



---

Kanton Basel-Landschaft

---

---

**Bau- und Umweltschutzdirektion**

---

## **Verkehrspolitik im Kanton Basel-Landschaft**

**Medienzmenge**

Pratteln, 14. August 2014

**Sabine Pegoraro**

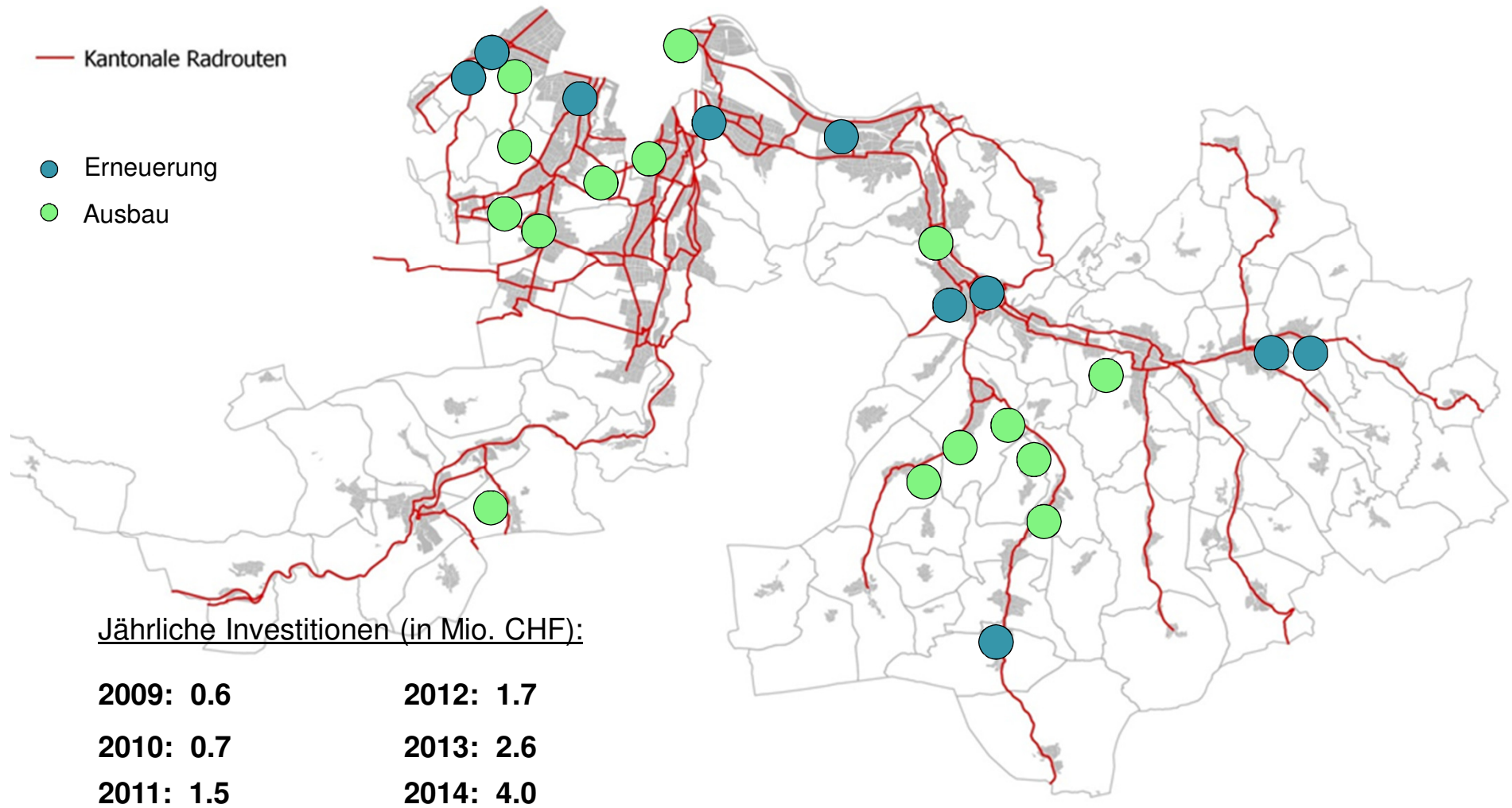
**Regierungsrätin, Bau- und Umweltschutzdirektion BL**

## **Inhalt:**

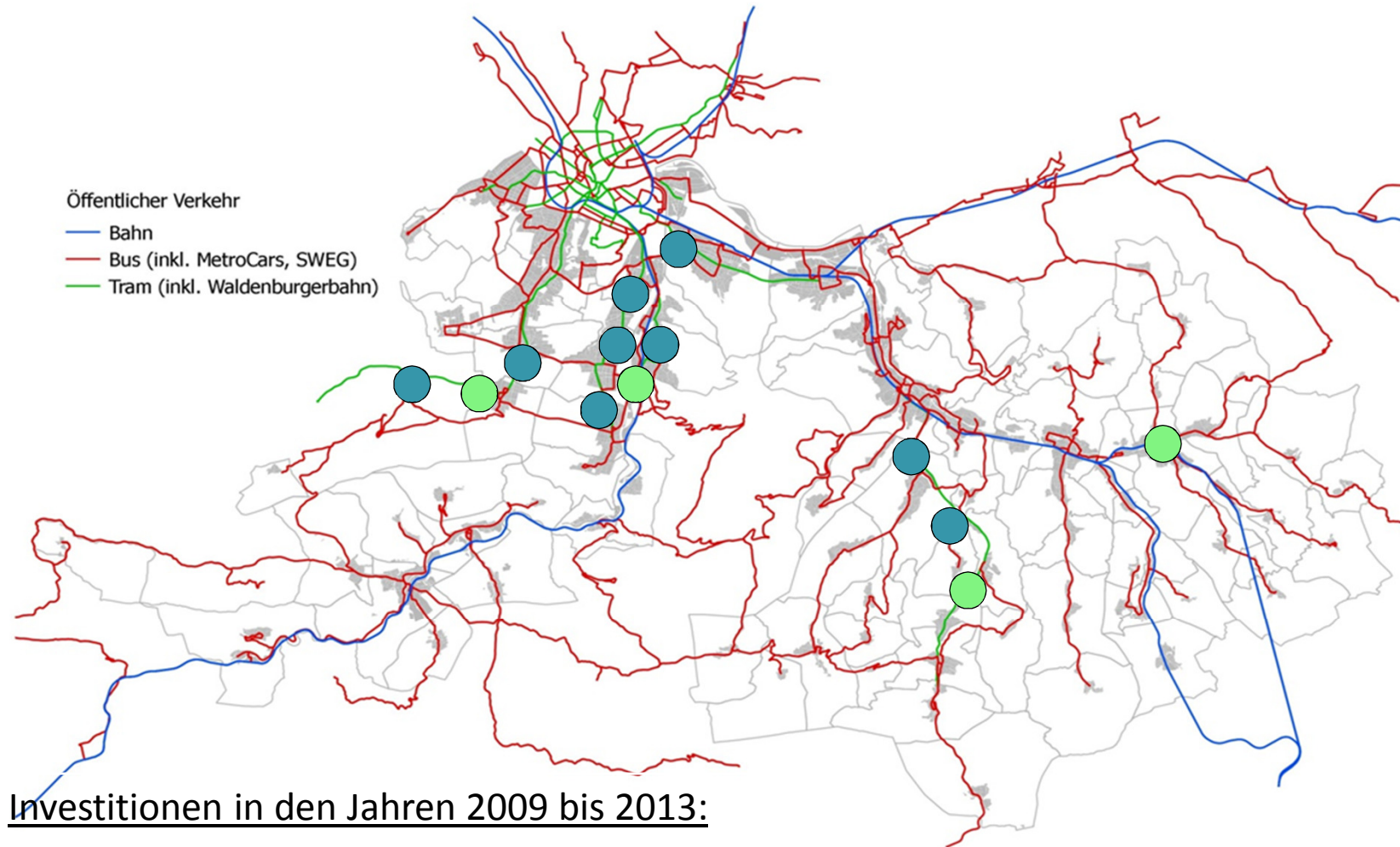
- 1. Massnahmen in den letzten 5 Jahren**
- 2. Verkehrsinfrastruktur-Strategie**
- 3. Strategie bis 2020 (ÖV und MIV)**
- 4. Finanzierung**

- 1. Massnahmen in den letzten 5 Jahren**
2. Verkehrsinfrastruktur-Strategie
3. Strategie bis 2020 (ÖV und MIV)
4. Finanzierung

# Massnahmen im kantonalen Radroutennetz



# Massnahmen öffentlicher Verkehr - Infrastruktur

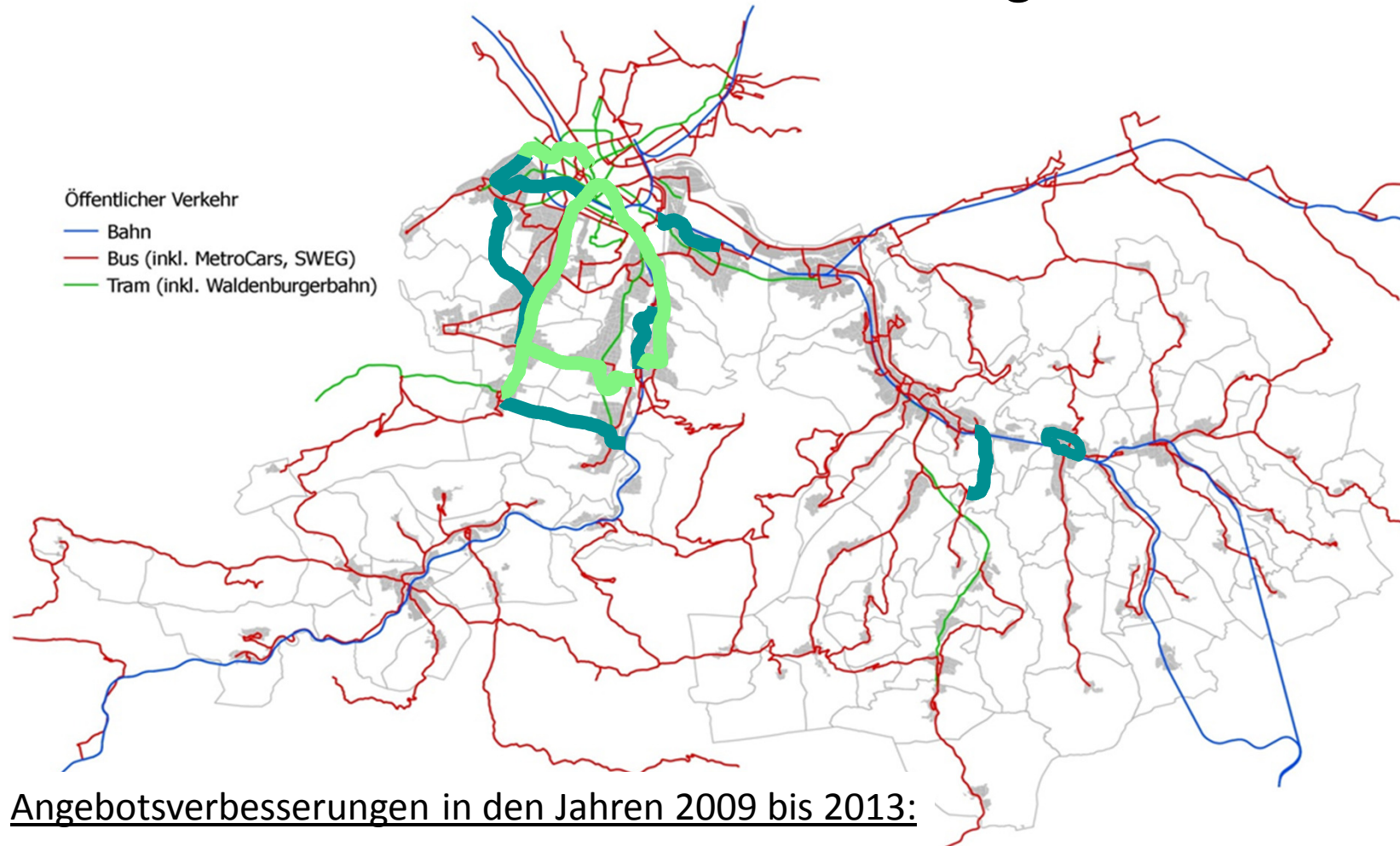


Investitionen in den Jahren 2009 bis 2013:

**Infrastruktur-Erneuerung: CHF 55 Mio.**

**Infrastruktur-Ausbau: CHF 60 Mio.**

# Massnahmen öffentlicher Verkehr - Angebot



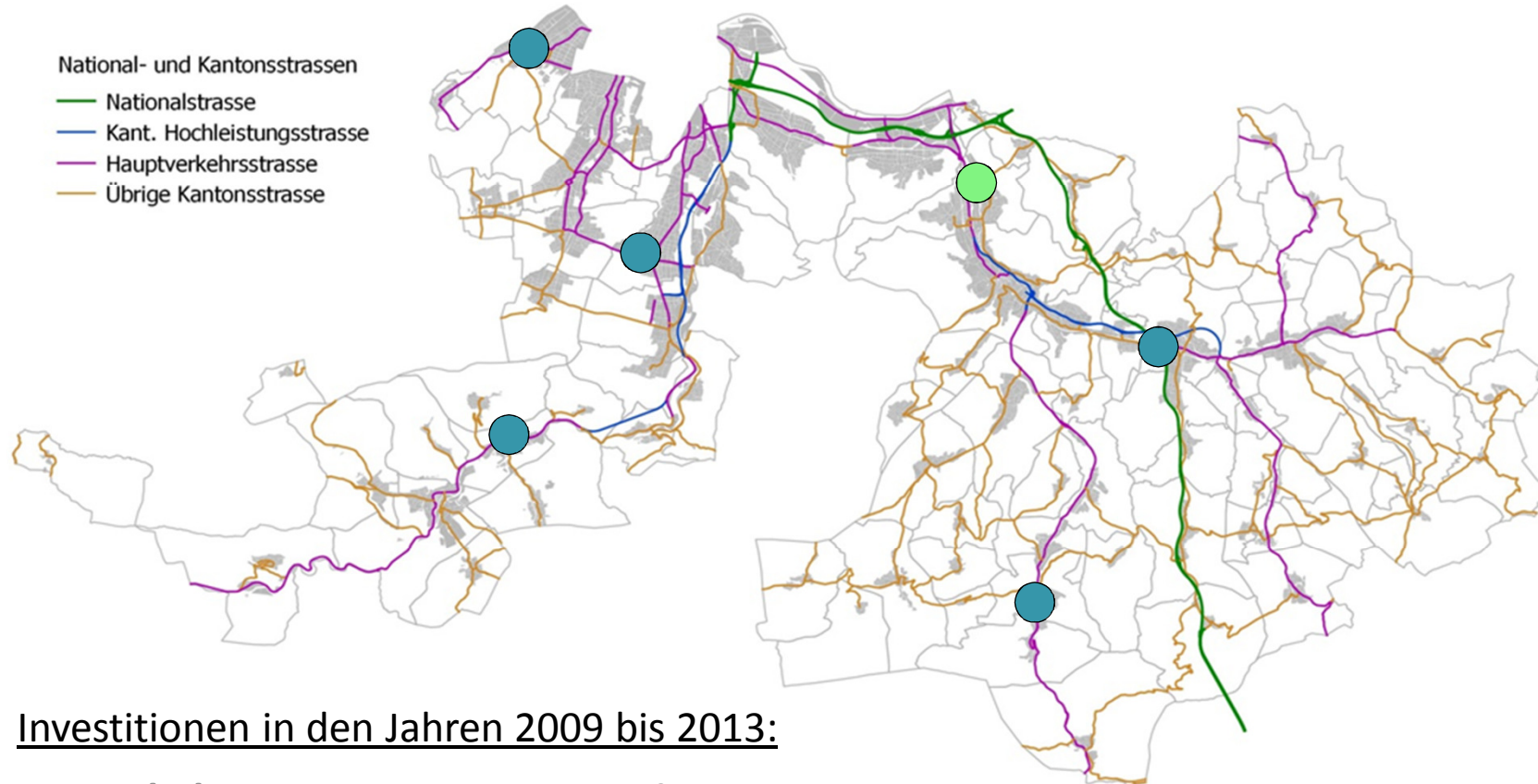
Angebotsverbesserungen in den Jahren 2009 bis 2013:

**Inbetriebnahme neuer Abschnitte: 7 Linien**

**Massgeblicher Angebotsausbau: 3 Linien**

**Neue Fahrzeuge (Tango, Busse): ganzes Netz**

# Massnahmen motorisierter Individualverkehr



Investitionen in den Jahren 2009 bis 2013:

Werterhalt: CHF 150 Mio.

Erneuerung: CHF 37 Mio.

Ausbau: CHF 400 Mio.

Wiederbeschaffungswert Strassen-Netz  
Inklusive H-Strassen: ca. CHF 3 Mrd.

## **Fazit Vergangenheit:**

Vor allem in das ÖV-Netz und –angebot ist sehr viel investiert worden. Die Bevölkerung kann von zahlreichen Verbesserungen profitieren.

Bei den Strassen besteht Nachholbedarf. Es gibt neuralgische Stellen mit täglichen Staus, die grossen volkswirtschaftlichen Schaden anrichten. Überlastete Siedlungsräume und zu entwickelnde Areale brauchen neue Erschliessungen.

## **Strategie Zukunft:**

Als Grundlage für die Entwicklung des Netzes steht über allem das Zukunftsbild 2030 des Agglomerations-Programms, das von 4 Kantonen und dem angrenzenden Ausland unterschrieben und prominent verkündet wurde.

Die Verkehrsinfrastruktur-Strategie (VIS) basiert auf zwei Säulen.

1. Werterhalt des bestehenden Netzes priorisiert nach ökonomischen Überlegungen (Erhaltungsplanung) und Wirkung in der Regierungsstrategie (z.B. Wirtschaftsoffensive).
2. Aus- und Umbauten abgestimmt auf die Entwicklungsgebiete gemäss Richtplan und Zukunftsbild 2030. Innerhalb der Teilräume und Cluster der Wirtschaftsoffensive priorisiert nach Wirksamkeit (anhand Kriterien Aggloprogramm) und Aufwärtskompatibilität für überregionale Wirkung.

## **Wichtige Änderung:**

Für den Ausbau der Schienen-Infrastruktur ist ab 2016 der Bund zuständig (FABI). Aktuell einzige verbleibende Ausnahme: mögliche Vorfinanzierungen (Doppelspurausbau im Laufental).

1. Massnahmen in den letzten 5 Jahren
- 2. Verkehrsinfrastruktur-Strategie**
3. Strategie bis 2020 (ÖV und MIV)
4. Finanzierung

# Verkehrsinfrastruktur-Strategie

## Werterhalt / Sicherheit

- Langfristiger Erhalt Funktionsfähigkeit
- Gesetzliche Verpflichtung

## Begonnene Arbeiten / Erneuerung

- Abschluss begonnener Arbeiten
- Sanierung mit Ohnehin-Kosten über 80 %

## 1 Ausgangslage / IST-Zustand

Optimale Ausnutzung von bestehender Infrastruktur

## Entwicklungsgebiete

- Arbeitsplatzgebiete kant. Bedeutung
- Schwerpunktgebiete Aggloprogramm
- Wirtschaftsoffensive strat. Areale
- Wirtschaftsoffensive Areal-DB

Verbesserte Erschliessung Entwicklungsgebiete

## 2 Ausbauten / Umbauten: Erste Stufe «Fokus Entwicklungsgebiete»

- Schlüsselmassnahmen (regionale Entwicklung ermöglichen)
- Massnahme mit hoher Kostenwirksamkeit (mittelfristig)
- Agglomerationsprogramme AP1 / AP2 (A/B) + FABI/STEP

Langfristige Ausbauten entwickeln/sichern

## 3 Ausbauten / Umbauten: Zweite Stufe

- Verbinden der Entwicklungsgebiete
- Grosse Neuanlagen für «Quantensprung» (langfristig)

Sinnvolle Cluster  
(mit Etappen/Zeitachse)

# 1. IST-Zustand allgemein

## Werterhalt / Sicherheit

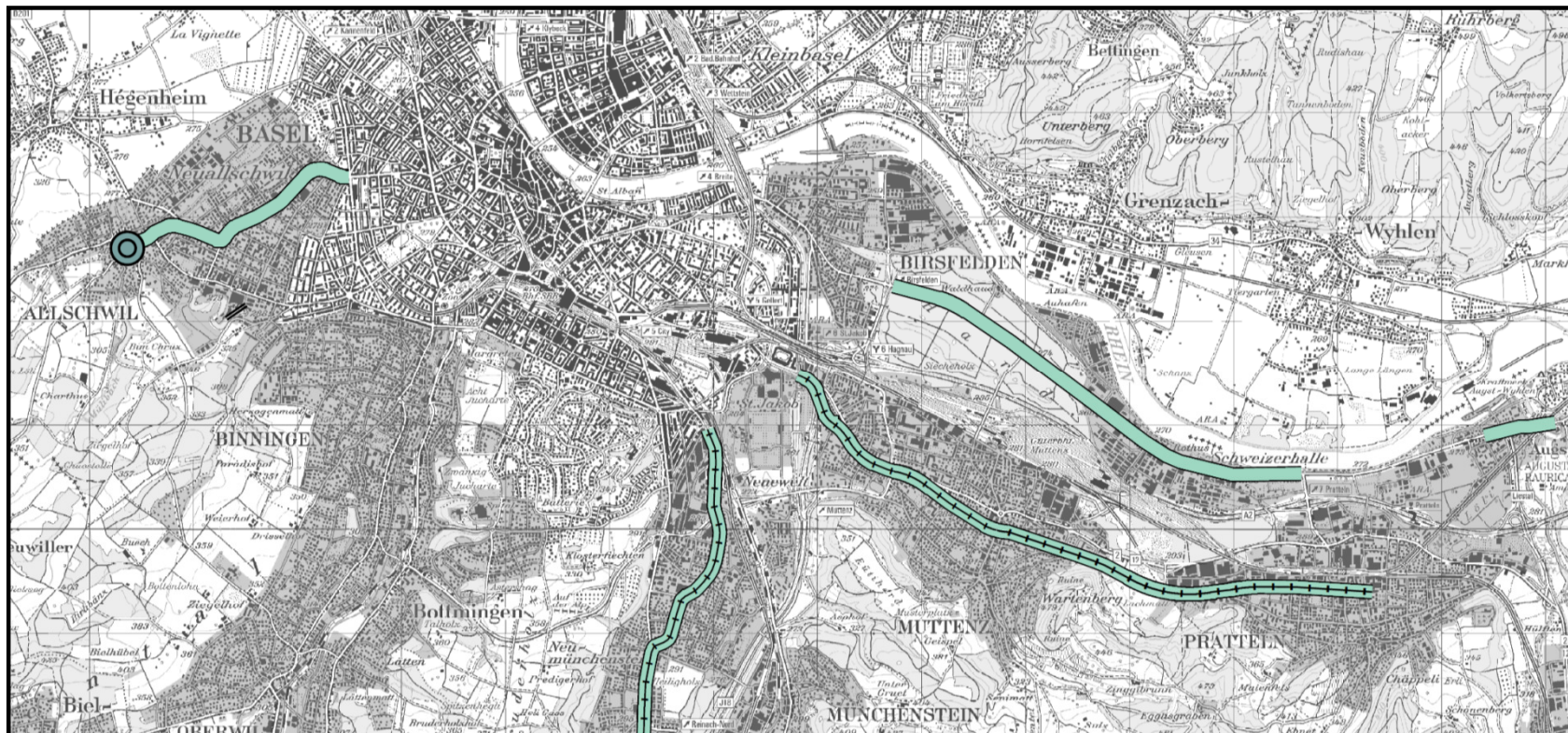
- Langfristiger Erhalt Funktionsfähigkeit
- Gesetzliche Verpflichtung

## 1 Ausgangslage / IST-Zustand

## Begonnene Arbeiten / Erneuerung

- Abschluss begonnener Arbeiten
- Sanierung mit Ohnehin-Kosten über 80 %

Ausschnitt



# 1. Schritt: IST-Zustand inklusive Entwicklungsgebiete

## Werterhalt / Sicherheit

- Langfristiger Erhalt Funktionsfähigkeit
- Gesetzliche Verpflichtung

## Begonnene Arbeiten / Erneuerung

- Abschluss begonnener Arbeiten
- Sanierung mit Ohnehin-Kosten über 80 %

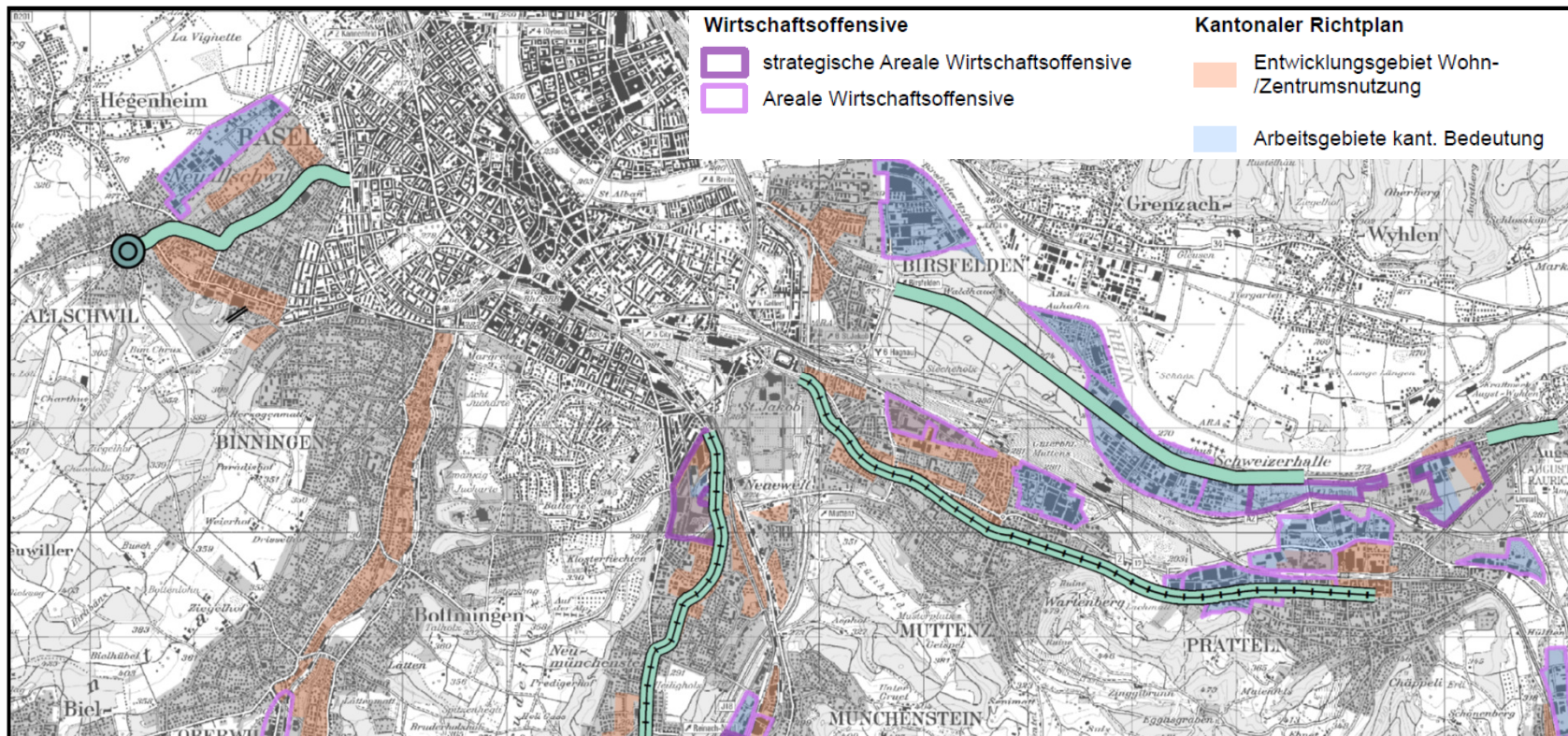
## 1 Ausgangslage / IST-Zustand

Optimale Ausnutzung von bestehender Infrastruktur

## Entwicklungsgebiete

- Arbeitsplatzgebiete kant. Bedeutung
- Schwerpunktgebiete Aggloprogramm
- Wirtschaftsoffensive strat. Areale
- Wirtschaftsoffensive Areal-DB

## Ausschnitt



## 2. Schritt: Kurz- bis mittelfristige Verbesserung Erschliessung Entwicklungsgebiete

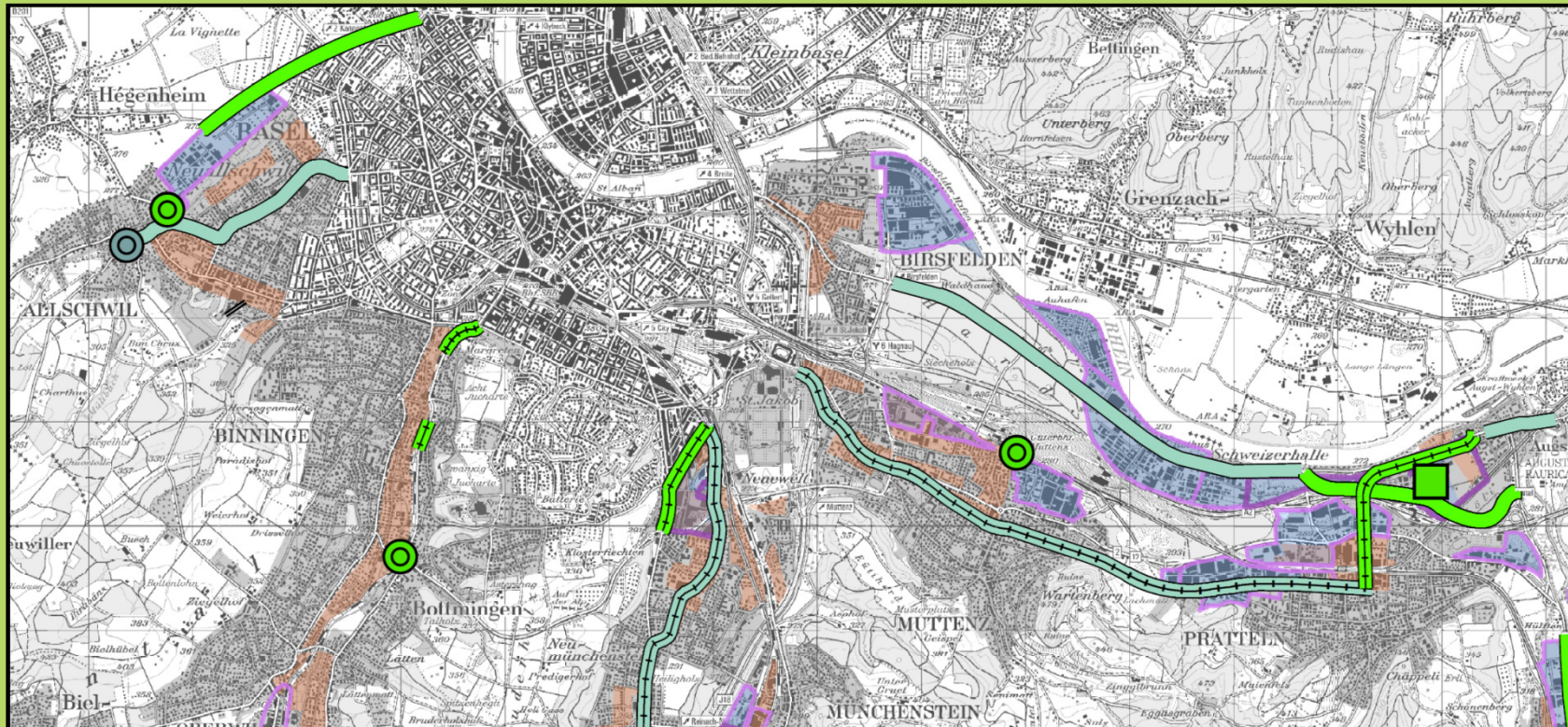
### Entwicklungsgebiete

#### Verbesserte Erschliessung Entwicklungsgebiete

### 2 Ausbauten / Umbauten: Erste Stufe «Fokus Entwicklungsgebiete»

- Schlüsselmassnahmen (regionale Entwicklung ermöglichen)
- Massnahme mit hoher Kostenwirksamkeit (mittelfristig)
- Agglomerationsprogramme AP1 / AP2 (A/B) + FABI/STEP

Ausschnitt



### 3. Schritt: Langfristige Ausbauten für Entwicklungsgebiete

Entwicklungsgebiete

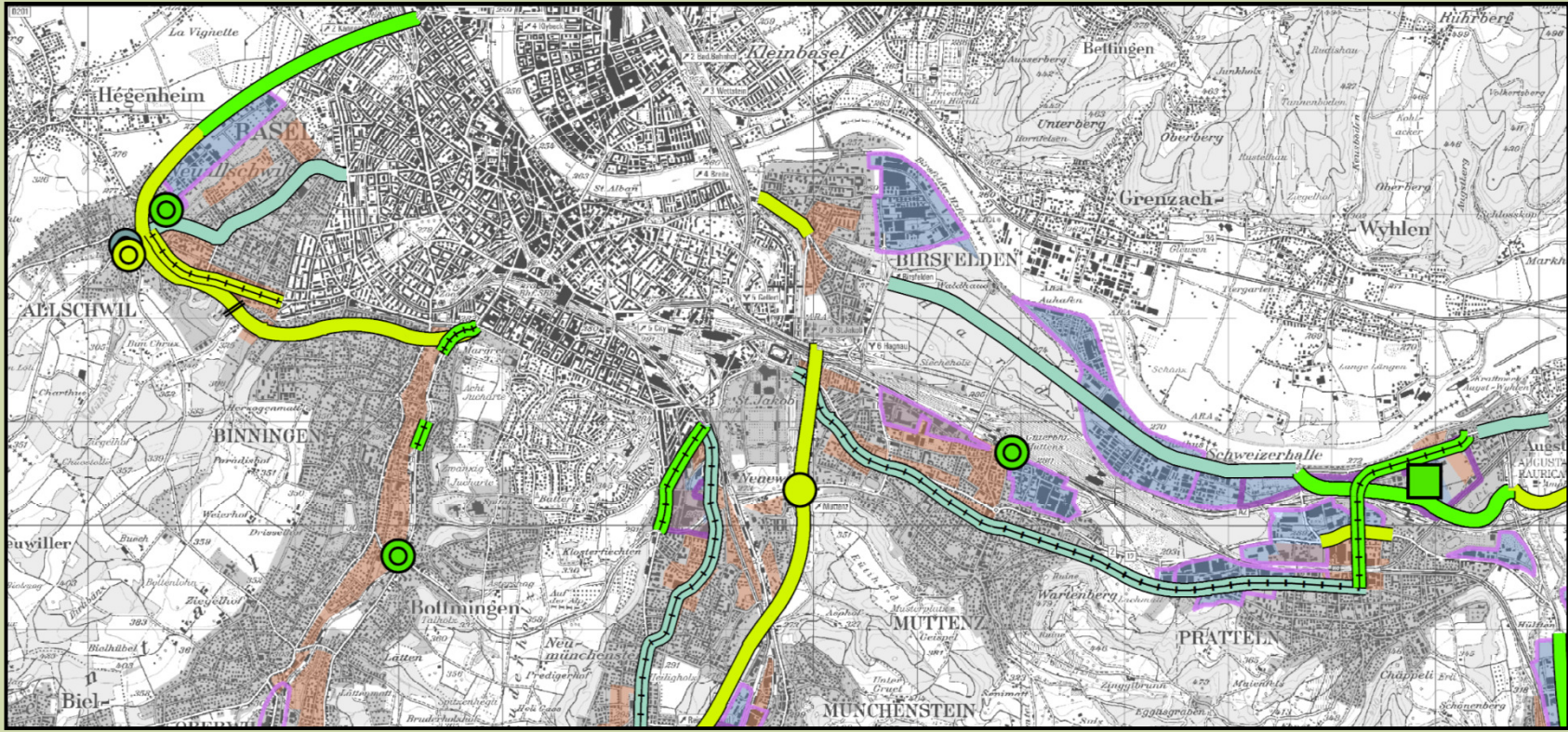
2 Ausbauten / Umbauten: Erste Stufe  
«Fokus Entwicklungsgebiete»

Langfristige Ausbauten entwickeln/sichern

3 Ausbauten / Umbauten: Zweite Stufe

- Verbinden der Entwicklungsgebiete
- Grosse Neuanlagen für «Quantensprung» (langfristig)

Ausschnitt



# Gegencheck: Cluster mit sinnvoller Etappierung / Priorisierung

1 Ausgangslage / IST-Zustand

Optimale Ausnutzung von bestehender Infrastruktur

Entwicklungsgebiete

Verbesserte Erschliessung Entwicklungsgebiete

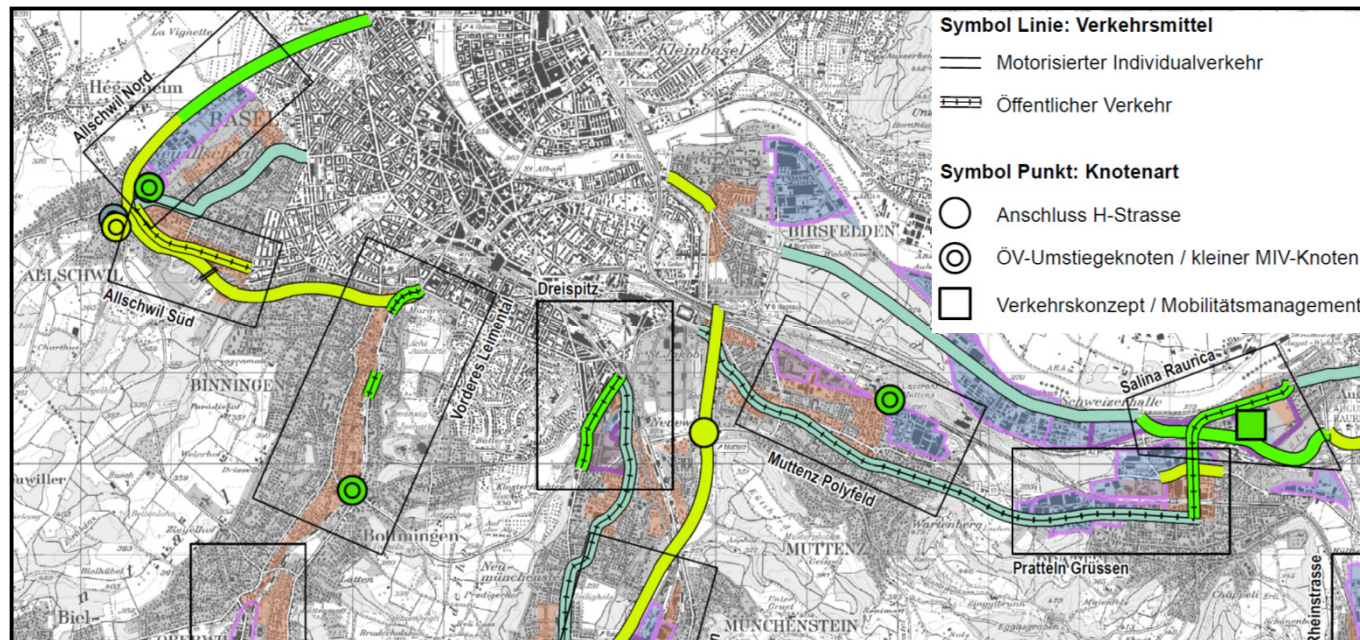
2 Ausbauten / Umbauten: Erste Stufe  
«Fokus Entwicklungsgebiete»

Langfristige Ausbauten entwickeln/sichern

3 Ausbauten / Umbauten: Zweite Stufe

Sinnvolle Cluster  
(mit Etappen/Zeitachse)

Ausschnitt



# Verkehrsinfrastruktur-Strategie

## Werterhalt / Sicherheit

- Langfristiger Erhalt Funktionsfähigkeit
- Gesetzliche Verpflichtung

## Begonnene Arbeiten / Erneuerung

- Abschluss begonnener Arbeiten
- Sanierung mit Ohnehin-Kosten über 80 %

## 1 Ausgangslage / IST-Zustand

Optimale Ausnutzung von bestehender Infrastruktur

## Entwicklungsgebiete

- Arbeitsplatzgebiete kant. Bedeutung
- Schwerpunktgebiete Aggloprogramm
- Wirtschaftsoffensive strat. Areale
- Wirtschaftsoffensive Areal-DB

Verbesserte Erschliessung Entwicklungsgebiete

## 2 Ausbauten / Umbauten: Erste Stufe «Fokus Entwicklungsgebiete»

- Schlüsselmassnahmen (regionale Entwicklung ermöglichen)
- Massnahme mit hoher Kostenwirksamkeit (mittelfristig)
- Agglomerationsprogramme AP1 / AP2 (A/B) + FABI/STEP

Langfristige Ausbauten entwickeln/sichern

## 3 Ausbauten / Umbauten: Zweite Stufe

- Verbinden der Entwicklungsgebiete
- Grosse Neuanlagen für «Quantensprung» (langfristig)

## Sinnvolle Cluster (mit Etappen/Zeitachse)

## Investitionsprogramm (10-Jahres-Planung strategischer Massnahmen)

## **Fazit - Die Grundsätze**

1. Das bestehende Netz muss funktionsfähig bleiben und optimal genutzt werden können (zB. Durchfahrt Reinach und Langenbruck).
2. Die Weiterentwicklung mit Ausbauten der Strasseninfrastruktur orientiert sich klar an den Entwicklungsgebieten im Kanton (zB. strategische Areale gemäss Wirtschaftsoffensive).
3. Langfristige Ausbauschritte müssen möglich sein und dürfen nicht verbaut werden (zB. Trasseesicherung Äussere Tangente).

## **Inhalt:**

1. Massnahmen in den letzten 5 Jahren
2. Verkehrsinfrastruktur-Strategie
- 3. Strategie bis 2020 (ÖV und MIV)**
4. Finanzierung

# Strategie bis 2020 (I)

Ausgangslage:

Stau auf den wichtigsten Strassenverbindungen und überfüllte Züge

Ziel:

Ausbau der Verkehrsinfrastruktur im MIV und ÖV, d.h. Kapazitäten erhöhen, um den Kanton als Wohn- und Wirtschaftsstandort attraktiv zu erhalten.

Ausbau dort, wo die beste Wirkung erzielt werden kann

Massnahmen:

Folgende Projekte sollen umgesetzt werden können:

## Strategie bis 2020 (II)

### ÖV-Projekte:

- Doppelspurausbau BLT beim Spiesshöfli in Binningen, später mit Expresstram (Ersatz für S-Bahn, Landratsvorlage bereit)
- Margarethenstich
  - Finanzierungsanteil Agglo-Programm 35 Prozent
- Waldenburgerbahn: Weiterentwicklung / Erneuerung
- Verlängerung 14-er in Salina Raurica nach Augst
- Herzstück
  - Finanzierung durch Bund gemäss FABI
- Finanzierung: Ab 2016 ist der Bund zuständig für alle Schienenprojekte in BL. Das heisst: Wir stellen klare Forderungen an den Bund in Bezug auf schnelle Realisierung dieser wichtigen Verkehrsprojekte.
- Spezialprojekt: Vorfinanzierung Doppelspur-Ausbau im Laufental

## Strategie bis 2020 (III)

MIV-Projekte:

- Engpassbeseitigung im Nationalstrassennetz (Kanton nicht zuständig, aber klare Forderungen an den Bund, zB. Osttangente BS/Hagnau bis Augst)
- H-Strassen: Umfahrung Liestal (HUL), Vollanschluss Aesch, Knoten Angenstein
  - Abhängig vom Inkraftsetzen des Netzbeschlusses durch den Bund, Kanton macht nur Projektierung, Bau und Finanzierung durch Bund sobald Netzbeschluss in Kraft
- Kantonaies Strassennetz (Zuständigkeit Kanton)
  - Durchstich Pfeffingerring in Aesch (BPK)
  - Zubringer Allschwil (Projektierung und evtl. Beginn Realisierung)
  - Umfahrung Allschwil (Volksinitiative, Projektierung)
- Weitere Projekte gemäss ELBA (Variante Ausbau, zB. Stadtnahe Tangente)

## **Inhalt:**

1. Massnahmen in den letzten 5 Jahren
2. Verkehrsinfrastruktur-Strategie
3. Strategie bis 2020 (ÖV und MIV)
4. **Finanzierung**

# Spezialfinanzierung Strassen (I)

- Der Regierungsrat hat die BUD und die FKD beauftragt, eine Spezialfinanzierung Strassen abzuklären (analog Finanzierung HPL)
- Dazu wurde der FHNW ein Dozentengutachten in Auftrag gegeben
- Die Arbeiten sind bisher im gewünschten Zeitrahmen
- Auf Ende Oktober 2014 wird das Gutachten der FHNW erwartet
- Die Vorlage ist auf Sommer 2015 vorgesehen
- Als erstes mögliches Finanzierungsprojekt ist der Zubringer Allschwil vorgesehen

# Spezialfinanzierung Strassen (II)

Mitfinanzierung Bund via Agglomerationsprogramm 3. Generation

- Zubringer Allschwil
- Stadtnahe Tangente
- Evtl. weitere Projekte



---

Bau- und Umweltschutzdirektion  
Kanton Basel-Landschaft

---

**Generalsekretariat**

---

**Herzlichen Dank**