

Liestal, April 2023

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2021
Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung von Januar – März 2022
Zusammenfassung der eingegangenen Stellungnahmen und Kommentar

1.	Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen.....	3
2.	Allgemeine Bemerkungen	4
3.	Objektblatt L 2.2, Fruchtfolgeflächen	5
4.	Objektblatt L 3.4, Wildtierkorridore	9
5.	Objektblatt V 2.1, Übergeordnete Projekte	12
6.	Objektblatt V 2.2, Kantonsstrassennetz	14
7.	Objektblatt V 2.3, Schienennetz	18
8.	Kantonale Radrouten	21
9.	Objektblatt VE 1.1, Grundwasser	27
10.	Objektblatt VE 2.5, Wasserkraft	29

1. Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen

Mit Beschluss vom 8. Februar 2022 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Bau- und Umweltschutzdirektion mit der Durchführung der öffentlichen Vernehmlassung zur Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft beauftragt. Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat in ihrem Schreiben vom 17. Februar 2022 die öffentliche Vernehmlassung eröffnet und die Mitwirkungsfrist vom 21. Februar bis zum 31. Mai 2022 festgelegt.

Insgesamt sind 74 Vernehmlassungen eingereicht worden. Sie lassen sich ihrer Herkunft nach wie folgt gruppieren:

Bund (Bundesamt für Raumentwicklung)	1
Ausland	2
Nachbarkantone	4
VBLG und Regionen	2
Gemeinden	30
Parteien	8
Verbände	13
Privatpersonen / Vereine	12
Verwaltung (inkl. NLK)	2
Total	74

Der VBLG verzichtet auf eine eigene Stellungnahme.

Der Vorprüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung datiert vom 22. Februar 2023.

Dieser ausführliche Vernehmlassungsbericht mit einer Übersicht über alle eingegangenen Stellungnahmen, deren Inhalt und einem Kurzkomentar dazu ist unter [Richtplan-Anpassungen — baselland.ch](https://www.baselland.ch/richtplan-anpassungen), **13. KRIP-Anpassung 2021** einsehbar.

2. Allgemeine Bemerkungen

Absender	Stellungnahme/Antrag	Kommentar
Verein Birsstadt, Arlesheim, Grüne, SP	Gesamtrevision des Richtplans	Gesamtrevision erfolgt zu einem späteren Zeitpunkt.
Allschwil, Oberwil, SVP, FDP, Wirtschaftskammer, TCS	Gesamtrevision Verkehr und Mobilität ist dringend erforderlich.	Wie in der Landratsvorlage erläutert, hat sich der Regierungsrat entschieden, mit der vorliegenden Vorlage noch vor der Gesamtrevision einige strikt vorhabenbezogene Anpassungen im Kapitel Verkehr vorzulegen. Er beschränkt sich dabei bewusst auf jene Vorhaben, bei denen eine Anpassung des Richtplans dringlich ist.
Oberwil	Thema «Erneuerbare Energien» ebenfalls im Richtplan berücksichtigen.	Integration wird im Zuge der Gesamtrevision geprüft.
FDP	Mindestabstand 700 m von Windkraftanlagen zu Wohngebieten im Richtplan explizit festhalten.	Objektblatt VE 2.4 Potenzialgebiet für Windkraftanlagen ist nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplan-Anpassung 2021.
WWF	Waldreservate im Richtplan, für die seit Ausweisung ein WEP bearbeitet wurde, müssen festgesetzt werden. Naturwaldreservate sind separat im Richtplan auszuweisen und festzusetzen.	Objektblätter L 2.3 Wald und L 3.1 Vorranggebiet Natur sind nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplan-Anpassung 2021.
VCS, NLK	Klimawandel im Richtplan integrieren.	Integration wird im Zuge der Gesamtrevision geprüft.
Handelskammer	Aufnahme von potenziellen Standorte für Wasserstoffproduktionsanlagen	Einer Abstimmung im kantonalen Richtplan bedürfen insbesondere Vorhaben mit gewichtigen Auswirkungen auf Raum und Umwelt (Art. 8 Abs. 2 RPG). Anlagen für die Produktion von Wasserstoff sind in Industrie- und Gewerbezone grundsätzlich zonenkonform. Die Wasserstoffproduktion unterliegt somit keiner Planungspflicht. Würden Standorte für die Wasserstoffproduktion im Richtplan festgelegt, hiesse das im Umkehrschluss auch, dass sie an anderen Standorten nicht erstellt werden sollten bzw. dürften. Für eine solche Einschränkung fehlt eine gesetzliche Grundlage. Hinzu kommt, dass die Standortwahl (bspw. in der Nähe von Wasserkraftwerken) vor allem privatwirtschaftliche Interessen adressiert. Es besteht hingegen kein kantonales Interesse daran, nur an bestimmten Standorten Wasserstoff zu produzieren. Aus Sicht des Regierungsrats fehlen somit die Voraussetzungen, Standorte für die Wasserstoffproduktion im kantonalen Richtplan festzulegen.

NLK	Anstelle des gelöschten VG Natur Egghölftenmatt Vorranggebiet Landschaft festsetzen.	Mehr als die Hälfte der Fläche des VG Natur Egghölftenmatt liegt in Bauzonen; die restliche Fläche ausserhalb der Bauzone ist bereits heute im KRIP mit einem Siedlungstrenngürtel überlagert und somit freizuhalten.
-----	--	---

3. Objektblatt L 2.2, Fruchtfolgeflächen

Absender	Stellungnahme/Antrag	Kommentar
Bundesamt für Raumentwicklung	Ein Verschnitt der FFF mit den Daten der amtlichen Vermessung ist erforderlich. Das FFF-Inventar ist zu bereinigen. Die Ergänzung des Objektblattes FFF, welche den stärkeren Schutz der FFF beabsichtigt, wird begrüsst. Die Ausführungen in der Ausgangslage und die guten Planungsgrundsätze zeigen auf, welche Anforderungen bei allfälliger Beanspruchung von FFF erfüllt werden müssen. Planungsgrundsätze c und d: der Bund erachtet diese Kompensationsregelung als wichtig und begrüsst die vorgeschlagenen Regelungen, weist aber darauf hin, dass eine Vorwegnahme der Interessenabwägung mit einer solchen Liste nicht mit dem Bundesrecht vereinbar wäre.	Der Verschnitt mit der amtlichen Vermessung (Gebäude und übrige befestigte Flächen) wurde nachgeholt. Kenntnisnahme Die Liste unter Planungsgrundsatz c ist nicht abschliessend, sondern zeigt auf was kantonale Ziele sein können. Eine Interessenabwägung ist zwingend (vgl. Planungsgrundsatz a und Planungsanweisung d).
Kanton Aargau	Planungsgrundsatz c: Streichung der Untergrenze für Kompensationspflicht von Bundesvorhaben prüfen.	Kompensationsregelung für Bundesvorhaben wird gestrichen; Grundsätze G12-G14 des Sachplans FFF sind massgebend.
Pratteln	Wieso wird der gesamte Rebberg den FFF zugeteilt, obwohl der östliche Teil in NEK 5 oder 6 liegt? Konsequenzen für Rebhäuschen? Parzelle 2743 nicht mit FFF überlagern.	NEK 5 wird übernommen; NEK 6 wird nicht übernommen. Der Richtplan ist behördenverbindlich und hat damit keine Auswirkungen auf Grundeigentum. Parzelle 2743 liegt in einer Zone mit unbestimmter Nutzung (gemäss RBG § 19.1f.) und wird gleich behandelt wie allen anderen Parzellen in dieser Zone.
Biel-Benken	Streichen der FFF in Zonen nach § 19 Abs. 1 lit. f RBG.	Zonen nach § 19 Abs. 1 lit. f RBG gelten nicht als Bauzonen. Grundsatz G4 des Sachplans FFF hält fest, dass die Kantone sämtliche Böden mit FFF-Qualität in ihrem FFF-Inventar ausweisen müssen. Dies gilt für alle Flächen ausserhalb der Bauzonen.

Gelterkinden	Streichen der FFF auf Parzellen 1393 und 1614, da Rechtsverfahren sistiert.	Die Parzellen liegen im Baugebiet 2. Etappe resp. in einer Zone mit unbestimmter Nutzung. Diese Zone gilt nicht als Bauzone. Grundsatz G4 des Sachplans FFF hält fest, dass die Kantone sämtliche Böden mit FFF-Qualität in ihrem FFF-Inventar ausweisen müssen. Dies gilt für alle Flächen ausserhalb der Bauzonen.
Ormingen	Streichen der FFF an der Grenze des Siedlungsgebietes Richtung Gelterkinden.	Diese Flächen liegen in der Landwirtschaftszone und haben gemäss Bodenkartierung FFF-Qualität. Grundsatz G4 des Sachplans FFF hält fest, dass die Kantone sämtliche Böden mit FFF-Qualität in ihrem FFF-Inventar ausweisen müssen.
Therwil	Streichen der FFF im Gebiet Känelrain, da einzige Landreserve für Bauland im Leimental.	Diese Flächen liegen in einer Zone mit unbestimmter Nutzung und haben gemäss Bodenkartierung FFF-Qualität. Grundsatz G4 des Sachplans FFF hält fest, dass die Kantone sämtliche Böden mit FFF-Qualität in ihrem FFF-Inventar ausweisen müssen. Dies gilt für alle Flächen ausserhalb der Bauzonen.
Reinach	Ablehnung der zusätzlichen FFF im Gebiet Brüel, da Widerspruch zur Richtplanaussage «Erweiterung Baugebiet» Zweifel an Qualität zusätzlicher FFF-«Bruchstücke»	Auch bei Einzonungen innerhalb festgesetztem Siedlungsgebiet sind die FFF in die Interessenabwägung einzubeziehen (vgl. Objektblatt S. 1.1, Planungsgrundsatz b). Die FFF werden durch den Verschnitt mit den Zonen ausserhalb der Bauzonen erhoben. Im Gebiet Brühl sind auch die Strassen und Weg der Nutzungszone nach § 19 Abs. 1 Lit. f RBG zugewiesen; sie werden deshalb auch als FFF erhoben.
Allschwil	Parzelle C-1320: Umsetzung Ausweitung Bachbett Dorenbach und Aufwertung Naherholungsgebiet dürfen nicht verunmöglicht werden. Parzellen C-1063 und C-1397: Siedlungsseitigen Teil der Parzellen aus FFF entlassen wegen Bau zusätzlicher Weiher Parzelle C-469: aus FFF löschen, da Baumschule Bürgergemeinde	Parzelle C-1320 liegt in einer Zone mit unbestimmter Nutzung und hat gemäss Bodenkartierung FFF-Qualität. Grundsatz G4 des Sachplans FFF hält fest, dass die Kantone sämtliche Böden mit FFF-Qualität in ihrem FFF-Inventar ausweisen müssen. Aktuell gibt es noch keine Kompensationsregelung für Bauvorhaben. Parzelle C-1063: Parzellenteil mit Weihern wird aus FFF gestrichen. Parzelle C-469 befindet sich in der Landwirtschaftszone; gemäss Grundsatz G18 des Sachplans FFF bleiben Flächen mit einer speziellen Nutzung im Inventar, solange deren Böden FFF-Qualität aufweisen und im Falle einer schweren Mangellage innerhalb eines Jahres wieder bewirtschaftet werden können.

Binningen	Streichen der FFF auf dem Bruderholz Binningen; genaue Festlegung erst mit Vision Landschaftspark Bruderholz	Grundsatz G4 des Sachplans FFF hält fest, dass die Kantone sämtliche Böden mit FFF-Qualität in ihrem FFF-Inventar ausweisen müssen.
Grüne	Wie Kompensation bzw. Ersatz von FFF geschaffen werden kann, ist unklar. Bodenaufwertungen sollten das allerletzte Mittel sein. Schutz der FFF ist prioritär. Planungsgrundsatz c streichen, da zu viele Ausnahmen. Planungsgrundsatz d, letzter Satz streichen. Kompensation soll im Raumplanungs- und Baugesetz geregelt und nicht nur geprüft werden.	Die Planungsgrundsätze regeln klar die Kompensationspflicht resp. welche Flächen für eine Kompensation zur Verfügung stehen können. Planungsgrundsatz c (neu b) ist nicht abschliessend, sondern zeigt auf, was kantonale Ziele sein können. Planungsgrundsatz d (neu c) wird überarbeitet und legt neu fest, dass beanspruchte FFF > 2'500 m² kompensiert werden müssen. Der Regierungsrat ist nicht zuständig für die Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes; er soll diese prüfen und dem Landrat berichten resp. beantragen.
Mitte, SP, SVP	Anpassungen werden unterstützt.	Kenntnisnahme
WWF, BNV	Es ist ein echter Kompensationsmechanismus auszuarbeiten, welcher auch eine Priorisierung der rückzuzonenden Flächen beinhaltet. Als weiteres wichtiges Ziel ist der Flächenbedarf für die Ökologische Infrastruktur aufzuführen.	Planungsgrundsätze werden vom Bund als «echter Kompensationsmechanismus» akzeptiert. Für eine Kompensation bei Bauvorhaben braucht es eine Rechtsgrundlage auf Ebene Kantone (vgl. Entwurf für Planungsanweisung b). Rückzonungen sind eine der möglichen Massnahme für die Kompensation. Die Liste in Planungsgrundsatz c ist nicht abschliessend. Gemäss Grundsatz G18 des Sachplans FFF bleiben Flächen mit einer speziellen Nutzung im Inventar, solange deren Böden FFF-Qualität aufweisen und im Falle einer schweren Mangellage innerhalb eines Jahres wieder bewirtschaftet werden können. Es ist im Einzelfall zu prüfen, ob dies auf ökologische Infrastruktur zutrifft oder ob es sich um ein auch Sicht des Kantons wichtiges Ziel handelt.
Bauernverband	Eine Übernahme der Bestimmung aus Art. 30 Abs. 1 RPV wird abgelehnt, da die Definition zu unbestimmt ist. Eine Kompensationsregelung im Gesetz (Planungsanweisung b) wird abgelehnt.	Der raumplanerische Umgang mit den FFF ist in der Raumplanungsverordnung (RPV) des Bundes festgelegt und kann nicht durch den Kanton aufgeweicht werden. Eine Kompensationsregelung für Bauvorhaben soll vom Regierungsrat geprüft werden; der Landrat entscheidet, ob eine solche Änderung ins Raumplanungs- und Baugesetz einfliesst.

FSU Nordwestschweiz	Jeglicher Verlust von FFF ist zu kompensieren. Planungsanweisung b: Es sollte ein Umsetzungsauftrag definiert werden, nicht nur ein Prüfauftrag.	Art. 30 Abs. 1 RPV lässt einen gewissen Spielraum zu für Planungen, die ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel erreichen wollen. Planungsgrundsatz c (neu b) zeigt auf, was wichtige Ziele sein können. Die Kompensationspflicht wird neu geregelt. Der Regierungsrat kann keine Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes vornehmen; das liegt in der Kompetenz des Landrates.
Vogt Planer	Planungsgrundsatz a neu: Kanton und Gemeinden setzen die Vorgaben des Sachplans FFF um. Sie sichern die FFF langfristig. Die Aufzählung von möglichen Ausnahmen in Planungsgrundsatz c macht keinen Sinn. FFF dürfen nur beansprucht werden, wenn die Interessenabwägung zeigt, dass keine andere Variante zu Gunsten der FFF möglich ist. Planungsgrundsatz d neu: Werden FFF beansprucht, sind diese zu kompensieren. Die Kompensation erfolgt durch Auszonung von Bauzonen, welche die Qualität für FFF erfüllen oder durch Bodenaufwertung von anthropogen veränderten Landwirtschaftsböden. Es gibt keine «nicht inventarisierten FFF», die Landwirtschaftsflächen sind kartiert.	Wird nicht übernommen, da inhaltlich deckungsgleich mit Entwurf. Art. 30 Abs. 1 RPV lässt einen gewissen Spielraum zu für Planungen, die ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel erreichen wollen. Planungsgrundsatz c (neu b) zeigt auf, was wichtige Ziele sein können. Es braucht in jedem Fall einen Bedarfsnachweis und eine Interessenabwägung (vgl. Planungsanweisung b). Neu wird festgelegt, dass generell bei der Beanspruchung von FFF > 2'500 m² kompensiert werden muss. Es gibt einzelne Flächen, für die noch keine Bodenkartierung durchgeführt wurde. Diese können, wenn die FFF-Qualität mit einer Bodenkartierung nachgewiesen wird, als Kompensationsfläche dienen (vgl. auch Grundsatz G8 des Sachplan FFF).
NLK	Planungsgrundsatz c ist zu vage formuliert; was ist unter 'sinnvolle Erreichung' und 'optimale Nutzung' zu verstehen? 'Festsetzungen im Richtplan' ist zu offen formuliert. Bodenaufwertung genügt nicht als alleinige Kompensation; es braucht auch Ersatz- und Ausgleichsmassnahmen. Der Regierungsrat soll eine Kompensationsregelung im Raumplanungs- und Baugesetz verankern.	Diese Formulierung entspricht der Raumplanungsverordnung des Bundes; der Bund begrüsst diese Übernahme ausdrücklich. Planungen und Vorhaben, die im kantonalen Richtplan festgesetzt sind, stellen grundsätzlich ein wichtiges kantonales Ziel dar, da sie sonst nicht Bestandteil des Richtplans wären. Grundsatz G8 des Sachplan FFF legt fest, welche Massnahmen als Kompensation gelten. Der Regierungsrat kann keine Änderung des Raumplanungs- und Baugesetzes vornehmen; dies liegt in der Kompetenz des Landrates.

4. Objektblatt L 3.4, Wildtierkorridore

Absender	Stellungnahme/Antrag	Kommentar
Bundesamt für Raumentwicklung	Der bestehende Eintrag zum Wildtierkorridor JU-4.4 «Liesberg» (2018) ist in JU-1.11/BL-30 «Les Riedes» umzubenennen. Das BAFU empfiehlt, die Darstellung der Wildtierkorridore als Flächen in der Richtplangesamtkarte zu prüfen.	wird übernommen wird nicht übernommen; die bisherige Darstellung hat sich bewährt.
Ormalingen	Bestätigung gewünscht, dass der Wildtierkorridor keinen Einfluss auf die Grundwasserschutzzone und deren Nutzung hat.	Der Wildtierkorridor BL13 in Ormalingen wurde bereits mit der Anpassung 2018 festgesetzt. Die Festsetzung der Wildtierkorridore bezweckt in erster Linie die Freihaltung der Korridore von neuen Bauten und Anlagen, welche die Vernetzungsfunktion beeinträchtigen. Bestehende Bauten und Anlagen (wie auch eingezäunte Pumpwerke usw.) geniessen Bestandesgarantie. Die Festlegung hat somit keinen Einfluss auf die Grundwasserschutzzone.
Allschwil	Zusätzlichen Wildtierkorridor für Amphibien im Gebiet Hinterm Kirschner aufnehmen	Die bezeichneten Wildtierkorridore sind Engstellen im grossräumigen Vernetzungssystem der Wildtiere. Das schweizweit erhobene Vernetzungssystem bezieht sich primär auf Landsäugetiere, die als ausgeprägte Fernwanderer bekannt sind oder weite saisonale Wanderungen unternehmen (Reh, Wildschwein, Fuchs, Feldhase, ...). Bei den Wildtierkorridoren von regionaler Bedeutung werden auch Verbindungen von standortgebundenen Kleinsäugetern berücksichtigt. Viele Amphibien, Reptilien und Wirbellose machen teilweise saisonale Wanderungen, allerdings über kleinere Distanzen. Diese Korridore sind von lokaler Bedeutung und nicht auf Stufe des kantonalen Richtplans festzulegen. Allfällige Massnahmen zur Reduktion von Fallwild oder Konflikten zwischen Verkehr und Amphibien auf der Neuweilerstrasse können unabhängig von einem Eintrag im kantonalen Richtplan umgesetzt werden.

Grüne	Planungsgrundsatz b «(insbesondere Infrastrukturanlagen)» streichen; andere Nutzungen beeinträchtigen ebenfalls. Planungsanweisungen ergänzen: «Der Regierungsrat wird beauftragt, innerhalb von fünf Jahren ein überarbeitetes Objektblatt vorzulegen, das im Sinne einer Fortschreibung aufzeigt, welche beeinträchtigten oder unterbrochenen Wildtierkorridore eine verbesserte Funktionalität erreicht haben.» Landerwerb durch den Kanton und Entschädigungen als weitere Instrumente prüfen.	Die Ergänzung «(insbes. von Infrastrukturanlagen)» soll verdeutlichen, dass nicht nur kommunale Nutzungsplanungen, sondern auch kantonale Nutzungsplanungen und Plangenehmigungsverfahren für Infrastrukturanlagen gemeint sind. Eine Erläuterung dazu wird in die Landratsvorlage aufgenommen. Die Planungsgrundsätze und -anweisungen wurden beim Ersterlass des Objektblatts (LRB vom 25.6.2020) neu formuliert. Mit der vorliegenden Anpassung werden lediglich die Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung ergänzt, wie es in der Planungsanweisung e vorgesehen war. Die unveränderten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen sind nicht Gegenstand der aktuellen Richtplan-Anpassung. Kenntnisnahme
Mitte	Die Beseitigung von bestehen Hindernissen steht nicht im Vordergrund, sondern die Schaffung von neuen Leitstrukturen in den Korridoren.	Kenntnisnahme
FDP	Bei der Umsetzung der Planungsgrundsätze a und b muss stets ein Augenmerk auf die Verhältnismässigkeit der Massnahmen gelegt werden und die Aufwertung von beeinträchtigten Wildtierkorridoren und die Wiederherstellung von unterbrochenen Wildtierkorridoren sollte nur im Zuge von ohnehin erforderlichen räumlichen Veränderungen erfolgen.	Ist mit den Planungsgrundsätzen und Planungsanweisungen sichergestellt.
SVP	Bei den erwähnten Massnahmen ist die Verhältnismässigkeit zu beachten, z. B. beim Nutzen von Wildwarnanlagen. Planungsgrundsatz b ist zu streichen oder aber so auszuformulieren, dass die Interessenabwägung nicht determinierend vorweggenommen wird.	Die Interessenabwägung ist im Rahmen der Nutzungsplanung vorzunehmen.
EVP	Die niedrige Zahl intakter Wildtierkorridore zeigt den dringenden Handlungsbedarf auf.	Kenntnisnahme

WWF, BNV	Die dargelegte Zurückhaltung bei der Verbesserung der Qualität der Wildtierkorridore wird der prekären Situation nicht gerecht. Ergänzung Planungsanweisung a: «Die Gemeinden sichern die Durchgängigkeit der Wildtierkorridore in der Nutzungsplanung durch Landschaftsschutzzonen, Landwirtschaftszonen mit geeigneten Bestimmungen oder andere Zonen, die dem Schutzziel entsprechen.» Ergänzung Planungsanweisung b: «Der Kanton realisiert Massnahmen zur Aufwertung der Wildtierkorridore und zur Verbesserung ihrer Durchgängigkeit, indem er insbesondere Land für Flächen in den zentralen Teilen der Wildtierkorridore erwirbt, Landumlegungen unterstützt, Ertragsminderungen und Wertverluste der Land- und Waldwirtschaft abgilt oder Bewirtschaftungsverträge abschliesst. Er sorgt für die langfristige Finanzierung der vertraglich gesicherten Aufwertungsmassnahmen.»	Die Planungsgrundsätze und -anweisungen wurden beim Ersterlass des Objektblatts (LRB vom 25.6.2020) neu formuliert. Mit der vorliegenden Anpassung werden lediglich die Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung ergänzt, wie es in der Planungsanweisung e vorgesehen war. Die unveränderten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen sind nicht Gegenstand der aktuellen Richtplan-Anpassung.
Bauernverband	Bei den Einschränkungen werden klare Regeln beantragt, unter welchen Umständen Einschränkungen auferlegt werden können und wer die Kosten übernimmt. Rechtsmittel müssen definiert werden. Bestehende Bauten müssen Bestandesgarantie haben.	Mit dem Richtplaneintrag wird in erster Linie sichergestellt, dass die Durchgängigkeit der Wildtierkorridore durch neue Nutzungsplanungen nicht zusätzlich eingeschränkt wird. Grundeigentümerverbindliche Vorgaben bzw. allfällige Nutzungseinschränkungen ergeben sich erst mit der Umsetzung in der Nutzungsplanung. Bestehende Bauten haben Bestandesgarantie.
Pro Natura	Kleinere Tiere, insbesondere Amphibien müssen berücksichtigt werden. Planungsinstrumente sind zu konkretisieren.	Mit der vorliegenden Anpassung werden lediglich die Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung ergänzt, wie es in der Planungsanweisung e vorgesehen war.
Handelskammer	Zur Erhaltung von Wildtierkorridoren dürfen weitere Interessen nicht unverhältnismässig eingeschränkt werden. Eine ausgewogene Berücksichtigung aller Interessen ist zwingend.	Die Interessenabwägung ist im Rahmen der Nutzungsplanung vorzunehmen.
FSU Nordwestschweiz	Es muss eine aktive Planungsanweisung zur Prüfung einer möglichen Beseitigung der Beeinträchtigungen aufgenommen werden.	Die Planungsgrundsätze und -anweisungen wurden beim Ersterlass des Objektblatts (LRB vom 25.6.2020) neu formuliert. Mit der vorliegenden Anpassung werden lediglich die Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung ergänzt, wie es in der Planungsanweisung e vorgesehen war. Die unveränderten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen sind nicht Gegenstand der aktuellen Richtplan-Anpassung.

NLK	Einen Planungsgrundsatz ergänzen, der neue Bauten und dauernd verankerte Zäune grundsätzlich verbietet. Infrastrukturanlagen in einem separaten Grundsatz c behandeln. Planungsanweisung c konkretisieren und mit einer zeitlichen Verpflichtung versehen. Weitere Grundsätze und Anweisungen formulieren, um eine Verbesserung der heutigen Situation mit so vielen beeinträchtigten und unterbrochenen Wildtierkorridoren herbeizuführen.	Die Planungsgrundsätze und -anweisungen wurden beim Ersterlass des Objektblatts (LRB vom 25.6.2020) neu formuliert. Mit der vorliegenden Anpassung werden lediglich die Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung ergänzt, wie es in der Planungsanweisung e vorgesehen war. Die unveränderten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen sind nicht Gegenstand der aktuellen Richtplan-Anpassung.
-----	---	---

5. Objektblatt V 2.1, Übergeordnete Projekte

Absender	Stellungnahme/Antrag	Kommentar
Bundesamt für Raumentwicklung	Bei Massnahme «Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Münchenstein» Kompetenz Bund ergänzen. Beim Vorhaben «Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd - Direktanschluss Gebiet Kägen» ist im Objektblatt auf die ausstehende Abstimmung mit dem Grundwasserschutz hinzuweisen.	wird übernommen wird übernommen
Pratteln	Engpassbeseitigung A2 und rascher 8-Spurausbau werden begrüsst.	Kenntnisnahme
Verein Birsstadt, Arlesheim, Reinach, FDP, Mitte, SP, SVP, Wirtschaftskammer, TCS	Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd – Direktanschluss Gebiet Kägen wird begrüsst.	Kenntnisnahme
Grüne	Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd – Direktanschluss Gebiet Kägen wird begrüsst, sofern kein erster Schritt zur Schaffung einer Südumfahrung Reinach und sofern keine zusätzlichen versiegelten Flächen entstehen.	Das Projekt ist von der Projektidee Südumfahrung Reinach komplett unabhängig und nicht als erster Schritt dazu geplant. Ein neuer Strasseninfrastrukturabschnitt wird nicht ohne Versiegelung möglich sein. Ausgleich und Ersatz werden jedoch wie üblich im Rahmen der Projektabläufe geprüft und nach Bedarf umgesetzt.
Verein Birsstadt, Arlesheim, SP	Verschiebung S-Bahn Haltestelle Münchenstein wird begrüsst.	Kenntnisnahme

Liestal, EVP	Aufnahme einer langfristigen Tunnellösung für die sanierungsbedürftige A22 in Liestal; Linienführung und benötigten Raum für die Anschlussbauwerke mit Eintrag sichern; Projektierung ist unverzüglich an die Hand zu nehmen.	Wie in der Landratsvorlage erläutert, hat sich der Regierungsrat entschieden, mit der vorliegenden Vorlage noch vor der Gesamtrevision einige strikt vorhabenbezogene Anpassungen vorzulegen. Er beschränkt sich dabei bewusst auf jene Vorhaben, bei denen eine Anpassung des Richtplans dringlich ist. Die Anliegen kann der Regierungsrat grundsätzlich nachvollziehen und wird sie im Rahmen der Gesamtrevision vertieft betrachten. Es ist dabei zu beachten, dass die A22 in Besitz und Hoheit des Bundes ist. Deshalb liegt die Zuständigkeit für die langfristige Tunnellösung abschliessend beim Bundesamt für Strassen (ASTRA). Die Grundlagen sind mit Planungsanweisung f im Objektblatt V 2.1 bereits im KRIP integriert.
Liestal	Kapazitätsausbau der Bahninfrastruktur im Ergolzthal zwischen Liestal und Olten in den Richtplan aufnehmen.	Wie in der Landratsvorlage erläutert, hat sich der Regierungsrat entschieden, mit der vorliegenden Vorlage noch vor der Gesamtrevision einige strikt vorhabenbezogene Anpassungen vorzulegen. Er beschränkt sich dabei bewusst auf jene Vorhaben, bei denen eine Anpassung des Richtplans dringlich ist. Abgesehen davon sieht der Regierungsrat ebenfalls den Bedarf zusätzlicher Kapazität und ist der Auffassung, dass dies mit dem Vorhaben «Neubaustrecke 3. Juradurchstich» auch bereits im KRIP verankert ist. Im Rahmen der Gesamtrevision wird er ergänzende Festlegungen prüfen. Weitere Ausführungen siehe auch Beantwortung der Interpellation 2022/254 .
Grüne, VCS	Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) ist nicht klimaverträglich und wird abgelehnt.	Das Vorhaben ist für das gesamte System des Strassennetzes der Agglomeration Basel von zentraler Bedeutung und hilft das nachgelagerte Strassennetz zu entlasten. Der Regierungsrat begrüsst es.
Grüne	Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Augst wird abgelehnt, da Grundwasserschutzzone und mit Klimazielen nicht vereinbar.	Das Vorhaben ist für das gesamte System des Strassennetzes der Agglomeration Basel von zentraler Bedeutung und hilft das nachgelagerte Strassennetz zu entlasten. Der Regierungsrat begrüsst es und teilt die Auffassung, dass die Grundwasserschutzzone im Rahmen der Projektierung berücksichtigt werden muss.
SP	Hinweis, dass Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Augst in Grundwasserschutzzone liegt.	Das Vorhaben ist für das gesamte System des Strassennetzes der Agglomeration Basel von zentraler Bedeutung und hilft das nachgelagerte Strassennetz zu entlasten. Der Regierungsrat begrüsst es und teilt die Auffassung, dass die Grundwasserschutzzone im Rahmen der Projektierung berücksichtigt werden muss.

FDP, SVP, Wirtschaftskammer, Handelskammer, TCS	Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) und Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Augst werden begrüsst.	Kenntnisnahme
FDP, SVP, Wirtschaftskammer, TCS	Dem Ausbauprojekt A18, Muggenbergtunnel ist eine höhere Priorität zuzuweisen, und der Umsetzungshorizont ist auf mittelfristig zu reduzieren. Prüfung einer Vorfinanzierung durch den Kanton.	Der Regierungsrat teilt die Forderung nach zügigem Handeln und bringt diese auf verschiedenen Ebenen beim Bund ein (bis hin zu Vorfinanzierungsangeboten). Eine Änderung des Zeithorizonts ohne entsprechende Signale des Bundes würde jedoch der Koordinationsfunktion des KRIP nicht gerecht.
SP	Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) wird unterstützt. Oberirdische Begleitmassnahmen werden gefordert.	Kenntnisnahme; flankierende Massnahmen sind geplant.
R.S., Birsfelden	Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) wird begrüsst, aber nur Anschluss an deutsche Autobahn.	Die verkehrlichen Abklärungen haben gezeigt, dass die Anbindung in Richtung Frankreich sinnvoll ist, um auch den Transitverkehr von und nach dort aufzunehmen.
NLK	Dem Aspekt der Umwelteinflüsse wird zu wenig Gewicht beigemessen; die sichtbaren und heute bekannten Naturwerte im Bereich der festzusetzenden Projekte sind zu bezeichnen und in die Objektblätter aufzunehmen.	Grundsätzlich geht der Regierungsrat mit der NLK einig, dass die Umweltauswirkungen von Vorhaben bei der Festsetzung derselben im KRIP bekannt sein und abgewogen werden müssen. Eine Darstellung aller Naturwerte im Bereich der einzelnen Vorhaben würde jedoch das Instrument des KRIP überfrachten. Der Regierungsrat hält daher an summarischen Darstellungen fest. Die detaillierten Zusammenstellungen finden sich in jeweiligen Projektdokumenten, welche für ein gesamthaftes Vorhabenverständnis stets mit zu konsultieren sind (Technische Berichte, Umweltverträglichkeitsberichte und -voruntersuchungen, Gutachten und Fachberichte etc.). Infrastrukturvorhaben werden in der Regel im KRIP festgesetzt, wenn sie die Stufe Vorprojekt (oder Bauprojekt) erreicht haben und somit entsprechende Unterlagen vorliegen.

6. Objektblatt V 2.2, Kantonsstrassennetz

Absender	Stellungnahme/Antrag	Kommentar
Kanton Basel-Stadt	Neue Kantonsstrasse Arlesheim/Münchenstein: keine Überlagerung mit Velovorzugsroute resp. Hinweis auf möglichen Konflikt	Die Koordination zwischen den beiden Vorhaben erfolgt kontinuierlich; es besteht kein Konflikt. Ein entsprechender Hinweis wird in die Beschreibung der Vorhaben aufgenommen.

Böckten, Seltisberg, Thürnen, Arboldswil, Maisprach	Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde wird abgelehnt.	Wie in der Landratsvorlage erläutert, hat sich der Regierungsrat entschieden, mit der vorliegenden Vorlage noch vor der Gesamtrevision einige strikt vorhabenbezogene Anpassungen vorzulegen. Er beschränkt sich dabei bewusst auf jene Vorhaben, bei denen eine Anpassung des Richtplans dringlich ist. Die Anliegen zum Kantonsstrassennetz werden im Rahmen der Gesamtrevision vertieft betrachtet.
SVP	Abzutretende Kantonsstrassenabschnitte sind zu überprüfen; diese sind schon lange im KRIP enthalten und werden von den Gemeinden grossteils nicht angenommen.	Wie in der Landratsvorlage erläutert, hat sich der Regierungsrat entschieden, mit der vorliegenden Vorlage noch vor der Gesamtrevision einige strikt vorhabenbezogene Anpassungen vorzulegen. Er beschränkt sich dabei bewusst auf jene Vorhaben, bei denen eine Anpassung des Richtplans dringlich ist. Die Anliegen zum Kantonsstrassennetz werden im Rahmen der Gesamtrevision vertieft betrachtet.
Ormalingen	Ausbau Verkehrsachse Chienbergtunnel-Gelterkinden wird befürwortet; aber kein Ausbau des ÖV zu Lasten des Individualverkehrs	Ein solches Vorhaben ist im KRIP nicht enthalten.
Laufen	Priorisierung der neuen Birsbrücke (Bündtenbrücke) ist auf kurzfristig zu ändern.	Wird angepasst.
Verein Birsstadt, Arlesheim, SP, Handelskammer	Der Verlegung Kantonsstrasse Arlesheim/Münchenstein ins Tal und der Abtretung der Kantonsstrasse wird zugestimmt.	Kenntnisnahme
Allschwil	Präzisierung beim Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) wird unterstützt.	Kenntnisnahme
Handelskammer, TCS	Festsetzung Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) wird begrüsst.	Kenntnisnahme
Allschwil	Aussagen zu Spange Oberwilerstrasse sind hinsichtlich Auswirkungen auf die Umwelt zu präzisieren.	Die Beschreibung des Vorhabens wird entsprechend ergänzt.
Grellingen	Übernahme Kantonsstrasse H18 zwischen Angenstein und Portal Eggfluchtunnel wird begrüsst; es bedarf aber auch kurzfristiger Massnahmen.	Kenntnisnahme, dass die Übernahme begrüsst wird. Kurzfristige lokale Massnahmen wie in der Stellungnahme beschrieben sind nicht richtplanrelevant; in jüngerer Vergangenheit sind Sofortmassnahmen geprüft und auch umgesetzt worden. Weitere Massnahmen lägen in der Kompetenz des Bundes.
FDP, Wirtschaftskammer, TCS	Übernahme Kantonsstrasse H18 zwischen Angenstein und Portal Eggfluchtunnel wird begrüsst.	Kenntnisnahme

FDP	Planungshorizont für Netzenunterführung ist auf 10 Jahre zu verkürzen.	In der Beantwortung des Postulats 2018/972 hat der Regierungsrat die umfassende verkehrliche Analyse dieses Raums kürzlich dargelegt. Er kommt dabei zum Schluss, dass die Netzenunterführung als langfristige Massnahme zu betrachten ist.
Grüne	Grundsätzlich werden unter 'Siedlung' und 'Landschaft' Hinweise auf Beschattungsmöglichkeiten; Lärm, versiegelte Flächen und Langsamverkehr vermisst.	Projektbezogen sind Aussagen zu den angesprochenen Themen im Entwurf der Objektblätter bereits enthalten und werden punktuell noch erweitert.
VCS	Es werden Aussagen zur Umwelt- und Klimaverträglichkeit, zu Gestaltung der Strassen, versiegelten Flächen, Beschattung und Lärm vermisst.	Aussagen zu den angesprochenen Themen sind im Entwurf der Objektblätter bereits enthalten und werden punktuell noch erweitert.
Grüne, VCS	Zustimmung zu Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt, Laufen, Verlegung Naubrücke, und Arlesheim/Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal	Kenntnisnahme
TCS	Zustimmung zu Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt und Laufen, Verlegung Naubrücke	Kenntnisnahme
Grüne; VCS	Zubringer Bachgraben darf erst gebaut werden, wenn ein rechtskräftiger positiver Beschluss des Grossen Rates BS zum Zubringer und zum Tram Bachgraben vorliegen.	Die rechtlichen und politischen Abläufe sind nicht Regelungsgegenstand des KRIP.
Grünliberale Allschwil-Schönenbuch	Allschwil, Spange Oberwilerstrasse ist vorzuziehen(Horizont 5-10 Jahre) und als Festsetzung aufzunehmen.	Das Vorhaben ist mit dem «Masterplan Binningerstrasse» abgestimmt, so dass aus diesem keine Realisierungshindernisse resultieren. Für eine Festsetzung («wenn Vorhaben mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind») ist die Projektierung der Spange noch nicht weit genug vorangeschritten. Die bisherigen Planungen hatten das Ziel, den räumlichen Korridor zu eruieren. Eine unmittelbare Weiterverfolgung des Projekts ist aktuell nicht beabsichtigt. Gegenwärtig haben andere Projekte in Allschwil wie die Verlängerung der Tramlinie Nr. 8 inkl. Neugestaltung der Binningerstrasse, der Zubringer Bachgraben – Allschwil oder die Erneuerung des Dorfplatzes eine höhere Priorität und Dringlichkeit.
Mitte	Umfahrungsstrasse Allschwil, wie am 8.3.2015 an der Urne angenommen, ist zumindest als Vororientierung aufzunehmen.	Das Vorhaben ist in Form der Planungsanweisung b im Objektblatt V 2.2 enthalten. Eine Darstellung als Vororientierung ist dann anzustreben, wenn die beabsichtigte Linienführung in etwa bekannt ist, was zum aktuellen Projektstand noch nicht der Fall ist.

SP	Umfahrungen Waldenburg und Rickenbach sind zu streichen.	Wie in der Landratsvorlage erläutert, hat sich der Regierungsrat entschieden, mit der vorliegenden Vorlage noch vor der Gesamtrevision einige strikt vorhabenbezogene Anpassungen vorzulegen. Er beschränkt sich dabei bewusst auf jene Vorhaben, bei denen eine Anpassung des Richtplans dringlich ist. Die Anliegen zum Kantonsstrassennetz werden im Rahmen der Gesamtrevision vertieft betrachtet.
SP	Ergänzung Planungsanweisung b: «...zu einer Umfahrung Allschwil ergänzt und möglichst gleichzeitig mit dem Tram Bachgraben realisiert wird.»	Die vorgeschlagene Ergänzung würde eine spätere Realisierung des Trams Bachgraben (nämlich zeitgleich nicht mit ZUBA, sondern mit dem daran anschliessenden Tunnel Allschwil) zur Folge haben. Dies ist aber offensichtlich nicht die Absicht des Antrags. Die beabsichtigte vollständig gleichzeitige Realisierung mit ZUBA ist allerdings ebenfalls nicht möglich, da eine gewisse MIV-Entlastung des Korridors erfolgen muss, bevor ein Tram Bachgraben den Betrieb aufnehmen kann.
VCS	Zubringer Bachgraben-Allschwil (ZUBA) wird abgelehnt, da Widerspruch zu Klimaschutz.	Kenntnisnahme. Der ZUBA ist bereits im heute gültigen KRIP enthalten und wird nun vom Zwischenergebnis zur Festsetzung aufgestuft, was u. a. der Strategie Strasse der Agglomeration sowie dem Auftrag aus § 43c Strassengesetz BL entspricht.
Wirtschaftskammer	Alle Strassenbauprojekte werden unterstützt. Tempo 30 auf Kantonsstrassen wird abgelehnt.	Kenntnisnahme
TCS	Beim Zubringer Dornach/Aesch müssen die Verhandlungen mit Nachdruck geführt werden.	Kenntnisnahme; kein Regelungsgegenstand des KRIP
Kaiseraugst	Eine Umfahrungsstrasse von Augst darf zu keiner Verkehrsmehrbelastung auf der Giebenacherstrasse in Kaiseraugst führen.	Kenntnisnahme; das Vorhaben ist nicht Gegenstand der vorliegenden KRIP-Anpassung.
R.S., Birsfelden	Städtebau ist prioritär zu gewichten, Planungsgrundsätze sind entsprechend zu ergänzen. Ziele ergänzen: Planungsleitung durch Fachleute aus Stadtplanung	Strassenraumgestaltungen werden typischerweise nicht im KRIP festgelegt. Dieser regelt insbesondere die räumliche Grundordnung und stimmt raumrelevante Tätigkeiten auf eher hoher Massstabsebene aufeinander ab. Die vom Vernehmlassungsteilnehmer gewünschten Regelungen werden projektspezifisch anhand von Weisungen, Normen etc. bestimmt.

R.S., Birsfelden	Projekt «Gesamtsanierung Ortsdurchfahrt Birsfelden» ist im Richtplan festzusetzen.	Wie in der Landratsvorlage erläutert, hat sich der Regierungsrat entschieden, mit der vorliegenden Vorlage noch vor der Gesamtrevision einige strikt vorhabenbezogene Anpassungen vorzulegen. Er beschränkt sich dabei bewusst auf jene Vorhaben, bei denen eine Anpassung des Richtplans dringlich ist. Die Anliegen zum generellen Vorgehen werden im Rahmen der Gesamtrevision vertieft betrachtet.
T.W., Liestal	Verkehr soll weiterhin über die Militärstrasse in die Rosenstrasse geführt werden und nicht über die Kasinostrasse.	Die Übernahme von Kasinostrasse und Rosenstrasse als Kantonsstrassen ist bereits in einer früheren Anpassung des KRIP vom Landrat verbindlich festgesetzt worden und zwischenzeitlich erfolgt. Vorliegend wird nur noch die Fortschreibung in Form einer Änderung der Darstellung (neu: bestehende Kantonsstrasse) vorgenommen.
NLK	Dem Aspekt der Umwelteinflüsse wird zu wenig Gewicht beigemessen; die sichtbaren und heute bekannten Naturwerte im Bereich der festzusetzenden Projekte sind zu bezeichnen und in die Objektblätter aufzunehmen.	Grundsätzlich geht der Regierungsrat mit der NLK einig, dass die Umweltauswirkungen von Vorhaben bei der Festsetzung derselben im KRIP bekannt sein und abgewogen werden müssen. Eine Darstellung aller Naturwerte im Bereich der einzelnen Vorhaben würde jedoch das Instrument des KRIP überfrachten. Der Regierungsrat hält daher an summarischen Darstellungen fest. Die detaillierten Zusammenstellungen finden sich in jeweiligen Projektdokumenten, welche für ein gesamthafes Vorhabenverständnis stets mit zu konsultieren sind (Technische Berichte, Umweltverträglichkeitsberichte und -voruntersuchungen, Gutachten und Fachberichte etc.). Infrastrukturvorhaben werden in der Regel im KRIP festgesetzt, wenn sie die Stufe Vorprojekt (oder Bauprojekt) erreicht haben und somit entsprechende Unterlagen vorliegen.

7. Objektblatt V 2.3, Schienennetz

Absender	Stellungnahme/Antrag	Kommentar
Kanton Basel-Stadt	Tram Dreispitz und Tram Sternenfeld sind nicht Teil der Kommunikation Tramnetz 2030, Hinweise in Landratsvorlage streichen.	Der Hinweis im Fall des Tram Dreispitz wird entfernt. Im Fall des Tram Sternenfeld wird klargestellt, dass es aus dem Richtplan gestrichen wird, gerade weil es nicht Teil des Tramnetz 2030 ist.
Kanton Basel-Stadt	Tram Bachgraben, textliche Ergänzung: «Das Vorhaben ist abgestimmt mit dem angrenzenden Abschnitt auf baselstädtischem Gebiet.»	Die Ergänzung wird in die Beschreibung der Vorhaben aufgenommen.

Verein Birsstadt, Arlesheim, VCS	Angepasste Linienführung der Tramverbindung Dreispitz wird begrüsst.	Kenntnisnahme
Reinach	Verlängerung der «neuen Tramverbindung Dreispitz» entlang der Reinacherstrasse bis zum Kreisel Heiligholz prüfen	Der Vorschlag wurde im Rahmen der Untersuchung «Tramnetz 2040» geprüft. Aufgrund der erheblichen Nachfrage im Raum Schaulager/Heiligholz sind dort zwei Linien erforderlich, weshalb das vorgeschlagene Konzept nicht möglich ist. Zudem stellt sich die Frage, ob hier tatsächlich Fahrtzeitgewinne erzielt werden können, verkehrt die Linie 10/11 doch auf Eigentrasse.
Allschwil	Konkretisierung der Verankerung der Projekte Tram Letten und Tram Bachgraben wird zugestimmt.	Kenntnisnahme
Mitte, VCS	Eine weitere Verlängerung des Tram Letten in Richtung Dorfkern bzw. ins Bachgrabengebiet ist anzustreben.	Am Dorfplatz besteht kein Raum für zusätzliche Linien und auch die Linienführung dorthin wäre aufgrund der erforderlichen Radien problematisch. Eine Weiterführung in Richtung Bachgraben betrachtet der Regierungsrat als mögliche Langfriststrategie; allerdings ist die Linienführung noch nicht festgelegt und aktuell besteht auch kein ausreichendes Nachfragepotential, weshalb es für eine Aufnahme in den KRIP zu früh ist.
SP	Zeithorizont für Tram Dreispitz soll bei «mittelfristig (5-15 Jahre)» verbleiben.	Aufgrund der derzeitigen Kenntnisse über die Nachfrageentwicklung ist kein zusätzliches Tram im geforderten Zeithorizont erforderlich. Das mittelfristige Konzept sieht eine Ausrichtung auf die Haltestelle Freilager mit dem Ausbau derselben und mit der Durchwegung des Dreispitzareals vor.
SP	Tram Bachgraben muss eng mit ZUBA koordiniert und möglichst gleichzeitig realisiert werden. Eine entsprechende Planungsanweisung soll aufgenommen werden.	Eine vollständig gleichzeitige Realisierung der beiden Vorhaben ist nicht möglich, eine zeitlich überschneidende Realisierung wird jedoch angestrebt. Eine Planungsanweisung zur Koordination wird aufgenommen.
VCS	Die Realisierung des Bachgraben-Trams muss beschleunigt werden.	Eine möglichst baldige Realisierung des Trams Bachgraben ist auch im Interesse des Regierungsrats. Die verkehrlichen Randbedingungen müssen jedoch eingehalten werden.
SVP	Weiterentwicklung des Tramnetzes wird begrüsst. Innovative Verkehrsträger sollten verstärkt geprüft werden.	Kenntnisnahme. Die Anliegen zu generellen Verkehrsfragen werden im Rahmen der Gesamtrevision vertieft betrachtet.

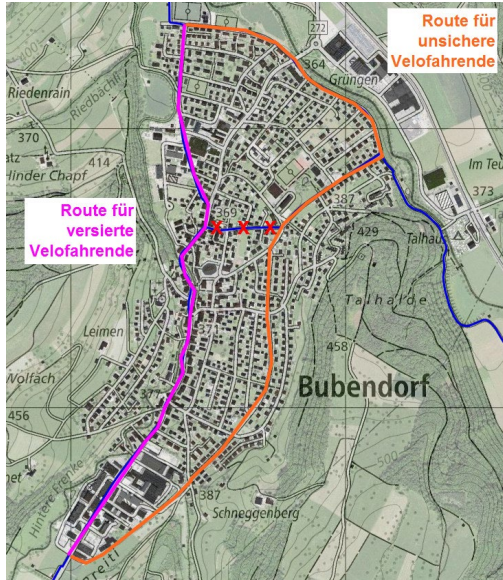
Grünliberale Allschwil-Schönenbuch	Zusätzliche oder alternative Massnahmen prüfen zur Verbesserung der Verbindungen in Richtung Basel SBB, z. B. ÖV-Achse zwischen Bachgrabengebiet und Haltestelle Kirche der Linie 6.	Die Nachfrage für zusätzliche Massnahmen, insbesondere infrastruktureller Art, ist derzeit und gemäss Prognosen nicht gegeben. Betriebliche Massnahmen sind nicht Gegenstand des KRIP. Darüber hinaus wäre eine Achse wie angesprochen ein kommunales Vorhaben, dass mit kommunalen Planungsinstrumenten umzusetzen wäre.
VCS	Verzicht auf Tram Sternenfeld ist verständlich; die aktuelle ÖV-Erschliessung des Quartiers Sternenfeld muss aber verbessert werden.	Kenntnisnahme. Das Busnetz ist nicht Regelungsgegenstand des KRIP.
Wirtschaftskammer	Verzögerungen beim Projekt Tram Bachgraben dürfen keine Verzögerungen beim Strassenprojekt (ZUBA) nach sich ziehen.	Kenntnisnahme. Eine derartige Koppelung ist nicht vorgesehen.
Handelskammer	Alternativen zu einem Tram Bachgraben (z. B. Peoplemover) sind zu prüfen.	Der Regierungsrat hat sich gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt intensiv mit den Möglichkeiten zur verbesserten ÖV-Erschliessung des Bachgraben-Gebiets auseinandergesetzt und kommt zum Ergebnis, dass ein Tram die zweckmässigste Massnahme ist. Peoplemover beispielsweise haben dann Stärken, wenn kontinuierlich sehr grosse Personenströme auf eher kurzen Strecken Punkt-zu-Punkt zu bewältigen sind (wie z. B. an Flughäfen); im Gebiet Bachgraben zeigen sich jedoch ausgeprägte Pendler-Spitzenstunden und «Tram-Distanzen» zu den Umsteigepunkten am Bahnhof St. Johann und am Felix-Platter-Spital.
TCS	Erschliessung des Bachgraben-Gebiets mit einer neuen Tramlinie wird abgelehnt. Geeigneter wären Mehrfachgelenkbusse oder Tram Lights.	Der Regierungsrat hat sich gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt intensiv mit den Möglichkeiten zur verbesserten ÖV-Erschliessung des Bachgraben-Gebiets auseinandergesetzt und kommt zum Ergebnis, dass ein Tram die zweckmässigste Massnahme ist. Mehrfachgelenkbusse bieten nicht die erforderliche Kapazität. «Tram light»-Systeme (gemeint sind vermutlich «Tramway sur pneumatique») benötigen eine ähnliche Infrastruktur wie Trams und haben sich darüber hinaus im Praxisbetrieb nicht sehr bewährt – französische Städte haben den Betrieb zwischenzeitlich wieder aufgegeben.

M.S., Allschwil	Gegenvorschlag für Tram Letten und damit Anbindung an Tram-Linie 6: ab Haltestelle Letten einspuriger Wendekreis durch Fabrikstrasse, Baslerstrasse und Binningerstrasse zurück an Haltestelle Letten	Endschlaufen, die mehrere Stationen in nur einer Richtung bedienen, sind kundenunfreundlich und betrieblich ungünstig. Eine Endstation, an der ein Endaufenthalt stattfindet, müsste ohnehin eingeplant werden. Der Fussgängerstreifen Binningerstrasse/Im Gartenhof wird wie heute mit einer Lichtsignalanlage abgesichert. Der Regierungsrat hält an der gewählten Variante, welche auch von der Gemeinde Allschwil unterstützt wird, fest.
NLK	Dem Aspekt der Umwelteinflüsse wird zu wenig Gewicht beigemessen; die sichtbaren und heute bekannten Naturwerte im Bereich der festzusetzenden Projekte sind zu bezeichnen und in die Objektblätter aufzunehmen.	Grundsätzlich geht der Regierungsrat mit der NLK einig, dass die Umweltauswirkungen von Vorhaben bei der Festsetzung derselben im KRIP bekannt sein und abgewogen werden müssen. Eine Darstellung aller Naturwerte im Bereich der einzelnen Vorhaben würde jedoch das Instrument des KRIP überfrachten. Der Regierungsrat hält daher an summarischen Darstellungen fest. Die detaillierten Zusammenstellungen finden sich in jeweiligen Projektdokumenten, welche für ein gesamthafes Vorhabenverständnis stets mit zu konsultieren sind (Technische Berichte, Umweltverträglichkeitsberichte und -voruntersuchungen, Gutachten und Fachberichte etc.). Infrastrukturvorhaben werden in der Regel im KRIP festgesetzt, wenn sie die Stufe Vorprojekt (oder Bauprojekt) erreicht haben und somit entsprechende Unterlagen vorliegen.

8. Kantonale Radrouten

Absender	Stellungnahme/Antrag	Kommentar
Collectivité européenne d'Alsace	Verbindung Allschwil-Hégenheim: es ist keine Verbindung im «schéma départemental» der Radwege vorgesehen.	Der Fokus liegt auf den Radverkehrsanlagen im Zusammenhang mit dem Contournement Hésingue-Hégenheim. Der Text der Landratsvorlage wird entsprechend angepasst.
Collectivité européenne d'Alsace	Es bestehen im «schéma départemental» Radwegverbindungen, welche an der Schweizer Grenze ankommen.	Die Verbindung Richtung Oberwil wird auf Schweizer Seite von einer kommunalen Radroute abgenommen. Für die Verbindung nach Allschwil Herrenweg ist keine kantonale Netzbedeutung für Basel-Landschaft zu erkennen. Im Rahmen der derzeit laufenden Erarbeitung des zukünftigen Radroutennetzes 2030 werden die Verbindungen erneut geprüft.
Kanton Basel-Stadt	Velovorzugsroute Basel-Birstal: keine Überlagerung mit neuer Kantonsstrasse Arlesheim/Münchenstein resp. Hinweis auf möglichen Konflikt	Die Koordination zwischen den beiden Vorhaben erfolgt kontinuierlich; es besteht kein Konflikt. Ein entsprechender Hinweis wird in die Beschreibung der Vorhaben aufgenommen.

Kanton Aargau	Die Velolandroute Nr. 2 wird nicht ins Netz der kantonalen Velorouten aufgenommen. Der Kanton Aargau begrüsst jedoch den Lückenschluss zu dieser Freizeitroute.	Kenntnisnahme
Kanton Aargau	Der Kanton Aargau begrüsst den Lückenschluss zwischen den beiden Kantonen im Raum Hemmiken.	Kenntnisnahme
Kanton Aargau	Bitte Kontakt aufnehmen betreffend Velovorzugsroute von Rheinfelden nach Basel, sobald das Radroutennetz 2030 entsprechend weiterentwickelt ist.	Die Kontaktaufnahme ist geplant.
Pratteln	Wegführung zur Schliessung der Netzlücke Pratteln-Kaiseraugst ist problematisch; SBB-Übergang Buholz ist geschlossen; Führung entlang der Autobahn ist unklar.	Im zukünftigen Radroutennetz 2030, welches aktuell erarbeitet wird (vgl. auch LRV 2018/445) soll eine Hierarchisierung (Basisnetz, Hauptrouten und Velovorzugsrouten) des kantonalen Veloroutennetzes erfolgen. Die Verbindung soll für den Veloverkehr als Vorzugsroute ausgebildet werden. Zugunsten einer komfortablen und direkten Linienführung werden auch gewisse Infrastrukturmassnahmen wie z. B. eine SBB-Unterführung geprüft. Die genaue Linienführung wird im Rahmen der Projektierung mit der Gemeinde abgestimmt.
Oberwil	Neue Linienführung im Bereich Stallen-Bottmingerstrasse wird unterstützt.	Kenntnisnahme
Binningen	Aufnahme der Planung eines neuen Veloroutentrasses Leimental-Stadt zur zukünftigen Festsetzung im KRIP.	Dem Regierungsrat erscheint aktuell keine Idee für konkrete Anpassung der Linienführung naheliegend. Er ist jedoch gern bereit, konkrete Vorschläge der Gemeinde im Rahmen der aktuell laufenden Erarbeitung des zukünftigen Radroutennetzes 2030 (vgl. auch LRV 2018/445) zu prüfen.
Bennwil	Verbindung Hölstein-Bennwil-Oberdorf ist als Festsetzung in das kantonale Radroutennetz aufzunehmen und umzusetzen.	Das Anliegen wird im Rahmen der aktuell laufenden Erarbeitung des zukünftigen Radroutennetzes 2030 geprüft (vgl. auch LRV 2018/445).
Bubendorf	Geplante Verbindung zwischen Dalbenweg und Unterbrühlweg fehlt.	Aus Sicht des Regierungsrats handelt es sich dabei um eine kommunale Route.

Bubendorf	Teilstück der Radroute auf Sappetenstrasse nicht aufheben.	Es ist mit der neuen Radroute durchs Wohngebiet v. a. der unsichere Veloverkehr angesprochen; der sichere Veloverkehr kann wie bislang die direktere Route via Hauptstrasse befahren. Möchte man von der neuen Route über die Sappetenstrasse Richtung Liestal gelangen, so müsste man die Hauptstrasse über ca. 80 m Länge befahren und einen recht anspruchsvollen Linksabbieger in Kauf nehmen (dies auch in Gegenrichtung Richtung Ziefen). Dies sollte den unsicheren Velofahrenden nicht zugemutet werden. Daher empfiehlt sich für diese Zielgruppe der kleine Umweg (ca. 300 m) mit etwas Höhenunterschied über die Talhausstrasse und Frenkenstrasse. Über diese Strecke werden nur Nebenstrassen genutzt und die Hauptstrasse kann an einem Mehrzweckstreifen direkt und relativ sicher gequert werden. Der Regierungsrat hält daher an der vorgeschlagenen Aufhebung fest. 
-----------	--	---

Verein Birsstadt, Arlesheim, MuttENZ, R.S., Birsfelden	Aufnahme einer kantonalen Radroute von der Rheinfelderstrasse über die Grenzacherbrücke ins Siedlungsgebiet MuttENZ	Zur Abklärung der möglichen Lage und Relevanz im kantonalen Radroutennetz wurde die Entfernung von Birsfelden bzw. vom Gebiet Schweizerhalle zum Standort Polyfeld / FHNW in Kilometer verglichen. Dabei zeigt sich, dass sowohl in/aus Richtung Birsfelden als auch in/aus Richtung Schweizerhalle jeweils direktere Wege zu den Standorten Polyfeld bzw. FHNW existieren. Damit kann festgehalten werden, dass die Grenzacherstrasse in erster Linie der direkten Verbindung von MuttENZ in den Hardwald und somit primär dem kommunalen Freizeitverkehr dient. Kantonale Radrouten sollten jedoch hauptsächlich auf die Wunschlinien des (regionalen) Alltagsverkehrs ausgerichtet sein, was bei der Grenzacherstrasse folglich nur eingeschränkt der Fall wäre. Entsprechend sieht der Regierungsrat keine Relevanz für die Aufnahme der Verbindung als kantonale Radroute. Dafür spricht auch, dass die Gemeinde bis anhin darauf verzichtete, die Grenzacherstrasse im Strassennetzplan als kommunale Radroute auszuscheiden. Die Frage der Verbindung über die Grenzacherbrücke zur Aufnahme als kantonale Radroute stellt sich allenfalls zu einem späteren Zeitpunkt - nach Ausbau der Radroute durch den Hardwald. Dannzumal könnte diese Verbindung eine Bedeutung als Zubringeroute erhalten und deshalb allenfalls als kantonale Radroute im kantonalen Richtplan eingetragen werden.
Verein Birsstadt, Arlesheim, MuttENZ	Es fehlt eine Betrachtung von Radabstelleinrichtungen an zentralen Umsteigeknoten. Planungsanweisung ergänzen, die den Kanton zur Planung und Erstellung von Abstelleinrichtungen verpflichtet.	Wie in der Landratsvorlage erläutert, hat sich der Regierungsrat entschieden, mit der vorliegenden Vorlage noch vor der Gesamtrevision einige strikt vorhabenbezogene Anpassungen vorzulegen. Er beschränkt sich dabei bewusst auf jene Vorhaben, bei denen eine Anpassung des Richtplans dringlich ist. Die Anliegen zu Veloabstellanlagen werden im Rahmen der Gesamtrevision sowie der Beantwortung der als Postulat überwiesenen Motion 2021/193 vertieft betrachtet.
Reinach, Aesch	Velovorzugsroute Birsstadt West wird begrüsst; alter Planungsstand durch das Landwirtschaftsgebiet zwischen Aesch und Reinach.	Gemeinsam mit den Gemeinden Aesch und Reinach wird eine Auslegeordnung für einen Abwägungsprozess zur Linienführung der Velovorzugsroute im Raum Fichtenagger erarbeitet. Sie wird in einem ergebnisoffenen Prozess unter Einbezug der betroffenen Anspruchsgruppen diskutiert werden, sodass eine einvernehmliche Lösung gefunden werden kann. Bis zum Abschluss dieses Prozesses wird die kantonale Radroute via bestehendem Weg geführt wie in der vorliegenden Anpassung vorgesehen.

Allschwil	Verankerung der Route Richtung Parc des Carrières wird sehr begrüsst.	Kenntnisnahme
Allschwil	Die bereits heute als kantonale Radroute nach Neuwiller geführte Strasse weist keinesfalls die notwendige Sicherheit für Veloverkehr auf.	Es handelt sich heute noch nicht um eine kantonale Radroute. Im rechtskräftigen KRIP ist kein entsprechender Eintrag enthalten. Der Regierungsrat möchte die Verbindung daher nun in einem ersten Schritt als kantonale Radroute in den KRIP aufnehmen. Im zweiten Schritt ist sodann die sichere Ausgestaltung und Linienführung umzusetzen.
Grellingen	Die Velovorzugsroute im Birstal sollte über Grellingen und Zwingen bis Laufen verlängert werden.	Wie in der Landratsvorlage dargestellt, ist die Festlegung der Velovorzugsrouten nicht Gegenstand der vorliegenden KRIP-Anpassung. Aktuell werden nur Abschnitte, welche heute noch keine Radroute, zukünftig aber potentiell Velovorzugsrouten sind, in den KRIP aufgenommen. Im Laufental ist die kantonale Radroute bereits auf der ganzen Länge rechtskräftig vorhanden.
Grüne	Anpassungen werden begrüsst, aber auch hier ist der ökologische Ausgleich zwingend.	Kenntnisnahme. Ausgleich und Ersatz werden selbstverständlich den gesetzlichen Vorgaben entsprechend vorgenommen.
Mitte	Anpassungen werden unterstützt, verbunden mit der Hoffnung, dass diese zügig umgesetzt werden.	Kenntnisnahme
FDP, Wirtschaftskammer, Handelskammer	Kenntnisnahme der Anpassungen; Bedarf des motorisierten Individualverkehrs muss stets mitberücksichtigt werden.	Der Regierungsrat teilt die Einschätzung, dass stets gesamtverkehrliche Betrachtungen erforderlich sind, bevor Massnahmen für einen Modus beschlossen werden. Dies ist gelebte Praxis im Kanton BL.
FDP	Mittelfristig prüfen, ob zumindest ein Teil der Kosten der kantonalen Radrouten auf Nutzer überwälzt werden kann.	Kein Regelungsgegenstand des KRIP.
SVP	Priorisierung der kantonalen Radrouten ist ungenügend begründet.	Es handelt sich nicht um eine Priorisierung gegenüber den anderen Verkehrsträgern. Vielmehr sind die Planungsprozesse in den meisten Fällen wesentlich kürzer als bei anderen Verkehrsträgern (teils Anpassungen komplett ohne neue Infrastrukturen). Aus diesem Grund ist die Aufnahme aller vorgesehenen Anpassungen zwingend, um mit dem Planungsfortschritt mithalten zu können und keine Vorhaben künstlich zu blockieren. Die Anpassungen bewegen sich auf demselben Zeithorizont wie die bei den übrigen Verkehrsträgern als dringlich qualifizierten Vorhaben.

VCS	Ergänzungen werden begrüsst; besonders im oberen Baselbiet sind aber viele Orte nicht über Radrouten erreichbar; bis spätestens 2025 ein umfassendes Radroutennetz planerisch festlegen und bis 2023 mit ersten Massnahmen umsetzen.	Kenntnisnahme. Wie in der LRV bereits dargestellt, befindet sich das zukünftige Radroutennetz 2030 aktuell in Erarbeitung (vgl. auch LRV 2018/445).
Pro Velo	Muttenz: Ergänzung des Liniennetzes mit der Verbindung Birsfelderstrasse-Schänzli	Die Aufnahme der vorgeschlagenen Verbindung in das kantonale Netz wird von der Standortgemeinde abgelehnt. Da parallel verlaufende kantonale Radrouten bestehen, beabsichtigt der Regierungsrat, hier nicht zu insistieren.
Pro Velo	Bubendorf: Radroute auf der Hauptstrasse muss, trotz neuer Verbindung via Breitenstrasse, bestehen bleiben.	Kenntnisnahme: Die KRIP-Anpassung sieht vor, dass diese Radroute bestehen bleibt.
Handelskammer	Aufnahme weiterer Routen aus dem Themendossier «Mobil in die Zukunft»	Die Abschnitte im Kanton BL sind weitgehend bereits im KRIP festgesetzt oder werden mit der vorliegenden Anpassung eingebracht. Eine Weiterentwicklung erfolgt mit dem derzeit in Erarbeitung befindlichen zukünftigen Radroutennetz 2030 (vgl. auch LRV 2018/445).
TCS	Radrouten sind so zu planen, dass keine Verkehrsfläche reduziert wird. Verkehrsträger sind zu entflechten.	Grundsätzlich wird durch die Weiterentwicklung des Radroutennetzes kaum Verkehrsfläche reduziert, sondern eher manchenorts hinzugefügt. Ausserorts wird die Entflechtung im Allgemeinen angestrebt. Innerorts ergeben sich hingegen aufgrund des begrenzt verfügbaren Raums je nach Örtlichkeit in der Abwägung der verschiedenen Belange zum Teil Mischverkehrsanlagen als zweckmässigste Lösung. Es ist in jedem Fall die konkrete Situation im Einzelfall zu prüfen. Siehe auch Projektierungsrichtlinie Radverkehrsanlagen im Kanton Basel-Landschaft
TCS	Vom Verlauf der Radroute Reinach-Aesch durchs Gewerbegebiet Kägen ist abzusehen; eine birsrechtsufrige Lösung wäre zu favorisieren.	Rechtsufrig der Birs befindet sich ebenfalls eine Velovorzugsroute in Planung; diese dient jedoch anderen Verkehrsbeziehungen. Linksufrig ist das Gebiet Kägen ein wichtiger Quell- und Zielort, der angebunden werden soll. Die Haupt-MIV-Achsen des Kägen (Kägenstrasse/Neuhofstrasse) sollen dabei bewusst von der Vorzugsroute gemieden werden.

Kaiseraugst	Antrag für Fortführung der kantonalen Veloschnellroute ab der Kaiseraugster Landstrasse nach Augst.	Mit der vorliegenden KRIP-Anpassung werden für BL (noch) keine Veloschnellrouten (bzw. Velovorzugsrouten) festgelegt. Im zukünftigen Radroutennetz 2030, welches aktuell erarbeitet wird (vgl. auch LRV 2018/445), soll eine Hierarchisierung (Basisnetz, Hauptrouten und Velovorzugsrouten) des kantonalen Veloroutennetzes erfolgen. Eine kantonale Radroute auf der von der Gemeinde Kaiseraugst gewünschten Achse besteht in BL bereits. Die Velovorzugsrouten werden zwischen den Kantonen BL und AG abgestimmt und im Raum Kaiseraugst verknüpft werden.
R.S., Birsfelden	Für langsamen Veloverkehr Route entwickeln abseits von Rheinfelder- und Hauptstrasse, Birsfelden (vom Hardwald über Sternfeldstrasse ans Rheinufer).	Die vorgeschlagene Verbindung hat lokalen Charakter und wäre bei Bedarf von der Gemeinde als kommunale Radroute vorzusehen.
R.S., Birsfelden	Eine kantonale Radroute entlang der Birs, durchgehend von Delémont bis Birsfelden, sollte realisiert werden. Ebenso sollte eine Radwegverbindung von Rheinfelden-Augst bis Basel entlang des Rheins umgesetzt werden.	Die kantonalen Radrouten dienen primär dem täglichen Alltagsverkehr (Pendler, Schüler etc. – siehe KRIP-Objektblatt V 3.1, Kapitel Ausgangslage, sowie LRV 2018/445 , S. 5). Die vorgeschlagenen Routen haben eher «Freizeit-» bzw. «touristischen» Charakter. Der Regierungsrat beabsichtigt daher nicht, sie ins kantonale Radroutennetz aufzunehmen.

9. Objektblatt VE 1.1, Grundwasser

Absender	Stellungnahme/Antrag	Kommentar
Bundesamt für Raumentwicklung	Der Kanton soll die Aufnahme der Grundwasserschutzareale in der Richtplankarte prüfen. Der Bund wünscht zur Berücksichtigung des Grundwasserschutzes im Richtplan und zuhanden der Prüfung und Genehmigung der vorliegenden Anpassung ein Gespräch zwischen Bund (ARE, BAFU) und Kanton.	Die Grundwasserschutzareale werden neu in der Richtplankarte als Ausgangslage dargestellt. Gespräch wird zeitnah aufgenommen.
Kanton Solothurn	Schutzzonenüberarbeitung der Lützelquelle (Röschenz) mit hoher Priorität angehen. Schutzzonenüberarbeitung der Tunnelquelle (Läufelfingen) mit hoher Priorität vorantreiben und abschliessen.	Die Überarbeitung der Schutzzonen der beiden Quellen liegt schon sehr lange bei den beiden Gemeinden (gegen 20 Jahre). Das Anliegen ist berechtigt, da ein Teil der Schutzzonen auf das Gebiet des Kantons Solothurn zu liegen kommt.

Verein Birsstadt, Arlesheim	Bei Interessenskonflikten zwischen Entwicklungsgebieten und Grundwasserschutz soll der Kanton Hand bieten für die Erarbeitung von Lösungsvorschlägen.	Der Bund regelt im Gewässerschutzgesetz die Ausscheidung der Grundwasserschutzzonen abschliessend. Der Kanton hat in der Umsetzung des Gesetzes nur sehr wenig Spielraum. Die für den Grundwasserschutz notwendigen freien Flächen stehen bereits heute im Birstal nicht mehr zur Verfügung. Für die Schutzzonen in Reinach konnte eine Lösung gefunden werden, da mit der Reinaacher Heide eine genügend grosse unbebaute Fläche besteht und der Flurabstand im Gebiet Kägen genügend gross ist, um den Anliegen des Grundwasserschutzes gerecht zu werden. Der Kanton hat hier den möglichen Spielraum voll ausgenutzt. Sollten Entwicklungsgebiete ausgedehnt werden sollen, müsste dies ausserhalb der überprüften Grundwasserschutzzonen gemacht werden.
Lausen	Es ist zu prüfen, ob bei einer allfälligen Versetzung des Grundwasserpumpwerks Häspech der Richtplan angepasst werden muss.	Der neue Standort des Pumpwerk Häspech soll ebenfalls in den KRIP aufgenommen werden.
SVP	Berücksichtigung technischer Möglichkeiten und nochmalige Überprüfung der Festsetzung regional bedeutsamer Fassungen	Der Bund regelt im Gewässerschutzgesetz die Ausscheidung der Grundwasserschutzzonen abschliessend. Technische Massnahmen sind im Grundwasserschutz nicht vorgesehen. Der Kanton hat keine Regelkompetenz, lediglich in der Aufgabenteilung zwischen Kanton und Gemeinden. Die bezeichneten regional bedeutenden Fassungen sind notwendig, um die Wasserversorgung mittel- bis längerfristig aufrechtzuerhalten.
SP	Frist für die Überprüfung der Grundwasserschutzzonen in Planungsanweisung ergänzen.	In der aktuellen Revision des Gewässerschutzgesetzes werden Fristen für die Überprüfung der Grundwasserschutzzonen festgelegt.
Gelterkinden, Liestal, Reinach, Mitte, Wirtschaftskammer, NLK	Zustimmung	

10. Objektblatt VE 2.5, Wasserkraft

Absender	Stellungnahme/Antrag	Kommentar
Bundesamt für Raumentwicklung	Das Gesetz spricht explizit von der Ausscheidung von Gewässerstrecken, der Kanton will nun bereits räumlich enger gefasste Standorte in den Richtplan aufnehmen. Der Bund weist darauf hin, dass die Ausscheidung von konkreten Standorten im Richtplan den Spielraum für die nachgeordnete Planung entsprechend einschränkt. Der Kanton soll die Aufnahme der bestehenden Wasserkraftwerke Birsfelden und Augst als Ausgangslage sowie entsprechende Aussagen zur möglichen Weiterentwicklung dieser Anlagen prüfen. Die Kleinwasserkraft-Standorte an der Birs können vom Bund nur mit einem Vorbehalt in Bezug auf die Konflikte mit dem Schutz eines Lebensraums gefährdeter Fischarten genehmigt werden. Im Gegensatz zu den Standorten an der Birs sieht der Bund bei den Standorten an der Ergolz weniger Konflikte. Es sind die Interessen des Fischschutzes im Rahmen der nachgeordneten Planung zu berücksichtigen.	Die geeigneten Gewässerstrecken weisen eine Länge von 80-260 m auf. In der Richtplankarte (Massstab 1:50'000) sind solche kurzen Strecken nicht erkennbar resp. lesbar. Darum wurde auf die Darstellung mittels Symbol ausgewichen. Im Bericht (Tabelle 3, S. 23) sind alle Abschnittinformationen aufgeführt. Es ergibt sich keine Einschränkung des Spielraums. Wasserkraftwerke Birsfelden und Augst werden neu als Ausgangslage dargestellt. Aussagen zur möglichen Weiterentwicklung finden sich in der Landratsvorlage. Die Birs wurde aufgrund ihrer Bedeutung als Lebensraum bei der Evaluation der Standorte gesamthaft als zumindest «wertvoll» eingestuft, freifliessende Streckenabschnitte und Jungfischhabitate als «sehr wertvoll». Habitate der Fischart «Nase» wurden von vornherein als Standorte ausgeschlossen. Die zur Festsetzung vorgeschlagenen Standorte stehen aus Sicht des Regierungsrates nicht im Widerspruch zu Art. 18 Abs. 1^{bis} NHG. Grundsätzlich ist dieser Artikel nach Auffassung des Regierungsrates nicht darauf ausgerichtet, Gewässer als Ganzes als besonders wichtige und schützenswerte Lebensräume einzustufen. Planungsgrundsatz a legt fest, dass alle baulichen Massnahmen die Vorgaben auch der Fischereigesetzgebung einhalten müssen.
Kanton Solothurn	Lage und Umfang der beanspruchten bzw. beanspruchbaren Gewässerstrecke ist nicht ersichtlich, da nur eine Punktsignatur in der Karte vorhanden ist.	Die geeigneten Gewässerstrecken weisen eine Länge von 80-260 m auf. In der Richtplankarte (Massstab 1:50'000) sind solche kurzen Strecken nicht erkennbar resp. lesbar. Darum wurde auf die Darstellung mittels Symbol ausgewichen. Im Bericht (Tabelle 3, S. 23) sind alle Abschnittinformationen aufgeführt.

Kanton Basel-Stadt	Herunterstufung der festgesetzten Standorte; Durchwanderbarkeit für Fische wurde nicht näher betrachtet, ist aber entscheidend; Birs und Ergolz sind prioritäre Gewässer für das Wiederansiedlungsprogramm des Lachses.	Der Antrag wird abgelehnt. Der aktuelle Vorschlag ergibt sich direkt aus einer fachlichen Abwägung der Schutz- und Nutzungsinteressen. Die Auswirkungen einer zusätzlichen Staustufe auf die Durchwanderbarkeit hängt stark von den konkreten Gegebenheiten am jeweiligen Standort ab. Der Entwurf des Objektblatts hält in Planungsanweisung a deswegen explizit fest, dass bei der Planung eines neuen Wasserkraftwerks die Auswirkungen der neuen Staustufe insbesondere auf die Längsdurchgängigkeit sowie die Produktivität (Massstab sind die Zielarten/Leitfischarten der Fliessstrecken) des betroffenen Gewässers aufzuzeigen sind. Ebenfalls ist der Lebensraumverlust aufzuzeigen und auszugleichen (Laichgebiete durch Staubereiche vermindert). Der Entwurf des Objektblatts stellt in Planungsgrundsatz d ausserdem klar, dass sich durch neue Wasserkraftwerke lediglich geringfügige Verschlechterungen der Längsvernetzung ergeben dürfen.
Grüne, WWF, BNV, Pro Natura, Schweiz. Fischerei-Verband, Kantonaler Fischerei-Verband, Aqua Viva, NLK	Ablehnung keine Güterabwägung zwischen Schutz und Nutzung Durchwanderbarkeit/Längsvernetzung nicht beachtet keine Bundesbeiträge	Der Antrag wird abgelehnt. Der aktuelle Vorschlag ergibt sich direkt aus einer fachlichen Abwägung der Schutz- und Nutzungsinteressen. Die Bedeutung von einheimischem Strom aus erneuerbaren Quellen hat seit der Evaluation im 2020 tendenziell weiter zugenommen. Die Auswirkungen einer zusätzlichen Staustufe auf die Durchwanderbarkeit hängen stark von den konkreten Gegebenheiten am jeweiligen Standort ab. Der Entwurf des Objektblatts hält in Planungsanweisung a aber fest, dass bei der Planung eines neuen Wasserkraftwerks die Auswirkungen der neuen Staustufe insbesondere auf die Längsdurchgängigkeit sowie die Produktivität (Massstab sind die Zielarten/Leitfischarten der Fliessstrecken) des betroffenen Gewässers aufzuzeigen sind. Ebenfalls ist der Lebensraumverlust aufzuzeigen und auszugleichen (Laichgebiete durch Staubereiche vermindert). Der Entwurf des Objektblatts stellt in Planungsgrundsatz d ausserdem klar, dass sich durch neue Wasserkraftwerke lediglich geringfügige Verschlechterungen der Längsvernetzung ergeben dürfen. Strom aus erneuerbaren Energien hat in den letzten Monaten stark an Wert gewonnen. Zumal der Bedarf an Strom aus erneuerbaren Energien künftig weiter zunimmt (Verlagerung von fossilen Heizungen zu Wärmepumpen und von Verbrennermotoren zu Elektromotoren), dürfte auch dessen Wert in den nächsten Jahren weiter zu-

	keine Wirtschaftlichkeit, geringe Energieausbeute, keine Realisierungschancen, minimales Potenzial Optimierung bestehender Kraftwerke nicht geprüft Evaluation mit deutlichen Abschwächungen zu Bundesempfehlung Wiederansiedlung Lachs Kriterium Hochwasserschutz fehlt	nehmen. Mit den aktuellen Strompreisen dürfte die Wirtschaftlichkeit jedenfalls keine zentrale Hürde darstellen. Andernfalls kann in § 35 EnG BL eine Rechtsgrundlage für Förderbeiträge an Kleinwasserkraftwerke geschaffen werden. Im Energiesystem der Zukunft braucht es einen Mix von verschiedenen Produktionstechnologien, weil sich deren individuelle Produktionscharakteristik gegenseitig komplementär ergänzen. Der Beitrag der (Klein-)Wasserkraft zur Winterstromproduktion ist wichtig, nicht zuletzt, um die Abhängigkeit von Importen zu reduzieren. Die Produktionspotenziale der fraglichen Standorte wurden bewusst konservativ abgeschätzt. Der Umstand, dass an der Birs Kraftwerke existieren, deren Produktion sich in derselben Grössenordnung bewegen, zeigt, dass sich solche Kraftwerke rentabel und umweltverträglich betreiben lassen und die Realisierungschancen der fraglichen Standorte durchaus intakt sind. Die Optimierung bestehender und der Bau neuer Kraftwerke schliessen sich gegenseitig nicht aus. Der Bund hat die Kantone in Art. 10 Abs. 1 EnG dazu aufgefordert, die für die Nutzung der Wasserkraft geeigneten Gewässerstrecken im Richtplan festzulegen. Grundlegende Optimierungen von bestehenden Kraftwerken können von staatlicher Seite nur bei Konzessionserneuerungen verordnet werden. Ordentliche Konzessionserneuerungen stehen im Kanton Basel-Landschaft auf absehbare Zeit nur beim Kraftwerk Birsfelden an. Der Regierungsrat wird dort, aber auch bei jeder anderen sich bietenden Gelegenheit darauf hinwirken, dass bestehende Kraftwerke optimiert werden. Diese Behauptung trifft nicht zu. Die für die Evaluation gewählte Methodik orientiert sich im Wesentlichen sehr wohl an der Empfehlung des UVEK zur Erarbeitung kantonaler Schutz- und Nutzungsstrategien im Bereich Kleinwasserkraftwerke. Habitate der Fischart «Nase» wurden von vornherein als Standorte ausgeschlossen. Die Birs wurde aufgrund ihrer Bedeutung als Lebensraum bei der Evaluation der Standorte gesamthaft als zumindest «wertvoll» eingestuft, freifliessende Streckenabschnitte und Jungfischhabitate als «sehr wertvoll». Die Wiederansiedlung des Lachses und der Bau neuer Kraftwerke, die von Beginn weg die Anforderungen an die Durchgängigkeit erfüllen, schliessen sich gegenseitig nicht aus. Kraftwerke haben die Anforderungen des Hochwasserschutzes einzuhalten. Dieser Aspekt ist auf Ebene des einzelnen Projekts zu prüfen.
--	---	--

	Abstimmung mit Wasserstrategie fehlt Besser Windpotenziale und Photovoltaik fördern	Der erläuternde Bericht zu den für die Wasserkraftnutzung geeigneten Gewässerstrecken und die wesentlichen Erkenntnisse haben sehr wohl in die Wasserstrategie Eingang gefunden. Im Energiesystem der Zukunft braucht es einen Mix von verschiedenen Produktionstechnologien (u. a. Photovoltaik, Windkraft und Wasserkraft). Der stärkste Zubau dürfte in den nächsten Jahren zweifellos bei der Photovoltaik erfolgen. Der Zubau der Windkraft hängt von der Akzeptanz in der Bevölkerung ab. Jede Form von Produktion trägt dazu bei, den Eigenversorgungsgrad des Kantons Basel-Landschaft mit Strom von bisher rund 23 % und die Versorgungssicherheit zu erhöhen. Der Beitrag der (Klein-)Wasserkraft zur Winterstromproduktion ist wichtig, nicht zuletzt, um die Abhängigkeit von Importen im Winter zu reduzieren.
Primeo Energie	Geringes zusätzliches Wasserkraftpotenzial Konflikt mit Wiederansiedlung Lachs	Der Beitrag der (Klein-)Wasserkraft zur Winterstromproduktion ist wichtig, nicht zuletzt, um die Abhängigkeit von Importen im Winter zu reduzieren. Die Produktionspotenziale der fraglichen Standorte wurden bewusst konservativ abgeschätzt. Der Umstand, dass an der Birs Kraftwerke existieren, deren Produktion sich in derselben Grössenordnung bewegen, zeigt, dass sich solche Kraftwerke rentabel und umweltverträglich betreiben lassen und die Realisierungschancen der fraglichen Standorte durchaus intakt sind. Die Wiederansiedlung des Lachses und der Bau neuer Kraftwerke, die von Beginn weg die Anforderungen an die Durchgängigkeit erfüllen, schliessen sich gegenseitig nicht aus.

Primeo Energie	Hohe bewilligungstechnische und wirtschaftliche Hürden Verbesserung planungs- und bewilligungstechnischer Rahmenbedingungen herbeiführen (Anpassung Energiegesetz) Fokus auf Windenergie und Ausbau PV (z.B. Agro-Photovoltaik) richten	Die Anregung zur Vereinfachung der bewilligungstechnischen Rahmenbedingungen ist nachvollziehbar. Das vom Bund ausgearbeitete «Verfahrensbeschleunigungsgesetz» zielt genau in diese Richtung. Strom aus erneuerbaren Energien hat in den letzten Monaten stark an Wert gewonnen. Zumal der Bedarf an Strom aus erneuerbaren Energien künftig weiter zunimmt (Verlagerung von fossilen Heizungen zu Wärmepumpen und von Verbrennermotoren zu Elektromotoren), dürfte auch dessen Wert in den nächsten Jahren weiter zunehmen. Mit den aktuellen Strompreisen dürfte die Wirtschaftlichkeit jedenfalls keine zentrale Hürde darstellen. Andernfalls kann in § 35 EnG BL eine Rechtsgrundlage für Förderbeiträge an Kleinwasserkraftwerke geschaffen werden. Im Energiesystem der Zukunft braucht es einen Mix von verschiedenen Produktionstechnologien, weil sich deren individuelle Produktionscharakteristik gegenseitig komplementär ergänzen. Der stärkste Zubau dürfte in den nächsten Jahren zweifellos bei der Photovoltaik erfolgen. Der Zubau der Wind- und Wasserkraft ist für die Deckung des Winterstrombedarfs gleichwohl wichtig, nicht zuletzt, um die Abhängigkeit von Importen im Winter zu reduzieren.
Aesch, Arlesheim, Verein Birsstadt, Liestal, FDP, SP, SVP, EVP, FSU Nordwestschweiz, Wirtschaftskammer	Kritisch Aufwand und Ertrag sorgfältig prüfen Verhältnismässigkeit Standorte nur als Vororientierung aufnehmen Umsetzung scheint wenig realistisch	Der aktuelle Vorschlag ergibt sich direkt aus einer fachlichen Abwägung der Schutz- und Nutzungsinteressen. Im Energiesystem der Zukunft braucht es einen Mix von verschiedenen Produktionstechnologien, weil sich deren individuelle Produktionscharakteristik gegenseitig komplementär ergänzen. Der Beitrag der (Klein-)Wasserkraft zur Winterstromproduktion ist wichtig, nicht zuletzt, um die Abhängigkeit von Importen im Winter zu reduzieren.
GLP, Mitte, Handelskammer, Swiss Small Hydro, ADEV, aeebasel	Zustimmung auch kleine Wasserkraftpotenziale sollen genutzt werden ökologische Gesamtsituation kann verbessert werden Vororientierungen ebenfalls festsetzen	Die Akteure erwähnen wichtige Gründe, die den Regierungsrat zum aktuellen Vorschlag bewogen haben. Der Regierungsrat ist der Meinung, dass vorläufig nur die fünf geeignetsten Standorte im Richtplan festgesetzt werden sollen. Sollten sich künftig Situationen häufen, in denen die Versorgung im Winter gefährdet ist, können die zur Vororientierung vorgeschlagenen Standorte immer noch festgesetzt werden.