Kopfgleises für den Regionalverkehr ist darin nicht berücksichtigt. Gemäss Planungsauftrag der SBB ist für einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal neben den übergeordneten Infrastrukturmassnahmen im Ergolztal \(Entflechtung Ostkopf Basel und Überwerfung Pratteln\) ein Ausbau des Bahnhofes Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen \(zusätzliche Weichen\) notwendig.](#)

[Siedlung:](#) noch nicht untersucht
[Wirtschaft:](#) noch nicht untersucht
[Erhöhung der Standortattraktivität der Kantonshauptstadt Liestal mit sehr vielen Arbeitsplätzen in der Privatwirtschaft und der kantonalen Verwaltung.](#)
[Umwelt:](#) noch nicht untersucht
[Es sind voraussichtlich keine grösseren Probleme zu erwarten. Ein 15'-Takt auf der Strecke Basel-Liestal bildet ein weiterer Schritt, zu einer nachhaltigen Mobilität und ist ein wesentlicher Bestandteil des Regio S-Bahn Konzeptes.](#)
[Kosten:](#) ca. 50 Mio. CHF.
[Termine:](#) mittelfristig (5 - 15 Jahre)

[WendeNeues-Perrongleis Aesch](#)

Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel-Aesch aufgezeigt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches [Perrongleis-Wendegleis](#) in Aesch sowie neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.

[Siedlung:](#) noch nicht untersucht

V
V2
V2.3

Verkehr
Verkehrsinfrastruktur
Schiennetz

Wirtschaft: noch nicht untersucht
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: ca. 20 Mio. CHF.
Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Ausbau Hafenbahn/
Ringerschliessung Schie-
nenanbindung Süd Auha-
fen Muttenz. (Güterver-
kehr)

Der Hafen Birsfelden und der Auhafen Muttenz verfügen über eine Schienenanbindung zum Rangierbahnhof Muttenz. Dabei ist der Der Hafenbahnhof-Auhafen lediglich über eine einspurige Gleisverbindung mit dem SBB-Netz verbunden (Kopfbahnhof). Bei einer Störung in der Zufahrt ist die Hafenbahn blockiert. Zudem steht auf den Anlagen der Hafenbahn Birsfelden zur Abdeckung von Bedarfsspitzen zu wenig Abstellkapazität zur Verfügung. Weitere Ausbauten im Bereich der Anlagen der Hafenbahn sind aus Platzgründen nicht möglich. Im Auhafen fehlt eine Schienenanbindung südwärts zur Anschlussgleisanlage Schweizerhalle. Eine Südanbindung (entlang des östlichen Abschlusses des Hard-Waldes) verbessert die Schienenanbindung des Auhafens deutlich. Auch ist im Bereich des Areals Schweizerhalle Abstellkapazität vorhanden und könnte mit benutzt werden. Zudem werden beide Industrie- und Gewerbestandorte schienenseitig vernetzt. Die Attraktivität beider Standorte kann hierdurch erhöht werden.

Die zu bauende Infrastruktur umfasst ein Teilstück von 900 m sowie die Anbindung an das Anschlussnetz Schweizerhalle und das Netz der Hafenbahn im Auhafen (Bestandeslinien).

Eine Vorstudie ist in Erarbeitung, das Plangenehmigungsverfahren ist für ca. 2015 vorgesehen. Die Federführung liegt bei der Hafenbahn Schweiz AG.

Eine Planungsstudie für eine Ringerschliessung mit zusätzlichen Abstellmöglichkeiten hat ergeben, dass Kosten und Nutzen nicht im Einklang stehen. Bevor weitere Planungsschritte eingeleitet werden ist deshalb zu klären, ob eine Ringerschliessung aus Gründen der Versorgungssicherheit überhaupt erforderlich ist.

Siedlung: Keine Auswirkungen, da die neue Schienenanbindung des Auhafens kein Wohngebiet tangiert und durch eine Industriezone an das übergeordnete Schiennetz erschlossen wird. noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht
Besserer und versorgungssicherer Anschluss - heute Zugang nur von einer Seite - sowie Schaffung einer grösseren Flexibilität im Bereich Rangierung. Das Projekt bringt eine grosse Engpassentlastung für den Auhafen und verbindet zusätzlich das Gebiet "Schweizerhalle" (Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung) mit dem Auhafen. Dies bedeute auch eine Standortaufwertung / -förderung des Industriegebietes "Schweizerhalle".

Umwelt: Das Projekt hat keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge. noch nicht untersucht

Problem: Durchquerung des Industriegebietes Schweizerhalle mit erhöhtem Gefahrenpotential mit Zügen, welche ebenfalls Gefahrgüter transportieren.

Kosten: Es liegt noch keine Kostenschätzung bzw. Planungs-Vorprojektstudie vor.

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn)

Die Regio-S-Bahn mit einem Liniennetz, das von Basel aus alle drei Länder erschliesst, bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel. Der Begriff „Herzstück Regio-S-Bahn“ bezeichnet eine neue, leistungsfähige Innenstadtverbindung zwischen den Bahnhöfen SBB, Badischer Bahnhof und später auch St. Johann. Ziele des Herzstücks sind die topologische Ergänzung der aus dem 19. Jahrhundert stammenden und durch Kopfbahnhöfe geprägten Eisenbahninfrastruktur, damit rasche Durchmesserlinien - wie in anderen Schweizer Agglomerationen - möglich werden, die Trennung des S-Bahn-Verkehrs vom verspätungsanfälligen Fernverkehr im Kern der Agglomeration und eine Verminderung des Nachteils der dezentralen Bahnhofstandorte in Basel.

Die favorisierte Variante "Mitte" sieht je eine Innenstadt-Haltestelle auf Gross- und Kleinbasler Seite vor. Als Option enthält sie einen Ast von der Grossbasler Haltestelle in Richtung Bahnhof St.

Johann (Variante Y).

Das Projekt liegt ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

Die Finanzierung wird über STEP angestrebt. Mit dem Herzstück soll die Regio-S-Bahn attraktiver werden, indem sie die Innenstadt direkt erschliesst und die Linien aus der Region ohne Wenden miteinander verknüpft werden. Aus regionaler Sicht steht dabei eine Linienführung via Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof im Vordergrund, damit die heute bahnsseitig schlecht erschlossenen Teile des Agglomerationszentrums (Basel West/Allschwil, St. Johann, Klybeck/Kleinhüningen, Badischer Bahnhof, Roche/Brette) künftig direkt angefahren werden können.

- Siedlung: Das Projekt fördert die Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte in der Region Basel in einzigartiger Weise.
- Wirtschaft: Das gesamte S-Bahn-System wird massiv aufgewertet und dadurch ein dauerhaftes und nachhaltiges Wachstum der Gesamtregion ermöglicht. Durch die wendefreie Linienverknüpfung und das direkte Ansteuern verschiedener Teile des Agglomerationszentrums werden Wohn- und Arbeitsplatz-Schwerpunkte attraktiv verbunden und damit die Standortqualität stark verbessert. Verkehrstrennung und Kapazitätssteigerung im Kern der Agglomeration, davon profitiert auch der Güterverkehr. Schnellere, direktere und komfortablere (umsteigefreie) Verbindungen, neue Angebote, neue Haltestellen, Entlastung der Innenstadt-Tramstrecken.
- Umwelt: Die markanten Reisezeitverkürzungen von und zu allen Teilen des Agglomerationszentrums - insbesondere auch den grossen Arbeitsplatzgebieten - bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Angebots respektive des Modal-Splits und tragen damit auch zur Strassenentlastung und Stauvermeidung bei.
- Kosten: ca. 1.5 Mrd. CHF Die Kosten der Realisierung der Verbindung Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof liegen deutlich unter jenen der bisher diskutierten Herzstück-Varianten.
- Termine: mittelfristig (5-15 Jahre) Eine Realisierung in der Agglomerationsprogramm-Tranche 2014-2017 wird angestrebt, allenfalls in der Folgenden (ab 2017).

Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist der wichtigste Umsteigeknoten des regionalen öffentlichen Verkehrsnetzes im Raum Leimental-Birseck. Die Situation auf dem Bahnhofplatz, wo eine Tramlinie und vier Buslinien als Zubringer zur S-Bahn zusammenkommen, ist unübersichtlich und gefährlich. Die ungeordneten Umsteigewege werden dank dem Projekt verkürzt, sicherer und übersichtlicher gemacht. Das Projekt schafft mit einem neuen Busterminal Platz für dringend benötigte, zusätzliche Bushaltestellen. Die Tramhaltestelle kommt direkt an das Bahnperon zu liegen. Eine neue, zentrale Unterführung ermöglicht kurze Umsteigewege auf die Bahn.

Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Damit die notwendige Taktverdichtung vorgenommen werden kann, ist der Doppelspurausbau des Abschnitts von der Endhaltestelle bis zur Haltestelle Stollenrain zwingend.

Eng mit dem Verkehrsprojekt verknüpft ist eine neue Überbauung unmittelbar neben dem Bahnhof. Die neuen Gebäude mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung unterstützen die Entwicklung am wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

- Siedlung: Mit diesem Projekt wird gleichzeitig mit einer neuen Überbauung das Bahnhofgebiet aufgewertet und die Siedlungsentwicklung nach innen an idealer Lage gefördert.
- Wirtschaft: Durch seine Funktion als zentraler Umsteigeknoten mit einem Einzugsgebiet von über 50'000 Einwohnern haben Verbesserungen am Bahnhof Dornach-Arlesheim einen überaus grossen Nutzen.
Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Der Doppelspurausbau des Abschnitts bis zur Haltestelle Stollenrain ist für notwendige Taktverdichtung zwingend.
- Umwelt: Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturvorhaben bildet ein weiterer Schritt zu einer nachhaltigen Mobilität und ist teilweise auch Bestandteil des Regio-S-Bahn-Kon-

Kosten: zeptes-
rund 30 Mio Fr.
Das Bauprojekt liegt vor.

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Doppelspurausbau
Tramlinien 10/17,
"Spiesshöfli" Binnin-
gen

Die Tramlinie 10 Dornach – Basel – Ettingen (- Rodersdorf) verkehrt seit Dezember 2011 im 7,5'-Minutentakt. Die Taktverdichtung erfolgte, weil die Kapazitätsgrenze in den Spitzenstunden erreicht wurde und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung eine weitere Nachfragesteigerung voraussagt. Im ca. 350 m langen eingleisigen Abschnitt „Spiesshöfli“ in Binningen sind Fahrplaninstabilitäten zu erwarten, weshalb ein Doppelspurausbau angestrebt wird. Mit dem 7,5-Minutentakt und der Ausnutzung aller bestehenden Kreuzungsmöglichkeiten besteht keinerlei Fahrplanflexibilität mehr. Daraus ergibt sich, dass die Anschlusssituationen im Hinteren Leimental (Ettingen und Flüh) sowie die zeitliche Einbindung ins Stadtnetz suboptimal sind.

Im Rahmen der Planung ELBA zeigen die Zwischenresultate, dass auch längerfristig eine Stärkung (bzw. weitere Verdichtung) der radialen ÖV-Achse durch das Leimental anzustreben und somit aufwärtskompatibel ist.

Siedlung: Aufwertung des Raums mittels Gestaltungsmaßnahmen
Verbesserung durch das Entfernen der sehr hausnahen Übergänge (Hausab-
bruch).

Wirtschaft: Die Taktichte ist bereits sehr hoch. Der Ausbau dient der reibungslosen Abwick-
lung der hohen ÖV- Nachfrage
Die Leistungsfähigkeit des Trams im vorderen Leimental wird erhöht und macht
die stadtnahen Gebiete attraktiv.

Umwelt: Beitrag zur Verkehrsverlagerung durch ÖV-Angebotsverdichtung.
Die Verkehrsfläche vergrössert sich, ermöglicht aber eine hohe Verkehrsdichte
im ÖV.

Kosten: ca. 25 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Doppelspurausbau Tram-
linie 10, Abschnitt Ettin-
gen - Flüh
Doppelspurausbau Ettin-
gen-Flüh

Die Tramlinie 10 Dornach – Basel – Ettingen (- Rodersdorf) verkehrt seit Dezember 2011 im 7,5'-Minutentakt. Die Taktverdichtung erfolgte, weil die Kapazitätsgrenze in den Spitzenstunden erreicht wurde und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung eine weitere Nachfragesteigerung voraussagt. Die Angebotsverdichtung wurde auf Seite Leimental nur bis Ettingen umgesetzt, denn zwischen Ettingen und Flüh fehlen die dafür nötigen Kreuzungsstellen. Um die Gemeinden Witterswil, Bättwil und Flüh ebenfalls mit einem 7,5-Minutentakt bedienen zu können, muss das Gleis abschnittsweise auf eine Doppelspur ausgebaut werden. Im Jahr 2012 ist vorgesehen, den Fahrplan der Tramlinie 10 vom 10-Minutentakt zum 7,5-Minutentakt zu verdichten. Damit die solothurnischen Gemeinden Witterswil, Bättwil und Flüh ebenfalls von dieser Verdichtung profitieren können und keine Angebotsausdünnung zum 15-Minutentakt hinnehmen müssen, ist die Infrastruktur zwischen Ettingen und Flüh teilweise auf Doppelspur auszubauen. Vorgesehen sind zwei Doppelspurabschnitte: Ettingen bis Sonnenrain, sowie Witterswil bis Bättwil.

Siedlung: Aufwertung des gesamten Korridors (vorderes und hinteres Leimental)

Wirtschaft: Höhere Erreichbarkeit des hinteren Leimentals
7,5'-Takt wird zwischen Ettingen und Flüh ermöglicht (täglich 1'900 Ein- / Aus-
steiger betroffen). Grössere Flexibilität für Fahrplangestaltung.

Umwelt: Geringer Modal Split Effekt mit entsprechender Reduktion der strassenbedingten
Luftbelastung

Kosten: rund ca. 2820 Mio. CHF (exkl. MwSt)

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

ÖV-Drehscheibe Laufen
(exkl. Neue Birsbrücke
Laufen)

Die Bahnhofsinfrastruktur in Laufen genügt den Bedürfnissen nicht mehr. Der Zugang zum Mittelperron liegt abseits des Bushofs, es fehlt an Flächen zur Abwicklung des Postauto-Betriebs und der Witterungsschutz ist mangelhaft. Des Weiteren ist der Raum vor dem Bahnhof durch viel

Strassenverkehr (und Stau) geprägt und stellt keinen attraktiven öffentlichen Raum dar. In einer ersten Etappe wird ein neuer Bushof gebaut, wobei die P+R-Anlagen neu angeordnet werden (Umsetzung voraussichtlich im 2015, Teil von Agglomerationsprogramm 1. Generation).

In einer zweiten Etappe erfolgen der Bau einer neuen Personen-Unterführung und einer neuen Achse Fuss- und Veloverkehr. Zudem wird das Kopfgleis 1 rück- und zu einer neuen Velostation umgebaut. Die Verbesserungen für ÖV-Drehscheibe Laufen sind mit einer neuen Birsbrücke (in der zweiten Etappe) kombiniert und bringen zusätzliche positive Wirkungen (vgl. entsprechender Projekteintrag). Bei Projekte zusammen erlauben auch bei einer weiter zunehmenden Nachfrage eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Betriebsabwicklung. Weiter wird eine Stärkung von Laufen als regionales Zentrum des Laufentals bewirkt.

Ein Hauptkostenfaktor stellt das Einrichten einer neuen Personenunterführung dar, welche fast die Hälfte der Gesamtkosten verursacht. Die Kosten verteilen sich wie folgt: 40 Mio. (für reine ÖV-Drehscheibe) und 0.4 Mio. der ÖV-Drehscheibe sind für die neuen Veloabstellplätze vorgesehen.

<u>Siedlung:</u>	<u>Stärkung von Laufen als regionales Zentrum im Laufental.</u> <u>Ausnutzung von Potentialen für Wohnen und Arbeiten im Bahnhofsgbiet</u> <u>Aufwertung von öffentlichem Raum vor und um den Bahnhof.</u>
<u>Wirtschaft:</u>	<u>Die Umsteigebeziehungen Bahn – Bus werden direkter und attraktiver</u> <u>B&R und P&R werden attraktiver und besser an Bus und Bahn angebunden.</u> <u>Das Bahnhofsgbiet Laufen wird seiner Funktion als zentrale intermodale (alle</u> <u>Verkehrsträger) Verkehrsdrehscheibe im Laufental verstärkt gerecht.</u> <u>Die heute durch Verspätungen der Busse (Stau) bestehende Unsicherheit bezüglich</u> <u>Garantie der Anschlüsse auf die Bahn wird eliminiert.</u>
<u>Umwelt:</u>	<u>Geringer Modal-Split Beitrag</u> <u>Punktuell kommt es zu Verbesserungen und optimierter Führung und Abwicklung</u> <u>des Verkehrs. Die Gesamtverkehrsbelastung im Raum Laufen bleibt aber kon-</u> <u>stant.Kein zusätzlicher Flächenverbrauch.. Die Massnahme stimmt mit den Stra-</u> <u>tegien für Landschafts- und Grünräume überein.</u>
<u>Kosten:</u>	<u>ca. 40 Mio. CHF</u>
<u>Termine:</u>	<u>kurzfristig (0 - 5 Jahre)</u>

Neue Tramverbindung
Dreispietz

Das ehemalige Industrieareal im Dreispitz befindet sich im Umbruch zu einem lebendigen Stadtteil an der Grenze zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (Gemeinde Münchenstein).

Das Gebiet wird derzeit nur am Rande von den Tramlinien 10 und 11 erschlossen. Zur besseren Erschliessung mit öffentlichem Verkehr soll die bestehende Tramlinie 16 aufgebrochen, durch den Leimgrubenweg zur S-Bahn- Haltestelle Dreispitz und weiter über die Wienstrasse – den künftigen „Broadway“ – durch das Entwicklungsgebiet und entlang der Reinachstrasse bis zum Kreisel bei der Motorfahrzeugprüfstation geführt werden.

Die Strecke im Leimgrubenweg wird gemäss dem Netzdesign aus der Tramnetzplanung 2020 auch von weiteren Linien befahren werden und so die Quartiere Gundeldingen und Bruderholz an den Dreispitz und dessen S-Bahn-Haltestelle und z.T. weiter nach Osten anbinden.

<u>Siedlung:</u>	<u>Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit</u> <u>Mischnutzung, abgestimmte Nutzungs- und Verkehrsplanung (GVK).</u> <u>Keine zu erwartenden Zersiedelungseffekte; Angebotsverdichtung und Neue</u> <u>Verbindungen innerhalb der inneren Agglomeration.</u> <u>Ausgestaltung der Tramachse als langsamverkehrsfreundlicher Strassenraum,</u> <u>optimierte Zugänglichkeit für Fussgänger.</u>
<u>Wirtschaft:</u>	<u>Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des südlichen Dreispitzareals und der</u> <u>Hauptentwicklungsachse Wienstrasse.</u> <u>Tram als zentrales Element zur städtebaulichen Öffnung und Aktivierung, Schaf-</u> <u>fung von neuen öffentlichen Räumen.</u>
<u>Umwelt:</u>	<u>Positiver Effekt durch Konzentration der Arbeitsplätze und MIV-Fahrtenbe-</u> <u>schränkung.</u>

[Flächenverbrauch beschränkt sich weitestgehend auf bereits bestehende Verkehrsflächen.](#)

Kosten: [ca. 51 Mio. CHF \(+/- 30%\)](#)

Termine: [mittelfristig \(5 - 15 Jahre\)](#)

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB
(Tramverbindung "Margarethenstich")

Alternativ zur Tramverlängerung Binningen ist gemäss RRB Nr. 1753 vom 4. Dez. 2007 ist eine Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB mit einer neuen Verbindung über den Margarethenstich in Basel zu schaffen. Sie hat aber gegenüber der Tramverlängerung Binningen Nachteile bei der Liniennetzgestaltung. Gleichzeitig ist ein Ausbau des Einspurabschnitts beim Spiesshöfli auf Doppelspur zwingend und demzufolge als fester Bestandteil der Tramverbindung Margarethenstich zu behandeln.

Eine NIBA-Untersuchung (Bewertungsmethodik "Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte" des Bundesamts für Verkehr) ergab für dieses Projekt ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis.

Siedlung: Verbesserte und neue direkte ÖV-Erschliessung des Leimentales mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB.

Wirtschaft: Direkte ÖV-Anbindung des Leimentales an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden mit entsprechenden Reisezeitverkürzungen.

Umwelt: Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, dichtbesiedelten Arbeits- und Wohngebiet.

Kosten: rund 17 Mio. Fr.

Termine: [kurzfristig \(0 – 5 Jahre\)](#), ~~[mittelfristig \(5 – 15 Jahre\)](#)~~

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB
(Tramtunnel Bruderholz)

Als langfristige Option der Verbesserung der Anbindung des Leimentales an die Stadt Basel wird ein Tramtunnel zwischen Bottingen und dem Gundeldinger-Quartier in Betracht gezogen. Dabei würde das Kantonsspital Bruderholz durch eine unterirdische Haltestelle bedient. Durch diese beschleunigte Linienführung würde ein Fahrzeitgewinn von rund 10 Minuten erzielt. Das Projekt weist ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (NIBA-Untersuchung).

Die genaue Linienführung ist noch nicht evaluiert. Nach ersten Einschätzungen könnten das Südportal in Bottingen bei der Margarethenstrasse, und das Nordportal im Gundeldinger Quartier ausgangs der Wolfschlucht zu liegen kommen.

Siedlung: Die Verbesserung der Anbindung an die Stadt Basel könnte im mittleren und hinteren Leimental einen deutlichen Siedlungsdruck zur Folge haben.

Wirtschaft: Die Verbesserung der Anbindung des mittleren und hinteren Leimentals an die Stadt Basel bewirkt eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität und die Verkürzung der Fahrzeit bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: ca. 150 - 220 [Mio. CHF](#)

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung Binningen - Oberwil
(Tramtunnel Bruderholz)

Im Zuge der Arbeiten zur Optimierung der ÖV-Erschliessung des Leimentals entstand die Idee einer Verlängerung der Tramlinie 2 nach Oberwil und eventuell nach Biel-Benken. Dadurch könnte die Tramlinie 2 gestärkt und die westliche Seite des Leimentals besser an Basel angebunden werden.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht untersucht

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung
Pratteln - Buholz

Eine Verlängerung der Tramlinie 14 Richtung Buholz bringt einem grossen Teil der Gemeinde Pratteln ein stark verbessertes, vom motorisierten Individualverkehr unabhängiges ÖV-Angebot. Am 11. April 1991 hat der Landrat auf eine Verlängerung der Linie 14 um ca. 600 m bis zur Zweiengasse verzichtet.

Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein rechtskräftiges Generelles Projekt vor mit entsprechender Genehmigung des BAV. Das Trasse ist seit dem Bau der Tramlinie nach Pratteln im Besitz der BLT (bzw. Vorgängergesellschaft). Die Tramverlängerung ab Zweiengasse bis Buholz ist nur bei gleichzeitiger Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Pratteln, Buholz sinnvoll. Das Areal ab Zweiengasse ist auf einem ersten Abschnitt im Besitz der BLT.

Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: keine aktuellen Angaben
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

[Tramerschliessung Salina Raurica \(1. Etappe\)](#)
[Tramverlängerung Pratteln - Augst](#)

Die Gesamtplanung Salina Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert.

Eine wesentliche Massnahme im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist die Verlängerung des bestehenden Tramtrassees - [in zwei Etappen](#) - vom heutigen Endpunkt Pratteln bis zur Gemeindegrenze Augst. Durch die Führung durch das Gebiet Grüssen sowie in zentraler Lage durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica in der Rheinebene wird eine optimale Attraktivität erzielt.

Die Schaffung einer neuen Infrastruktur wird ergänzt durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements.

[In der ersten Etappe wird die Tramlinie ins Gewerbegebiet Grüssen geführt, welches ein wichtiger Standort für verkehrsentensive Einrichtungen ist.](#)

[Die volle Wirksamkeit der Tramverlängerung \(auch für das Gewerbegebiet Grüssen\) stellt sich selbstverständlich erst mit der Vollendung der 2. Etappe ein.](#)

Siedlung: Die Erreichbarkeit der Gebiete Grüssen, Salina Raurica und Längi Nord wird durch die neue ÖV-Erschliessung verbessert.

[Nur eine optimale Anbindung an den ÖV gewährleistet eine konzentrierte Entwicklung des Gebiets Salina Raurica.](#)

[Die Line prägt den öffentlichen Raum wesentlich und ermöglicht insbesondere die Aufwertung hoch frequentierter Räume um die Haltepunkte.](#)

[Die Tramverlängerung bietet die attraktive Möglichkeit, das LV-Netz zu ergänzen und zu stärken. Insbesondere die Korridore Gallenweg \(mit Anschluss an die SBB\) und Grüssenhölzliweg werden zu attraktiven Langsamverkehrsachsen.](#)

Wirtschaft: Die verkehrliche Erschliessung ist eine wichtige Voraussetzung für die Bereitstellung attraktiver Wirtschaftsstandorte im Perimeter Salina Raurica.

[Mit der Tramlinie wird die Erreichbarkeit der publikumsintensiven Einrichtungen in Grüssen wesentlich verbessert.](#)

[Der neue Tramlinienabschnitt wird dank der Verlängerung direkt mit dem Bahnhof Pratteln verbunden. Die Verknüpfung erfolgt über direkte Zugänge zu den Gleisen.](#)

Umwelt: Noch nicht abschliessend untersucht. Durch die Schaffung eines attraktiven ÖV-Angebotes können die Umweltauswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemindert werden.

[Die zu erwartende deutliche Zunahme des MIV im Gebiet wird durch die Tramlinie wesentlich abgemildert.](#)

[Die Tramlinie wird mehrheitlich in das kommunale Erschliessungsnetz integriert und beansprucht somit kaum neue Flächen.](#)

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Schiennetz

Kosten: ca. 80 Mio. CHF (1. Etappe)keine aktuellen Angaben
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)mittelfristig (5 – 15 Jahre)

Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)

In der zweiten Etappe wird die Tramlinie vom Gewerbegebiet Grüssen zur Bushaltestelle Augst geführt und durchquert dabei das Schwerpunktgebiet Salina Raurica und erschliesst dieses mit drei neuen Tramhaltestellen. Die Tramprojektion erfolgt in enger Abstimmung mit der Verlegung der Rheinstrasse (M4) und der kommunalen Strassennetz- und Nutzungsplanung. An der Bushaltestelle Augst (als neuem Umsteigeknoten) wird eine neue Platzsituation mit identitätsstiftendem und siedlungsorientiertem Charakter geschaffen.

Siedlung: Nur eine optimale Anbindung an den ÖV gewährleistet eine konzentrierte Entwicklung des Gebiets Salina Raurica.
Die Line prägt den öffentlichen Raum wesentlich, und ermöglicht insbesondere die Aufwertung hoch frequentierter Räume um die Haltepunkte.
Beitrag zur subjektiven Sicherheit durch neue Plätze mit Aufenthaltsqualität

Wirtschaft: Mit der Tramlinie wird die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets Salina Raurica sowie der publikumsintensiven Einrichtungen in Grüssen wesentlich verbessert.
Die Tramlinie ermöglicht eine „stadtartige“ Mobilität und so die Nähe von Wohn- und Arbeitsplätzen.

Umwelt: Die zu erwartende deutliche Zunahme des MIV im Gebiet wird durch die Tramlinie wesentlich abgemildert.
Tram ist ein wichtiger Baustein in der Verkehrsberuhigung (verkehrliche Wasserscheide) von Salina Raurica.
Die Tramlinie wird mehrheitlich in das kommunale Erschliessungsnetz integriert und beansprucht somit kaum neue Flächen.

Kosten: ca. 60 Mio. CHF
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tramverlängerung Allschwil-Letten

Verlängerung der Tramlinie 8 von der heutigen Endstation Neuweilerstrasse bis Allschwil-Letten. Die weitere Verlängerung entlang der Binningerstrasse Richtung Dorfkern ist für einen späteren Ausbauschritt zu prüfen und wird im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) definiert.

Siedlung: Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit Mischnutzung Arbeiten und Wohnen.
Qualitative Verbesserung der öffentlichen Räume (Neugestaltung des Strassenraumes einschliesslich Plätzen).

Wirtschaft: Verbesserte Erreichbarkeit im Raum Allschwil.
Netzergänzung, neue Haltestellen, bessere ÖV-Erschliessung von Allschwil, Erhöhung des Fahrkomforts.

Umwelt: Geringe Reduktion der Belastung durch Wegfall von Dieselnussen.
Kein zusätzlicher Flächenverbrauch, Tramtrasse auf bereits bestehenden Verkehrsflächen.

Kosten: ca. 20 Mio. CHF
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Expresstram Linie 10

Das Leimen-/Birsigtal ist stadtnah und dicht besiedelt, verfügt aber weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Im Rahmen der aktuell laufenden Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) zeigen die Zwischenergebnisse, dass mittelfristig eine Beschleunigung der radialen Tramlinien im Leimental die massgebende Handlungsoption darstellt. Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung ist es naheliegend, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Tramlinien (Linien 10 und 17) mittels einer Funktionstrennung zu verbessern. Dies

durch Beschleunigung einer der beiden Linien mit selektiver Haltestellenbedienung. Dazu sind an Haltestellen mit Durchfahrt umfangreiche Sicherungsmassnahmen vorzunehmen.

- Siedlung: Das bereits dicht besiedelte Gebiet wird aufgewertet und durch einen schnellen ÖV vernetzt.
Die Massnahme kann einen Beitrag für die weitere Erhöhung der Siedlungsdichte leisten.
- Wirtschaft: Deutliche Fahrzeitreduktion zwischen Ettingen – Basel SBB (inkl. Margarethenstich) bringt deutlich positiven Effekt.
Das dicht besiedelte Gebiet wird deutlich besser erreichbar und besser vernetzt.
Die P&R Anlage in Oberwil wird besser angebunden. Weitere P&R Anlagen können sinnvoll eingebunden werden.
- Umwelt: Mittlerer Modal Split-Effekt. Der ÖV wird deutlich attraktiver und besser auf das überregionale Netz (Basel SBB) angebunden.
Es werden keine zusätzlichen Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets beansprucht.
- Kosten: ca. 20 Mio. CHF
- Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tangentialverbindung ÖV-Korridor

Reinach - Dornach

Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südumfahrung Basel" wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Tramlinien 11 und 10 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach geprüft und die Machbarkeit nachgewiesen. Die gemachten Abklärungen genügen jedoch nicht, um bereits definitive Entscheide zu treffen.

Zur Realisierung des Vorhabens wären im Wesentlichen eine neue Brücke über die Schweizerische Hauptverkehrsstrasse 18 sowie eine neue Tramunterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsrücke bzw. bei den Kreiseln Dornacherstrasse - Bruggstrasse nötig. Es ist davon auszugehen, dass die bestehende Brücke ersetzt werden muss. Eine eigene Verkehrsfläche für den öffentlichen Verkehr ist auf dieser stark staugefährdeten Achse äusserst wichtig. Gegenwärtig läuft die entsprechende Planung unter dem Namen "ELBA" (Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil). Kurzfristige Massnahmen im Langsamverkehr sind in den LV-Paketen des Agglomerationsprogramms enthalten. Die Konkretisierung der ÖV-seitigen Massnahmen erfolgt nach Abschluss der ELBA-Planung. Darin ist auch die weitere Verknüpfung mit dem Umfeld, insbesondere Richtung Leimental, zu prüfen. Als Zwischenlösung wurde ein Probebetrieb (Bus) bis Ende 2009 eingeführt.

- Siedlung: Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes "Kägen" mit vielen Arbeitsplätzen wird mittels eines neuen und attraktiven ÖV-Angebotes für eine grosse Anzahl von Personen/Pendler neu erschlossen/erhöht.
- Wirtschaft: Verbesserte wie auch neue, attraktive ÖV-Erschliessung mit direktem Zugang zu den SBB-Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Basel SBB. Zusätzliche Steigerung der Standortattraktivität des wichtigen Gewerbegebietes "Kägen".
- Umwelt: Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, mit vielen Arbeitsplätzen ausgestatteten Arbeits- und Einkaufsgebiet.
- Kosten: Kostenschätzung 30-34.5 Mio. CHF
- Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Pollyfeld Muttenz)

Die Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dreispitz und St. Jakob stellt eine Querverbindung zwischen den ÖV-Einfallssachsen aus dem Birseck und dem Ergolz-/ Fricktal dar und ermöglicht das Anbieten einer zusätzlichen Linie im Quartier Gundeldingen mit neuer Anbindung nach Osten. Weiter kann eine direkte Fahrmöglichkeit vom Sport- und Eventraum St. Jakob an den Bahnhof Basel SBB geschaffen werden. In Abhängigkeit der Entwicklungen im Bahnhofsgelände Muttenz

(Polyfeld) kann die neue Strecke später via Polyfeld an den Bahnhof Muttenz verlängert werden.
Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung resultierte aus der Tramnetzplanung 2020. Als nächster Schritt gilt es eine Parlamentsvorlage für die Erarbeitung einer Vorstudie aufzugleisen.

Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: Erhöhter Gesamtnutzen des Tramnetzes
Weitere Effekte und Nutzen sind noch nicht untersucht.
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: ca. 45 Mio. CHF (+/- 50%)
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

[Doppelspurausbau
Waldenburgerbahn,
Abschnitt Lampenberg-
Hölstein](#)

Die Waldenburgerbahn verkehrt in den Spitzenstunden im 15-Minutentakt zwischen Liestal und Waldenburg. Aufgrund der durchgehend einspurigen Strecke sind Zugskreuzungen nur an den Kreuzungsstationen möglich. Um eine höhere Flexibilität bei der Fahrplangestaltung zu erreichen und die Fahrplanstabilität zu erhöhen, muss der Abschnitt Lampenberg-Hölstein auf Doppelspur ausgebaut werden.

Siedlung: Aufwertung des gesamten Korridors (Waldenburgergtal)
Wirtschaft: Höhere Erreichbarkeit des Waldenburgergtals.
Grössere Flexibilität für Fahrplangestaltung und höhere Fahrplanstabilität.
Umwelt: Geringer Modal Split Effekt mit entsprechender Reduktion der strassenbedingten Luftbelastung
Kosten: ca. 40 Mio. CHF
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- b) Für die Regio S-Bahn Linien S1 und S 3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- c) Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätsvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- d) Der Ausbau der Vorortslinien ist weiterzuführen.
- e) Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- f) Wo die Netzwirkung verbessert wird und/oder es die Nachfrage rechtfertigt, soll die Schieneninfrastruktur erweitert werden. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden.
- g) Die Verknüpfungspunkte zwischen den zubringenden Bussen und den Bahnen sind zu optimieren. Ebenso diejenigen zwischen den individuellen, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Langsamverkehr. Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden.
- h) Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.
- i) Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.

Planungsanweisungen

Die zuständigen, kantonalen Stellen werden angewiesen, eine Strategie zur ÖV-Priorisierung, welche auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs aufnimmt, auszuarbeiten. a) Der Regierungsrat wird beauftragt, bezüglich der Linienführung der S-Bahn (Herzstück Regio-S-Bahn) mit dem Kanton Basel-Stadt das Gespräch aufzunehmen.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen:

- ~~Tramerschliessung Salina-Raurica (1. Etappe)~~
- ~~Tramerschliessung Salina-Raurica (2. Etappe)~~
- ~~Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen~~
- ~~ÖV-Drehscheibe Laufen~~
- ~~Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain~~
- ~~Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau~~
- ~~Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen-Flüh~~
- ~~Schieneranbindung Süd Auhafen Muttenz (Güterverkehr)~~
- ~~Doppelspurausbau Ettingen-Flüh (bis Kantonsgrenze)~~

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

- ~~Neue Tramverbindung Dreispitz~~
- ~~Tramverlängerung Allschwil-Letten~~
- ~~Expresstram Linie 10~~
- ~~ÖV-Korridor Reinach-Dornach~~
- ~~Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein~~
- ~~Tramverlängerung Pratteln-Augst (Trasseesicherung) Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (Trasseesicherung)~~

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- Neues ~~Perrongleis Wendegleis~~ Aesch
- ~~Ausbau Hafentram/Ringerschliessung (Güterverkehr)~~
- ~~Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)~~
- ~~Tangentialverbindung Reinach-Dornach~~
- Tramtunnel Bruderholz
- Tramverbindung Binningen-Oberwil
- ~~Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)~~

Formatiert: Einzug: Links: 24 px,
Keine Aufzählungen oder
Nummerierungen

Verkehr

Langsamverkehr / Wegnetze

Wanderwege

A. Ausgangslage

Das Wanderwegnetz im Kanton Basel-Landschaft umfasst rund 1'100 km. 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.

Mit Beschluss vom 6.12.1993 hat der Landrat den Regionalplan Fuss- und Wanderwege mit zugehörigem Dekret genehmigt (in Kraft seit 1.1.1994). Mit Beschluss vom 18.9.1997 erfolgte die Ergänzung mit den Teilplänen für den Bezirk Laufen (in Kraft seit 1.1.1998).

Mit dem Erlass des Richtplanes werden der Regionalplan Fuss- und Wanderwege und das dazugehörige Dekret aufgehoben. Die Bestimmungen betr. der Wanderwege werden in den Richtplan und das vorliegende Objektblatt integriert.

Mit Beschluss vom 7. Dezember 2010 hat der Landrat einem Verpflichtungskredit für die Überprüfung und Neusignalisation des Wanderwegnetzes zugestimmt. Entsprechend den Qualitätszielen, wie sie für das Wanderwegnetz in der Schweiz definiert sind, ist auch für das Baselbieter Wanderwegnetz die Qualitätssteigerung das Hauptziel. Dies bedeutet: attraktivere Wegführungen, weniger Hartbelagsflächen, bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr, eindeutige und klare Signalisation. Dabei ist nicht auszuschliessen, dass das bestehende Wanderwegnetz in seiner Gesamtheit reduziert wird, da Parallelrouten und Redundanzen eliminiert werden. Auf eine eigentliche Erweiterung des Wanderwegnetzes wird bewusst verzichtet.

Für die Überprüfung des Wanderwegnetzes wird der Kanton in mehrere zusammenhängende Wandergebiete unterteilt, die jeweils separat bearbeitet werden. Neue resp. überarbeitete Wanderwegnetze liegen für das Laufental und den Bezirk Arlesheim westlich der Birs sowie für die Gemeinden rund um den Gempfen vor.

B. Ziele

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. (KORE)
- Ein zusammenhängendes markiertes Wanderwegnetz soll aufgebaut und unterhalten werden.
- Das Wanderwegnetz soll möglichst frei und gefahrlos begehbar sein. Der Hartbelagsanteil soll ausserorts auf maximal 10% begrenzt sein.
- Bei neuen Wanderwegen ist auf sensible Gebiete Rücksicht zu nehmen.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	▪ Beitrag für eine nachhaltige und gesunde Mobilität in der Region Basel
	Siedlung	▪ keine
	Erholung/Wohlfahrt	▪ Erschliessung von Räumen für die Extensiverholung ▪ Gesundheitsförderung
	Soziale Aspekte	▪ Naherholung, Begegnungsmöglichkeiten
	Wirtschaftliche Aspekte	▪ Tourismusförderung ▪ mögliche Konflikte zu Interessen der Landwirtschaft (Verteuerung von Hoferschliessungen)
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ ca. 80'000-90'000 CHF pro Jahr für Markierung
Umwelt	Natur/Landschaft	▪ zu intensive Nutzung bei Feuerstellen möglich
	Grundwasser/Boden	▪ keine

Verkehr

Langsamverkehr / Wegnetze

Historische Verkehrswege (neu)

A. Ausgangslage

Historische Verkehrswege, deren Geländeformen (z.B. Böschungen, Hohlwege) oder begleitende Elemente (z.B. Wegkreuze, Brücken) gelten als Kulturdenkmäler, also als von Menschenhand geschaffene Werke von besonderer Bedeutung. Beim Schutz der historischen Verkehrswege geht es somit um den Erhalt des historischen Kulturgutes, gleichzeitig aber auch in bedeutendem Masse um den Erhalt landschaftsprägender Elemente, die historische Verkehrswege doch häufig begleiten. Ihr Verschwinden hätte nicht nur den Verlust eines Teils des historischen Erbes zur Folge, sondern würde gleichzeitig auch eine Verminderung der landschaftlichen Vielfalt bedeuten.

Mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS), das am 1. Juli 2010 in Kraft trat, wurden durch den Bund Grundlagen geschaffen, welche die Kantone bei der Erstellung ihrer Richtpläne zu berücksichtigen haben. Beim IVS handelt es sich um ein Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG).

Als historische Verkehrswege gelten Wege, Strassen und Wasserwege aus früheren Epochen, deren Substanz mindestens abschnittsweise erhalten ist und die durch historische Dokumente belegt sind.

Das Bundesinventar (d.h. Strecken von nationaler Bedeutung) umfasst im Kanton Basel-Landschaft rund 3.2 km der Kategorie "mit viel Substanz" und rund 59 km der Kategorie "mit Substanz". Der Kanton hat zusätzlich die Strecken von regionaler und lokaler Bedeutung erheben und dokumentieren lassen. Inventarkarte, Geländekarte und Objektbeschreibungen sind unter www.geo.bl.ch einsehbar.

B. Ziele

- Der Pflege des Ortsbildes und dem Erhalt der Kulturdenkmäler ist vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken. (KORE)
- Ästhetisch hochwertige und kleinräumig gegliederte Landschaften sowie regionaltypische Landschaften sind zu erhalten und zu fördern. (KORE)
- Die historischen Verkehrswege sind durch ortsplannerische Schutzmassnahmen zu sichern.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ Strassenabschnitte, die Bestandteil des IVS sind, unterliegen erhöhten Anforderungen bei Sanierung und Ausbau
Siedlung	▪ Erhaltung wichtiger Elemente der Baselbieter Kulturlandschaft
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung von attraktiven Elementen in den Erholungsgebieten
Soziale Aspekte	▪ Erhaltung identitätsstiftender Kulturelemente
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Förderung des sanften Tourismus
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ Erhaltung wichtiger Elemente der Baselbieter Kulturlandschaft
Grundwasser/Boden	▪ keine
Lärm/Luft	▪ keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) An der langfristigen Erhaltung der historischen Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung besteht ein kantonales Interesse.
- b) Kanton und Gemeinden nehmen ihre Verantwortung für die Erhaltung und Entwicklung der historischen Verkehrswege wahr.
- c) Sie berücksichtigen das IVS in der Interessensabwägung bei Planungen und bei der Realisierung von raumwirksamen Vorhaben.

Planungsanweisungen

- a) Kanton und Gemeinden berücksichtigen die historischen Verkehrswege in ihrer Richt- resp. Nutzungsplanung.
- b) Kanton und Gemeinden zeigen in ihren Planungsberichten gemäss Art. 47 RPV auf, wie sie die historischen Verkehrswege berücksichtigen.
- c) Kanton und Gemeinden fördern Kenntnis und Wissen über die historischen Verkehrswege durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit.
- d) Historische Verkehrswege, die sich als Wanderwege eignen, sind vom Kanton in das Wanderwegnetz einzubeziehen.
- e) Die Gemeinden übernehmen den Verlauf der historischen Verkehrswege der Kategorien "mit viel Substanz" und "mit Substanz" als orientierenden Inhalt in ihre Strassennetzpläne.

G

G1

G 1.P

Gebietsplanungen

Salina-Raurica

Detailplan gemäss LRB vom 15.1.2009



Richtplan-Gesamtkarte, Anpassung 2012, Entwurf

Massstab 1:50'000

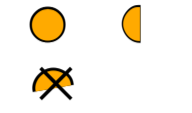
Beschlussinhalt

V 2.1 / V 2.2 Übergeordnete Projekte (BL) / Kantonsstrassennetz

Neubau/Ausbau Voll-/Halbanschluss
Aufhebung Halbanschluss

Ausgangs-
lage (neu)

Richtplan-
inhalt (neu)



V 2.1 Ausserkantonaless Strassenetz

Neubau / Ausbau Tunnel



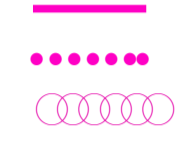
V 2.1 / V 2.3 Schienennetz Normalspur

Neubau / Ausbau



V 2.3 Schienennetz Schmalspur

Bauvorhaben
Trassefreihaltung
ÖV-Korridor



V 2.1 / V 2.3 Ausserkantonaless Schienennetz

Normalspur Bauvorhaben
Schmalspur Bauvorhaben



L 3.1 Vorranggebiet Natur

Klingenthal / Lachmatt



Informativer Inhalt (Fortschreibung)

V 2.1 Nationalstrassenetz (BL)

Ausbau offene Strecke / Tunnel / Vollanschluss

Richtplankarten-
aussage (neu)



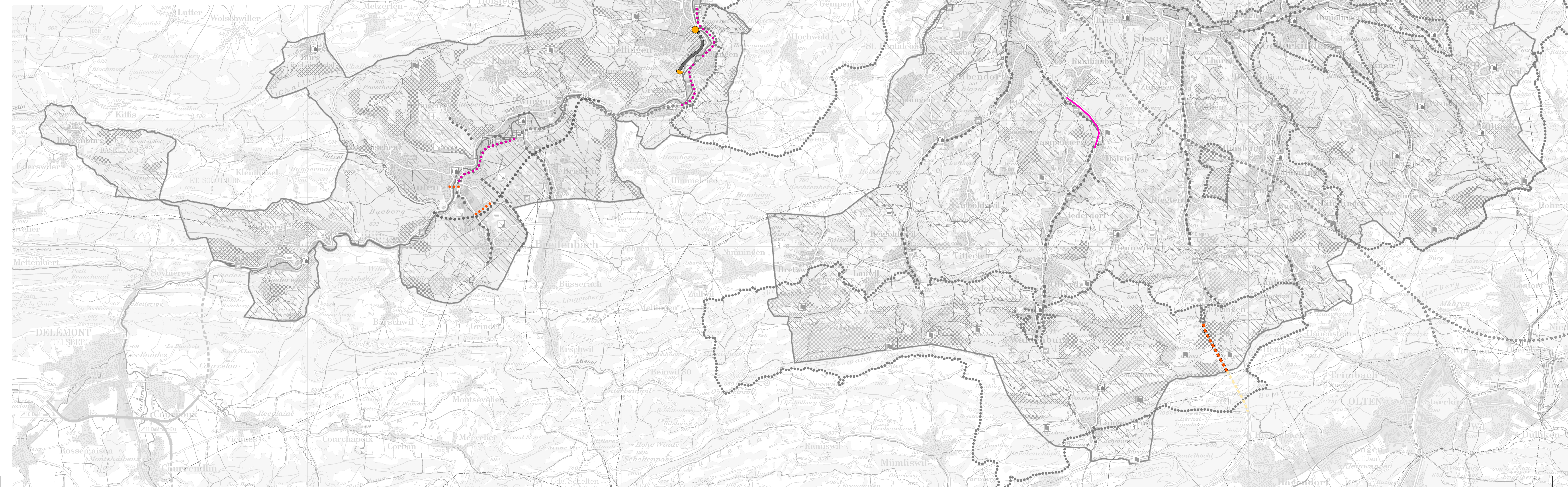
V 2.2 Kantonsstrassenetz

Neubau/Ausbau (Trasseesicherung)



Beschlüsse:

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





Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur
Anpassung 2012, Entwurf

Massstab 1:50'000

Beschlussinhalt

Neue Netzelemente

- V 2.1 Schienennetz Normalspur (Trasseesicherung)
- V 2.3 Schienennetz Normalspur
- V 2.3 Schienennetz Schmalspur
- V 2.3 Schienennetz Schmalspur Trasseesicherung
- V 2.2 Kantonsstrassennetz Voll- / Halbanchluss
- V 3.2 Wanderwege (neu)

Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton

- Hauptverkehrsstrasse, Übernahme (Festsetzung)
- übrige Kantonsstrasse, Übernahme (Festsetzung)
- Aufhebung Übernahme

Neue Klassierung

- Hochleistungsstrasse von nationaler Bedeutung (offene Strecke / Tunnel - Voll / Halbanchluss)
- Hauptverkehrsstrasse von nationaler Bedeutung (offene Strecke - Voll / Halbanchluss)
- Hauptverkehrsstrasse
- übrige Kantonsstrasse

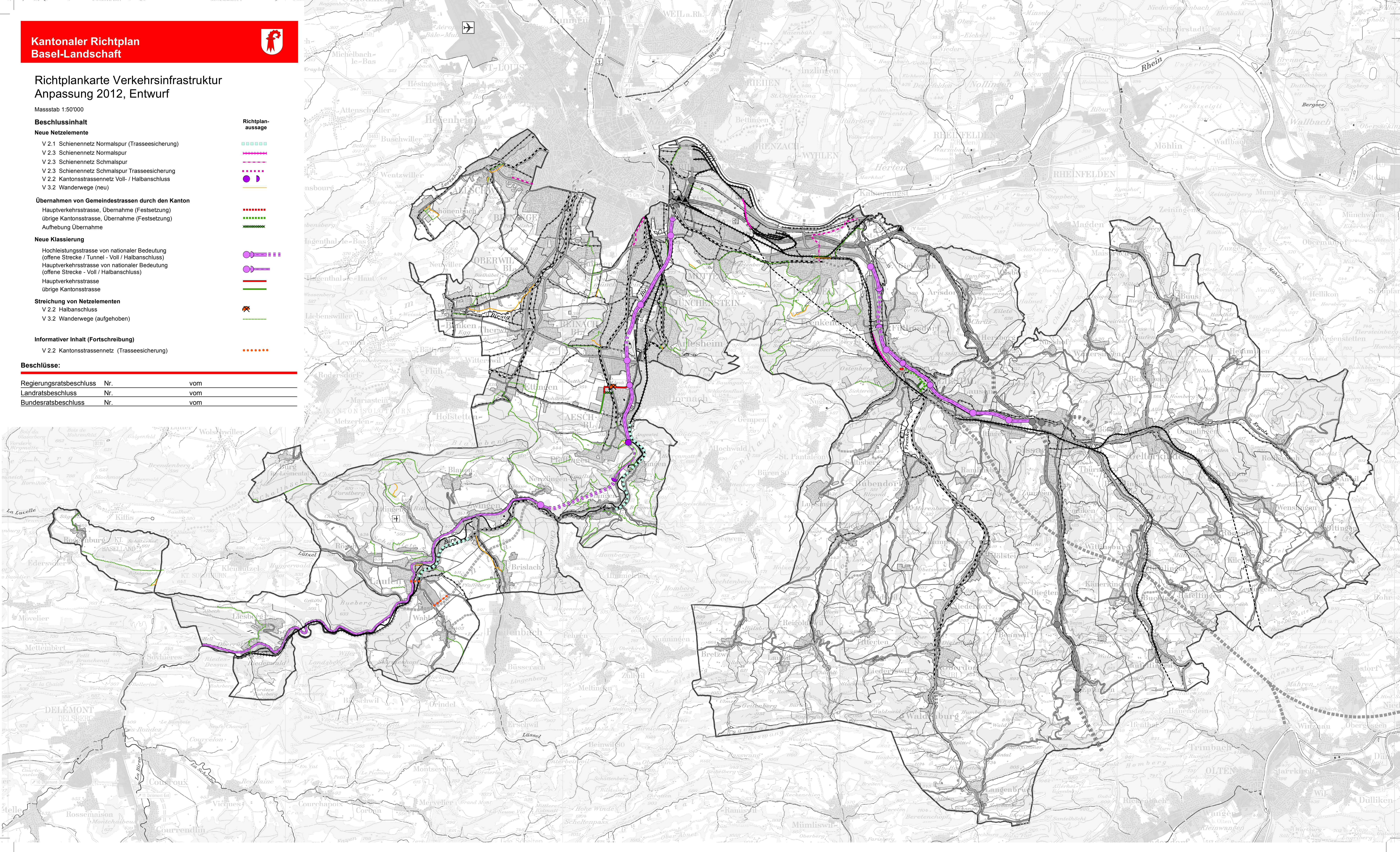
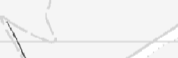
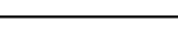
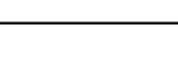
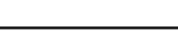
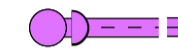
Streichung von Netzelementen

- V 2.2 Halbanchluss
- V 3.2 Wanderwege (aufgehoben)

Informativer Inhalt (Fortschreibung)

- V 2.2 Kantonsstrassennetz (Trasseesicherung)

Richtplan-
aussage



Beschlüsse:		
Regierungsratsbeschluss	Nr.	vom
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss	Nr.	vom