

VERKEHRSFLUSS 2024/2025

UND

ENTWICKLUNGSPROGRAMM ZUM AUSBAU DES HOCHLEISTUNGSSTRASSENNETZES 2024/2025

BERICHT ÜBER DIE GEPLANTEN UND GETROFFENEN MASSNAHMEN
AUF DEM STRASSENNETZ BASEL-LANDSCHAFT

BERICHTERSTATTUNG DES REGIERUNGSRATS GEMÄSS § 43a UND § 43e STRASSENGESETZ



Impressum

Bericht Verkehrsfluss und Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes
Stand per 31. Dezember 2025

Herausgegeben von der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft

Titelbild: Tiefbauamt Basel-Landschaft

Internet: www.bl.ch

Redaktion:

Rapp AG
Jörg Jermann
Laurent Godel

Tiefbauamt Basel-Landschaft
Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
Daniel Bär

Inhaltsverzeichnis

1.	Einleitung	4
1.1.	Auftrag	4
1.2.	Ziel und Abgrenzung	4
1.3.	Aufbau Bericht	5
1.4.	Beurteilungsmethodik – wann ist «Stau» ein Stau?	5
1.5.	Zuständige Stellen	7
2.	Grundlagen	8
2.1.	Strassennetz Kanton BL	8
2.2.	Entwicklung von Einflussfaktoren auf den Verkehrsfluss	9
2.2.1.	Entwicklung Bevölkerung und Fahrzeugbestand in BL	9
2.2.2.	Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs	11
2.2.3.	Prognostizierte Entwicklung	11
2.3.	Aktuelle Situation Verkehrsfluss und Handlungsbedarf	12
2.3.1.	Auswertung	12
2.3.2.	Handlungsbedarf	13
3.	Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen	14
3.1.	Betriebliche Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen	14
3.2.	Infrastrukturelle Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen	15
4.	Massnahmen auf den Haupt- und Nebenstrassen	17
4.1.	Massnahmen auf Haupt- und Nebenstrassen des Bundes	17
4.2.	Massnahmen auf Haupt- und Nebenstrassen des Kantons	18
5.	Massnahmen Öffentlicher Verkehr	22
5.1.	9. Genereller Leistungsauftrag 2022–2025	22
5.2.	10. Genereller Leistungsauftrag 2026–2028	22
5.3.	Strategie Verkehr '45	24
5.4.	Übersicht ÖV-Projekte (Infrastrukturelle Massnahmen)	24
6.	Massnahmen Kombinierte Mobilität	26
7.	Nichtinfrastrukturelle Massnahmen	26
7.1.	Verkehrsmanagement	26
7.2.	Mobilitätsmanagement	27
7.3.	Neue Nationale Verkehrsregeln für die Jahre 2024 und 2025	27
7.4.	Ereignisbewältigung	27
7.5.	Automatisiertes Fahren	28
8.	Meilensteine in den Jahren 2024 und 2025	30
	Anhang 1: Übersichtsplan der VQS-Erhebungen	31
	Anhang 2: Liste der erhobenen VQS-Örtlichkeiten	32
	Anhang 3: Übersichtsplan der Analyse der Speed-Profiles	33
	Anhang 4: Liste Knoten mit beeinträchtigtem Verkehrsfluss gemäss Speed-Profiles	34
	Anhang 5: Übersichtsplan der verkehrsflussrelevanten Projekte	35
	Anhang 6: Liste der realisierten verkehrsflussrelevanten Projekte	36
	Anhang 7: Auszug aus dem kantonalen Strassengesetz	38

1. Einleitung

1.1. Auftrag

§ 43a des kantonalen Strassengesetzes (SGS 430, vgl. Anhang 7) verpflichtet die kantonalen Behörden, Verkehrsstaus zu verhindern bzw. solche abzubauen und über die getroffenen bzw. geplanten Massnahmen und den Sachstand halbjährlich zu berichten.

Der Stand der Massnahmen (Projekte) wird auf der Homepage des Tiefbauamtes laufend aktualisiert. Dieser Bericht gibt in den Kapiteln 3 und 4 eine Zusammenfassung der Jahre 2024 und 2025 wieder.

Am 27. Sept. 2020 wurde die sogenannte «HLS-Initiative» vom Volk angenommen und das kantonale Strassengesetz per 1. Okt. 2020 mit dem § 43e 'Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes' ergänzt (SGS 430; vgl. Anhang 7). Die zugehörige Berichterstattung erfolgt in diesem Bericht, insbesondere im Kapitel 3.

1.2. Ziel und Abgrenzung

Der Bericht gibt einen Überblick über das Verkehrsaufkommen und den Verkehrsfluss auf dem kantonalen Strassennetz im Kanton Basel-Landschaft. Er zeigt auf, wo grundlegende neuralgische Verkehrskapazitätsprobleme bestehen und welche verkehrsflusswirksamen Massnahmen im Rahmen von TBA- sowie ASTRA-Projekten geplant bzw. realisiert werden. Damit soll Aufschluss über den aktuellen Zustand des Verkehrsaufkommens auf den Strassen, den diesbezüglichen Handlungsbedarf sowie geplante Massnahmen und deren Wirkungen gegeben werden.

Ziel des Kantons ist es, aktuelle Verkehrsflussprobleme auf dem Strassennetz zu beheben (reaktiv) sowie bezüglich möglicher zukünftiger Überlastungsprobleme bereits heute zu agieren (proaktiv). Dabei wird der Fokus zunächst auf die ganzheitliche Betrachtung und Planung des Verkehrssystems gerichtet. Aus den strategischen Ansätzen leiten sich sodann kaskadenförmig Einzelprojekte ab. Der Bericht beinhaltet nur Massnahmen, welche für den Verkehrsfluss förderlich sind und eine gewisse Planungsstufe erreicht haben.

Nicht Bestandteil dieses Berichts ist die kantonale Raumplanung als Ganzes sowie die Darstellung der darin vorgesehenen infrastrukturellen Massnahmen mit unterschiedlichen Wirkungsdimensionen und deren Koordination. Für diese Aufgaben bestehen bereits andere Dokumente des Kantons, namentlich der **kantonale Richtplan** und das **Agglomerationsprogramm**. Beide Planungsinstrumente berücksichtigen demografische sowie politische und wirtschaftliche Entwicklungen, welche das Verkehrsverhalten ebenfalls beeinflussen und verkehrliche Massnahmen erfordern.

Diese Instrumente können ergänzend zum vorliegenden Bericht beigezogen werden. Einzelmassnahmen aus dem Richtplan oder dem Agglomerationsprogramm, die einen direkten Einfluss auf den Verkehrsfluss haben und sich in einem fortgeschrittenen Planungsstadium befinden, sind ebenfalls Bestandteil des Verkehrsflussberichts.

Nachfolgend werden diese beiden Instrumente kurz beschrieben:

Kantonaler Richtplan

Der Kantonale Richtplan (KRIP) ist das zentrale räumliche Planungsinstrument für das gesamte Kantonsgebiet. Auf Karten und Objektblättern stellt er die angestrebte räumliche Entwicklung dar und zeigt die hierfür erforderlichen Massnahmen auf. Er ist behördenverbindlich und macht mit Planungsgrundsätzen, Planungsanweisungen und örtlichen Festsetzungen Vorgaben für die weiteren Planungsschritte und andere raumwirksame Tätigkeiten.

Der KRIP umfasst Vorhaben mit unterschiedlichen Zeithorizonten und in verschiedenen Phasen der Projektentwicklung.

Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm (AP) soll gemeinde-, kantons- und landesübergreifend die Verkehrssysteme in der trinationalen Agglomeration Basel verbessern sowie die Verkehrs- und Siedlungsentwicklung koordinieren. Die Trägerschaft (hier der Verein Agglo Basel) legt ein Zukunftsbild für die Agglomerationsentwicklung auf Grundlage der kantonalen Richtpläne fest und erarbeitet entsprechende Strategien. Daraus leiten die Kantone die notwendigen Massnahmen ab und erarbeiten die entsprechenden Projekte. Mit dem AP stellt die Trägerschaft den Antrag auf Bundesbeiträge für die erarbeiteten Verkehrsinfrastrukturprojekte der Kantone bzw. der Trägerschafts-Mitglieder¹.

¹ Vgl. [Programm Agglomerationsverkehr](#) (ARE)

Das AP wird alle vier Jahre beim Bund eingereicht und enthält jeweils Massnahmen, die in drei sogenannte Horizonte unterteilt sind:

- **A-Horizont:** Massnahmen mit Baubeginn innerhalb von vier Jahren, für welche Mitfinanzierung beantragt werden
- **B- und C-Horizont:** Massnahmen mit mittel- bis langfristigem Zeithorizont (Ausblick auf die nachfolgenden acht Jahre)

In Umsetzung befinden sich die Agglomerationsprogramme der **1.**, **2.** sowie seit 2019 auch der **3. Generation**.

Das Agglomerationsprogramm Basel der **4. Generation** wurde beim Bund am 11. Juni 2021 eingereicht. Am 22. Februar 2023 erfolgte der Prüfbericht AP4. Am 4. Dezember 2023 wurde der Verpflichtungskredit ab 2024 vom Schweizer Parlament beschlossen. Die Leistungsvereinbarung wurde am 18. Juni 2024 zwischen den beteiligten Partnern und der Schweizerischen Eidgenossenschaft abgeschlossen.

Die **5. Generation** des Agglomerationsprogramms Basel befindet sich seit Sommer 2021 in der Erarbeitung. Die Einreichung beim Bund erfolgte am 20. Juni 2025.

1.3. Aufbau Bericht

Der vorliegende Bericht gliedert sich in drei Hauptteile. Beginnend mit der Einleitung werden Rahmenbedingungen und Informationen allgemeiner Art aufgeführt. Die Basis stellt das Kapitel 2 «Grundlagen» dar. Dieses zeigt das Strassennetz im Kanton BL, die Entwicklung ausgewählter und verkehrsflussrelevanter Einflussfaktoren sowie die gegenwärtige Situation bezüglich Stautellen und Kapazitätsproblemen. D. h., es wird dargestellt, wo aus Sicht des Kantons Handlungsbedarf besteht. In den darauffolgenden Kapiteln 3 bis 7 werden die geplanten und getroffenen Massnahmen zu deren Linderung bzw. Behebung aufgezeigt. Im Kapitel 8 werden die Meilensteine der Jahre 2024/2025 dargelegt.

Der vorliegende Bericht setzt die Berichterstattung der letzten Jahre fort und ist zusammen mit seinen Vorgängerversionen im Internet unter www.tba.bl.ch → Richtlinien und Arbeitsdokumente → Kennzahlen → Berichte zum Verkehrsfluss abrufbar.²

1.4. Beurteilungsmethodik – wann ist «Stau» ein Stau?

Eine eindeutige, wissenschaftlich fundierte Definition von Stau existiert nicht, da Verkehr kein in sich abschliessendes, beständiges und somit greifbar messbares Konstrukt ist.

Der Bund hat die für ihn massgebenden Begriffe wie folgt definiert:

Stau ergibt sich,

- wenn auf Hochleistungsstrassen oder Hauptstrassen ausserorts die stark reduzierte Fahrzeuggeschwindigkeit während mindestens einer Minute unter 10 km/h liegt und es häufig zum Stillstand kommt.
- wenn auf Hauptstrassen innerorts bei Knoten oder Engpässen die Verlustzeit insgesamt mehr als 5 Minuten beträgt.

Stockender Verkehr ergibt sich,

- wenn ausserorts die stark reduzierte Fahrzeuggeschwindigkeit während mindestens einer Minute unter 30 km/h liegt und/oder es teilweise zu kurzem Stillstand kommt.

Diese Definitionshilfen sind für den Bund nötig, damit einheitliche Verkehrsinformationsmeldungen herausgegeben werden können. Für den Kanton BL ist jedoch nicht der Staubegriff allein massgebend, sondern die Qualität des Verkehrsflusses. Es ist daher zu prüfen, ab wann diese so eingeschränkt ist, dass der Verkehrsfluss ungenügend ist und folglich Optimierungsmassnahmen zu prüfen sind.³

Nachfolgend werden die Beurteilungsansätze des Kantons BL vereinfacht beschrieben:

Beurteilungsansätze Kanton BL

Potenzielle Schwachstellen im Verkehrsfluss können auf verschiedene Arten aufgefunden gemacht werden. Vor dem Hintergrund von Aufwand und Ertrag wurden im Kanton Basel-Landschaft zwei grundsätzliche Herangehensweisen angewendet, die sich bewährt haben.

Zum einen wurden Daten von Navigationsgeräten ausgewertet, auf deren Basis sogenannte Speed-Profiles erstellt wurden. Dabei wurden die erhobenen Geschwindigkeiten auf Strecken zu Zeiten freien

² Bzw. Link: [Kennzahlen](#) (TBA BL)

³ Vgl. Link: [Definitionen Verkehrsfluss/Stau](#) (ASTRA)

Verkehrsflusses mit solchen zu Zeiten des höchsten Verkehrsaufkommens verglichen. Diese Methode ermöglichte eine annähernd flächendeckende Analyse des basellandschaftlichen Verkehrsnetzes. Mithilfe der gängigen Normen wurden aus den Erkenntnissen dieser Speed-Profiles, den Zählraten des Kantons sowie den dem Kanton bekannten Schwachstellen oder wichtigen Verkehrsknoten die Zustände an den jeweiligen Knoten (Leistungsfähigkeit, Rückstaulänge) ermittelt.

Die Erkenntnisse aus diesen Verfahren ergänzen sich und werden zur Ermittlung des Handlungsbedarfs (siehe Kapitel 2.3.2) herbeigezogen. Die Speed-Profiles sowie die Einstufung der Verkehrsqualitätsstufe nach Norm werden nachfolgend detaillierter beschrieben.

► Verkehrsqualitätsstufen nach Norm

«Verkehrsfluss» (umgangssprachlich) bzw. «Verkehrsqualität» (fachlich) ist in der Norm VSS 40 017a des Schweizerischen Verbands der Strassen- und Verkehrsfachleute (VSS) beschrieben, welche eindeutige technische Definitionen und Schwellenwerte herausgeben. Kriterium ist dabei die mittlere Wartezeit der Verkehrsteilnehmenden.

Der Verkehrsfluss wird durch die Verkehrsqualitätsstufen (VQS) A bis F beschrieben, wobei F die schlechteste Stufe darstellt. Die Schwellenwerte für die VQS sind je Knotentyp in den Normen VSS 40 022 (Kreuzung), VSS 40 024a (Kreisel) und VSS 40 023a (LSA) sowie für die freie Strecke in der Norm VSS 40 020a (Hauptverkehrsstrassen) definiert. Örtlichkeiten mit den Verkehrsqualitätsstufen E und F werden als mangelhaft bis völlig ungenügend und infolgedessen als solche mit Handlungsbedarf beurteilt. Örtlichkeiten mit VQS D werden als noch ausreichend betrachtet. Da diese jedoch bei möglicher zunehmender Verkehrsmenge in naher Zukunft ebenfalls an ihre Kapazitätsgrenze kommen können, sollten auch für diese Örtlichkeiten der möglicher Handlungsbedarf geprüft werden.

Stufe	Kreuzung/Einmündung (VSS Norm 40 022)	Kreisel (VSS Norm 40 024a)	LSA (VSS Norm 40 023a)	Strecke (VSS Norm 40 020a)
A	...	...	...	...
B	...	...	...	...
C	...	...	...	...
D	Auslastung nahe bei der verkehrstechnisch zulässigen Belastung Mittl. Wartezeit 25-45 Sek.	Vorübergehend längere Rückstaus, die wieder abgebaut werden Mittl. Wartezeit 30-45 Sek.	Verkehrsablauf stabil / Rückstau an den Zufahrten Mittl. Wartezeit 50-70 Sek.	Verkehrsablauf ist durch hohe Belastungen beeinträchtigt
E	Kritischer/mangelhafter Verkehrszustand Mittl. Wartezeiten > 45 Sek. (Auslastung $x < 1$)	Kein Abbau der z. T. sehr langen Kolonnen Mittl. Wartezeiten > 45 Sek. (Auslastung $x < 1$)	Kapazität wird erreicht/ Rückstau wächst Mittl. Wartezeiten ≤ 100 Sek.	Kapazität wird erreicht; Kennwerte abhängig von Schwerverkehrsanteil, Steigung und Kurvigkeit
F	Überlastung/ völlig ungenügender Verkehrszustand/ wachsende Kolonnen (Auslastung $x > 1$)	Überlastung/ völlig ungenügender Verkehrszustand/ wachsende Kolonnen (Auslastung $x > 1$)	Der Knoten ist überlastet Mittl. Wartezeiten > 100 Sek.	Die Strecke ist überlastet/ wachsende Kolonnen

Tabelle 1: Schwellenwerte der VQS D/E/F der verschiedenen Knotenformen und der Strecke

Für eine erste Ermittlung möglicher Schwachstellen wurden unterschiedliche Informationsquellen beigezogen. Diese Datengrundlagen bezüglich Stausituationen basieren auf Informationen mittels Speed-Profiles Auswertungen und/oder der kantonalen Zählstellen. Zusätzlich werden Aussagen über Örtlichkeiten, die von externen Stellen (Gemeinden, Ingenieurbüros usw.) als leistungskritisch eingestuft werden, an das Tiefbauamt herangetragen.

Die gesammelten Informationen werden zunächst plausibilisiert. Je nach Ergebnis werden sie dann basierend auf den vorgenannten VSS-Normen quantitativ erhoben, beurteilt und in der VQS-Untersuchung entsprechend berücksichtigt. Die beschriebene Analyse bezieht sich dabei nur auf den Grundzustand; temporäre Ausnahme-Situationen (z. B. Baustellen, Grossanlässe usw.) sind nicht enthalten. Allfällige Nacherhebungen der VQS-Werte finden im Rahmen der Realisierungsprojekte und Instandsetzung statt. Diese hängen davon ab, wie «gut» die erste VQS-Einstufung war (VQS = D entspricht erhöhtem Nacherhebungsbedarf), aber auch, wie sich das Umfeld bzgl. Verkehrsaufkommen entwickelt hat (z. B. neue Quartierpläne, Anschlüsse usw.).

Losgelöst von dieser VQS-Betrachtung werden Örtlichkeiten (Knoten) im Rahmen von Projekten, aber auch kommunalen Planungen sowie Umweltverträglichkeitsberichten (UVB) hinsichtlich ihrer aktuellen und zukünftigen Leistungsfähigkeit gemäss Norm geprüft. Dazu werden die zuständigen Stellen zur Prüfung aufgefordert. In den «Projektierungsrichtlinien Strassenbau» TBA BL vom 3. August 2007 (revidiert 10. Januar 2015) ist

festgelegt, dass bei kantonalen Infrastrukturprojekten (ev. bereits beim Vorprojekt) eine Verkehrsqualitätsbeurteilung durchzuführen ist.

► Speed-Profiles

Speed-Profiles sind Geodaten des Strassennetzes, die die gemessenen Fahrgeschwindigkeiten auf Basis der Daten von Navigationsgeräten beinhalten. Die Werte der gemessenen Fahrgeschwindigkeiten liegen für jede Stunde vor, gemittelt über ein Jahr.

Die Analyse basiert auf folgenden Überlegungen: In der Nacht ist der Verkehrsfluss nicht beeinträchtigt, entsprechend wird so schnell gefahren, wie es die Signalisation und die äusseren Umstände erlauben. Bei beeinträchtigtem Verkehrsfluss (namentlich zu Spitzenstunden) wird langsamer gefahren. Entsprechend geben (prozentuale) Differenzen zwischen der Geschwindigkeit einer Nachtstunde und der Geschwindigkeit einer Spitzenstunde (oder einer anderen beeinträchtigten Tageszeit) einen Hinweis auf einen beeinträchtigten Verkehrsfluss.

Tritt dies sowohl zur Morgen- als auch zur Abendspitzenstunde auf, wird von einer Beeinträchtigung des Verkehrsflusses ausgegangen.

Für eine geeignete Auswertung wurden die richtungsabhängig vorliegenden Analyse-Resultate auf einzelne Knoten heruntergebrochen. Fachlicher Hintergrund dieser Auswertung ist, dass der Ursprung einer Verkehrsflussbeeinträchtigung nicht auf offener Strecke, sondern an Knoten und Verzweigungen gründet. Die Knoten werden verkehrstechnisch plausibilisiert. Örtlichkeiten, die potenziell eine Staustelle auf der Kantonsstrasse sein könnten, wurden in den Verkehrsflussbericht aufgenommen (vgl. Anhang 3). Falls noch nicht vorhanden, wird ausserdem die Verkehrsqualität bestimmt.

1.5. Zuständige Stellen

Eine möglichst «staufreie» bzw. verträgliche Verkehrsabwicklung basierend auf der bestehenden Strasseninfrastruktur anzubieten, stellt aufgrund des zunehmenden Verkehrsaufkommens (IV und ÖV) sowie der erhöhten Anforderungen an die Sicherheit, den Lärm- und den Umweltschutz eine grosse Herausforderung dar. Der Verkehr und die ihn beeinflussenden Faktoren sind sehr komplex und facettenreich. Zudem liegt die Verantwortung beim Strassen- und Schienenverkehr zunehmend auf verschiedenen Ebenen (Bund, Kanton und teilweise Gemeinden). In der Konsequenz bedarf es zahlreicher Fachabteilungen, die bei der Planung und Realisierung von Optimierungsmassnahmen involviert sind.

Zu den Wichtigsten, welche v. a. für den vorliegenden Bericht relevant sind, gehört – sozusagen federführend – das Tiefbauamt (TBA) mit folgenden Fachbereichen:

- Gesamtverkehrsplanung (GV) (strategische, planerische Ebene)
- Verkehrstechnik (VT) (punktuelle, technische, kleinräumige Ebene)
- Projektmanagement (PM) (Projektierungs- und Realisierungsebene)

Dazu gehört aber auch die Mitarbeit weiterer Stellen wie:

- Abteilung ÖV (ARP) BUD
(Planung des Systems öffentlicher Verkehr, dessen Angebot und Infrastruktur)
- Polizei Basel-Landschaft
(Ausnahmestände wie Baustellen, Unfälle, Grossanlässe)
- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
(Bewirtschaftung der Nationalstrassen/Anschlüsse)
- Task-Force Anti-Stau (TFAS)
(Sicherstellung Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände)

2. Grundlagen

2.1. Strassennetz Kanton BL

Nachfolgende Abbildung 1 zeigt das Strassennetz BL, unterteilt in sechs Strassenkategorien sowie die sechs funktionalen Handlungsräume (gemäss kantonalem Richtplan – KRIP). Die Struktur des Strassennetzes ist im Strassengesetz BL beschrieben. Dieses unterscheidet zwischen National-, Kantons- und Gemeindestrassen, wobei die Kantonsstrassen ihrerseits in Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen und übrige Kantonsstrassen unterteilt werden. Auch bei den Nationalstrassen gibt es im Kanton Basel-Landschaft zwei unterschiedliche Kategorien. Diese werden in Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen unterteilt.

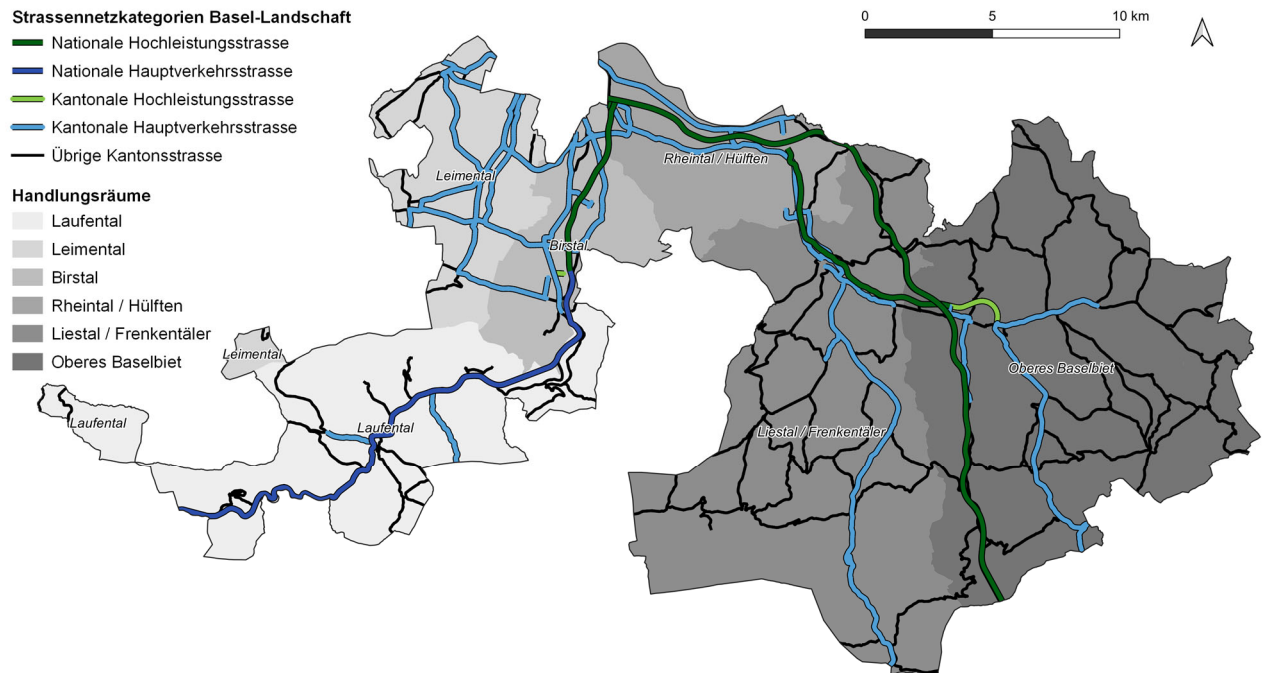


Abbildung 1: Übersicht der National- und Kantonsstrassen sowie Handlungsräume BL

Das Strassengesetz des Kantons Basel-Landschaft beschreibt die Funktionen der Kantonsstrassen wie folgt:

- «Die Hochleistungsstrassen dienen vorwiegend dem überregionalen Durchgangsverkehr; sie stellen die Verbindung mit Nationalstrassen oder wichtigen Strassen des benachbarten Auslandes und der angrenzenden Kantone her.
- Die Hauptverkehrsstrassen nehmen vorwiegend den regionalen Verkehr auf; sie stellen in der Regel die Verbindung zu Nationalstrassen oder kantonalen Hochleistungsstrassen her.
- Die übrigen Kantonsstrassen verbinden einzelne Ortschaften untereinander; sie stellen in der Regel die Verbindung zu den kantonalen Hauptverkehrsstrassen her.»

Diese Funktionsdefinition bzw. die daraus resultierende Verkehrsbelastung bestimmt unter anderem die erforderlichen Leistungsfähigkeiten und damit die notwendigen Ausbaustandards der Strassen.

Der Kanton Basel-Landschaft ist für über 400 Kilometer Kantonsstrassennetz verantwortlich. Neben den Kantonsstrassen verlaufen durch den Kanton auch vier übergeordnete nationale Hochleistungsstrassen (A2, A3, A18, A22) sowie eine nationale Hauptverkehrsstrasse (N18), die in der Verantwortung des ASTRA stehen. Als Folge der Zustimmung zum NAF (Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds) im Februar 2017 wurde der neue Netzbeschluss per 1. Januar 2020 in Kraft gesetzt. Deshalb sind seit 2020 auch die beiden Hochleistungsstrassen A22 und A18 sowie die N18 (vom Anschluss Angenstein in Duggingen bis zur Kantongrenze BL/JU) in der ausschliesslichen Kompetenz und Verantwortung des Bundes.

Anhand der funktionalen Handlungsräume gemäss dem (seit 2019) rechtskräftigen **Raumkonzept Basel-Landschaft** (kantonaler Richtplan) lassen sich die wesentlichen Charakteristika des Strassennetzes BL wie folgt beschreiben:

In den ländlich geprägten Räumen des **oberen Baselbiets** kommt dem motorisierten Individualverkehr (MIV) eine besonders zentrale Bedeutung zu. Die übergeordneten Strassen verlaufen, den topographischen

Gegebenheiten folgend, hauptsächlich entlang der Talachsen. Verknüpfungspunkte mit anderen Verkehrsmitteln (intermodale Knoten) finden sich vornehmlich in den regionalen Zentren. Die ebenfalls durch den Handlungsraum verlaufende A2 trägt punktuell zur Erschliessung bei, ihre Hauptfunktionalität ist jedoch auf den Transitverkehr ausgerichtet.

Ähnlich zeigt sich die Struktur der südlichen Teile des Raums **Liestal/Frenkentaler**. Dieser verfügt im nördlichen Bereich zusätzlich über eine «eigene» Hochleistungsstrasse (A22), welche mit dem umgebenden Kantonsstrassennetz verknüpft ist und eine wichtige Verbindung zur A2 bildet.

Der Raum **Rheintal-Hülften** bildet ein Scharnier zwischen dem oberen und dem unteren Kantonsteil. Das Strassennetz wird hier geprägt von den Nationalstrassen (A2/A3) sowie zwei parallel verlaufenden Kantonsstrassenachsen in Ost-West-Richtung. Die dichten Nutzungen im Handlungsraum selbst, die angesprochene Scharnierfunktion sowie grossräumige Verkehrsströme führen zu einer entsprechend hohen Nachfrage nach Strassenkapazität.

Die Strassennetzstruktur im **Birstal** ist massgeblich von der A18 geprägt. Beidseits der Autobahn verläuft neben deren Zubringern jeweils eine Kantonsstrasse durch die Siedlungsgebiete, welche die lokale und regionale Erschliessung sicherstellt.

In der Verbindung des Birstals mit dem **Leimental** sowie im Leimental selbst spielen – aufgrund von Topografie und Siedlungsstruktur – radial verlaufende Verkehrsströme eine grössere Rolle als in anderen Kantonsteilen. Besondere Herausforderungen stellen sich an ihren Schnittstellen mit den tangentialen Verkehrsachsen, vor allem im Bereich der beiden parallel verlaufenden Kantonsstrassen zwischen Therwil und Basel, wo keine Hochleistungsstrasse vorhanden ist.

Im **Laufental** ist die zentrale Rolle der Talachse mit der N18 besonders ausgeprägt. Diese bildet die einzige Hauptstrassenverbindung zum übrigen Kanton und ist auch innerhalb des Laufentals die wichtigste Erschliessungsachse. Die weiteren Kantonsstrassen übernehmen die Anbindung an diese Hauptachse und sichern den Anschluss an benachbarte Gemeinden und Regionen.

2.2. Entwicklung von Einflussfaktoren auf den Verkehrsfluss

Der Verkehrsfluss bzw. die Qualität des sich auf den Strassen bewegendem Verkehr kann nicht isoliert betrachtet werden, sondern ist Teil eines Systems, das durch diverse Faktoren mehr oder weniger direkt beeinflusst wird.

2.2.1. Entwicklung Bevölkerung und Fahrzeugbestand in BL

In nachstehender Tabelle 2 sowie in Abbildung 2 sind zwei Einflussgrössen aufgelistet und grafisch dargestellt, die unter anderem das Verkehrsgeschehen stark prägen. Dies sind zum einen die Bevölkerungszahl und zum anderen die Zahl der Motorfahrzeuge⁴. In der untersten Zeile des betreffenden Tabellenteils (Entwicklung Einwohner und Motorfahrzeuge) ist aus den beiden letzteren zusätzlich der Motorisierungsgrad (Motorfahrzeugbestand pro 100 Einwohnerinnen und Einwohner) des Kantons als Vergleichswert ausgewiesen.

Die Motorfahrzeugkontrolle Basel-Landschaft hat im Jahr 2020 die Kategorisierung der registrierten Fahrzeuge geändert. Die Fahrzeugzusammensetzung der Vorjahre kann somit nicht mehr identisch reproduziert werden. Dies führt beim Motorfahrzeugbestand wie auch beim Motorfahrzeugbestand pro 100 Einwohnerinnen und Einwohner für die gesamte Zeitreihe (2000-2024) zu veränderten absoluten und relativen Werten.

In den Spalten rechts werden ausgewählte Jahresperioden (5-Jahres-Abschnitte) miteinander prozentual verglichen.

Bemerkungen zu Tabelle 2:

- Zwecks Übersichtlichkeit beinhaltet die Tabelle lediglich periodisch ausgewählte Jahre. Die 5-Jahres-Schritte sind mit violetter Farbe in den Tabellenspalten hervorgehoben.
- Bei der Angabe des Mfz-Bestands hat die Motorfahrzeugkontrolle bis 2005 jeweils den höchsten Monatswert und ab 2006 jeweils den Bestand per Ende September ausgewertet.
- Bei der Angabe des Mfz-Bestands hat die Motorfahrzeugkontrolle für 2020 die Erhebungsmethodik geändert und neu nach anderen Fahrzeugtypen ausgewertet. Um dies zu reproduzieren, mussten auch die vorherigen Werte ab dem Jahr 2000 angepasst werden. Es kommt somit zu leichten Abweichungen im Vergleich zu den in den Vorjahren publizierten Zahlen.

⁴ Als Motorfahrzeugbestand werden alle registrierten Fahrzeuge abzüglich Anhänger summiert.

- Ab Mai 2024 wurde die Methodik bzw. Publikation weiter verfeinert: Nun werden nochmals deutlich mehr und differenziertere Fahrzeugarten ausgewiesen. Für die Zeitreihenvergleiche wurde wiederum ein Mapping zwischen alter und neuer Kategorisierung angewandt, bei dem die 2024er-Daten (und neuere) auf die bisher verwendete Aggregationsebene zurückgeführt wurden. Ab 2024 werden im Folgenden als Motorfahrzeuge alle Fahrzeuge mit eigenem Antrieb, ohne Arbeitsmaschinen (Bagger usw.) und Mofas (inkl. schnelle E-Bikes), gezählt.

	Entwicklung Einwohner und Motorfahrzeuge in BL										2005	2010	2015	2020	2025
	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025	zu 2000	zu 2005	zu 2010	zu 2015	zu 2020
Einwohner (per Ende Sep.)	262'200	267'907	275'311	284'165	291'919	293'934	297'898	300'951	302'984	305'244	+2.2%	+2.8%	+3.2%	+2.7%	+4.6%
Veränderung zum Vorjahr in %	—	—	—	+0.7%	+0.6%	+0.7%	+1.3%	+1.0%	+0.7%	+0.7%					
Mfz-Bestand (per Ende Sep.)	154'863	165'578	174'696	185'308	198'442	201'522	202'805	204'697	205'794	207'766	+6.9%	+5.5%	+6.1%	+7.1%	+4.7%
Veränderung zum Vorjahr in %	—	—	—	+1.9%	+3.1%	+1.6%	+0.6%	+0.9%	+0.5%	+1.0%					
Mfz-Bestand pro 100 Einwohner	59.1	61.8	63.5	65.2	68.0	68.6	68.1	68.0	67.9	68.1	+4.6%	+2.7%	+2.8%	+4.2%	+0.1%

	Entwicklung Beschäftigte in BL										2005	2010	2015	2020	2025
	2000	2005 ¹⁾	2010 ¹⁾	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025	zu 2000	zu 2005	zu 2010	zu 2015	zu 2020
Beschäftigte (per Ende Sep.)		134'000	143'000	148'266	152'441	155'142	158'508	160'248	2)	2)	+6.7%	+3.7%	+2.8%		2)

1) Zahlen wurden rückwirkend geschätzt / 2) Zahlen bis Redaktionsschluss noch nicht publiziert

Quelle: Statistisches Amt, Dashboard Motorfahrzeugkontrolle

Tabelle 2: Tabellarische Darstellung der Entwicklung Einwohnerinnen und Einwohner, Motorfahrzeuge und Beschäftigte in BL

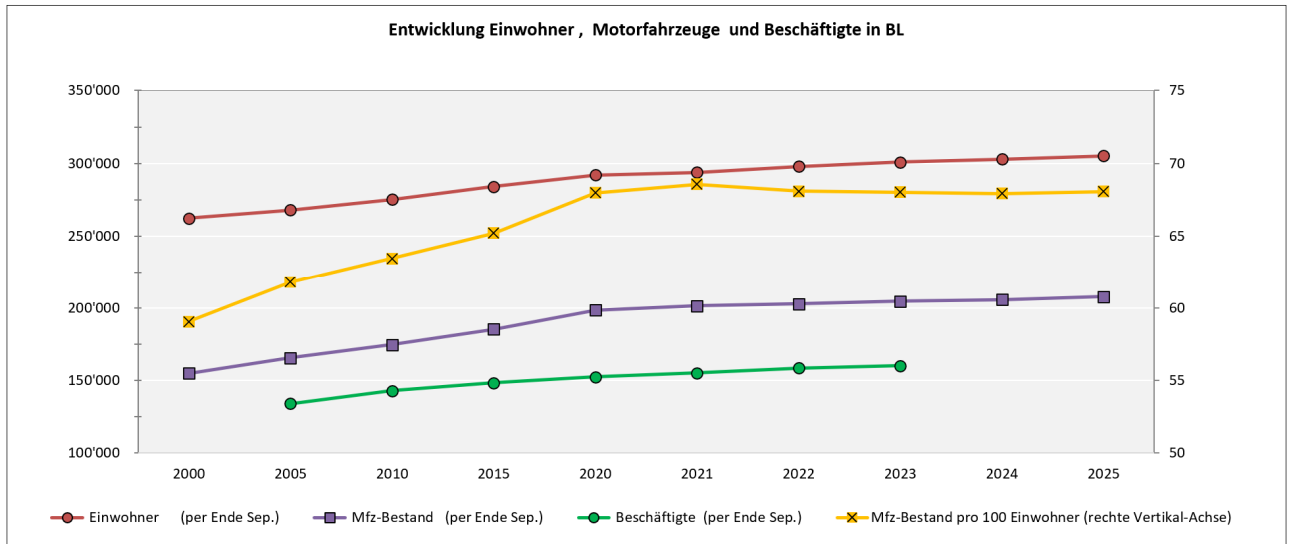


Abbildung 2: Entwicklung Bevölkerung, Motorfahrzeuge und Beschäftigte in BL grafisch dargestellt

Basierend auf den oben aufgeführten Angaben ist ersichtlich, dass die Bevölkerung im Kanton BL seit 2000 kontinuierlich zugenommen hat. Diese generelle Zunahme der Bevölkerung ist auch für die Jahre 2024/2025 ersichtlich. Der Motorisierungsgrad (Motorfahrzeugbestand pro 100 Einwohnerinnen und Einwohner) nahm zwischen 2000 und 2020 stark zu, stabilisierte sich dann jedoch bei rund 68 Motorfahrzeugen pro 100 Einwohner.

2.2.2. Entwicklung des durchschnittlichen täglichen Verkehrs

Tabelle 3 enthält Angaben zum durchschnittlichen täglichen Verkehr (DTV) auf den Autobahnen und Autostrassen im Kantonsgebiet.

Zählstelle	Entwicklung des DTV (Mfz/24h)										
	AUTOBAHNEN UND AUTOSTRASSEN	Nr.	2000	2005	2010	2015	2020	2021	2022	2023	2024	2025
* A2, Hagnau Ost (MuttENZ) [Nr. 81]	1102	101'300	119'089	126'225	131'969	114'051	122'161	130'171	130'052	131'928	(130'000)
* A2, Belchen (Tunnel Oberburg) [Nr. 33]	6401	39'800	45'540	49'850	56'235	---	53'412	59'934	---	---	(60'000)
* A3, Rheinfelden (AG) [Nr. 102]	**	44'200	52'125	60'256	66'466	---	58'831	62'803	(64'500)	(65'000)	(67'500)
* A22, Füllinsdorf (Wölfer) [Nr. 773]	2101	---	---	---	34'614	---	---	36'263	36'939	37'523	38'236
A22, Tunnel Chienberg	5103	---	---	14'148	16'447	15'114	16'383	16'744	16'628	---	---
* A18, Umfahrung Aesch	0102	17'600	19'598	20'563	21'802	20'777	---	---	23'083	---	---

* DTV-Werte vom ASTRA inkl. [Nr.] der ASTRA Zählstelle
Quelle: Tiefbauamt Basel-Landschaft + ASTRA
Werte in Klammern = weniger als 300 Zähltag vorhanden; Wert geschätzt
** keine kantonale Zählstellen-Nr.

Tabelle 3: Entwicklung des DTV der Zählstellen auf Autobahnen/-strassen in BL

Anhand der Zählstellen zeigt sich bis etwa 2015 ein deutliches Wachstum des Verkehrsaufkommens auf den Hochleistungsstrassen, welches seither tendenziell stagniert. Diese Trendentwicklung ist wahrscheinlich davon geprägt, dass die Verkehrsmenge auf den Hochleistungsstrassen in den Spitzenzeiten vielfach die Kapazitätsgrenze erreicht und deshalb ein Ausweichen auf das untergeordnete Strassennetz, andere Verkehrsmittel oder alternative Ziele stattfindet. Jedenfalls ist dem Verkehrsfluss auf den Hochleistungsstrassen besondere Beachtung zu schenken. Entsprechende Massnahmen werden in Kapitel 3 beschrieben. Führen Kapazitätsengpässe auf den Hochleistungsstrassen zu Ausweichverkehr auf untergeordneten Achsen, bedeutet dies wiederum eine Verschlechterung des Verkehrsflusses auf ebendiesen und führt zu unerwünschten Belastungen der unmittelbar angrenzenden Gebiete (z. B. Siedlungen).

Auf dem übrigen Netz sind die Entwicklungen uneinheitlich: So ist insbesondere auf radialen Achsen teilweise eine Stagnation oder sogar eine leichte Rückläufigkeit des Verkehrsaufkommens zu beobachten.

Weil sich auf dem Kantonsstrassennetz vielfach regionale Trends sowie die Auswirkungen lokaler Entwicklungen überlagern, sind diesbezüglich gesicherte Aussagen nur bedingt möglich. Dazu zählen beispielsweise länger andauernde Baustellen, Sperrungen, Umleitungen sowie Neu- und Umbauten im Strassennetz. Auch punktuell intensive Siedlungsentwicklungen wie z. B. Quartierpläne oder Neubauten von Grossfirmen wirken sich lokal aus.

Weitere Informationen und Zahlen zu Verkehrserhebungen auf dem kantonalen Strassennetz sind auf der TBA-Homepage⁵ zu finden. Angaben zu den eidgenössischen Zählstellen sind auf der Homepage des ASTRA⁶ publiziert.

2.2.3. Prognostizierte Entwicklung

Um proaktives Handeln zu ermöglichen, muss der Blick nicht nur auf die bisherigen und gegenwärtigen Entwicklungen, sondern auch auf die Zukunft gerichtet werden. Wichtigstes Werkzeug hierzu auf gesamtkantonalen sowie auf Agglomerations-Ebene ist das Gesamtverkehrsmodell Region Basel (GVM). Dieses bildet das Verkehrsgeschehen bzw. das Mobilitätsverhalten in der Region Basel ab, basierend auf generalisierten Inputdaten und Annahmen (Ist-Zustand 2016). Darauf aufbauend ermöglicht das GVM, Prognosen zu künftigen Zuständen in Form von Szenarien abzubilden (Prognosehorizont 2040).⁷

⁵ Vgl. Link: [TBA-Webseite → Verkehrserhebungen](#) bzw. [Downloads Verkehrserhebungen](#)

⁶ Vgl. Link: [Webseite ASTRA → Verkehrsdaten](#)

→ [Schweizerische automatische Strassenverkehrszählung \(SASVZ\) → Monats- und Jahresergebnisse](#)

⁷ Vgl. Link: [TBA-Webseite → Gesamtverkehrsmodell Region Basel](#)

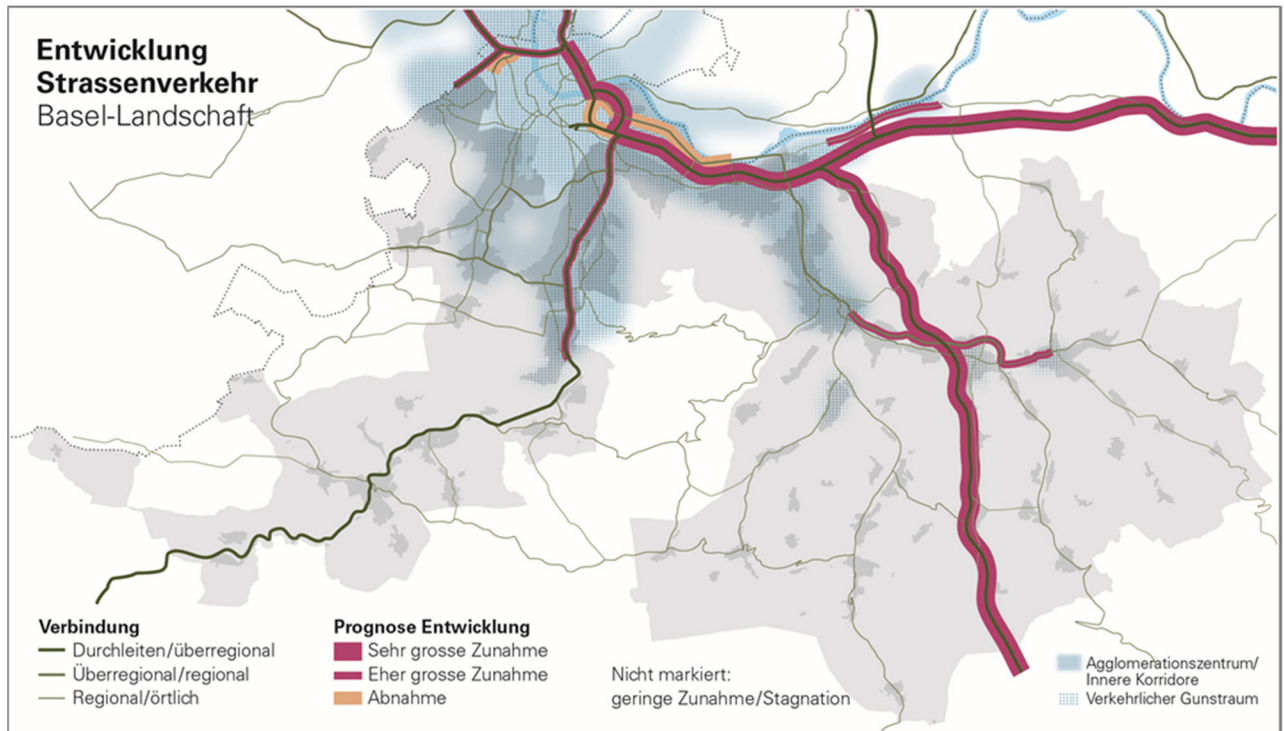


Abbildung 3: Verkehrsentwicklung auf dem Strassennetz mit seiner Verbindungsbedeutung für einen Prognosehorizont 2040 (Grafik: Hahn+Zimmermann)

Insgesamt lassen die Untersuchungen ein deutliches Nachfragewachstum auf den Hochleistungsstrassen erwarten. Auf Kantonsstrassen wird lediglich auf einigen spezifischen Abschnitten eine eher grosse Zunahme der Nachfrage erwartet. Bei grossen Teilen des Kantonsstrassennetzes sind die erwarteten Nachfrageveränderungen von eher kleinem Ausmass. Grössere Rückgänge der Nachfrage werden nur für wenige Netzabschnitte prognostiziert, bei welchen auf Parallelachsen zusätzliche Kapazitäten geschaffen werden.

Bei all diesen Betrachtungen ist zu beachten, dass auch zwischen dem ÖV und dem MIV sowie teils auch dem Veloverkehr eine starke Wechselwirkung besteht – insbesondere beim Pendelverkehr. Ein starker Nachfrageüberhang bei einem System kann stets zu einem Wechsel zum anderen System führen, sofern dort noch Kapazitäten vorhanden sind und somit eine abschätzbare Fahrzeit erwartet werden kann.

2.3. Aktuelle Situation Verkehrsfluss und Handlungsbedarf

2.3.1. Auswertung

Für 43 Örtlichkeiten sind Verkehrsqualitätsbestimmungen erfolgt. Die Situation per Dezember 2024 sieht wie folgt aus:

- 18 x Verkehrsqualitätsstufe A/B/C = genügend (grüne Punkte)
- 8 x Verkehrsqualitätsstufe D = ausreichend (gelbe Punkte)
- 11 x Verkehrsqualitätsstufe D*/E = mangelhaft (orange Punkte)
- 6 x Verkehrsqualitätsstufe F = ungenügend (rote Punkte)

D* (zusätzliche Bewertung TBA-BL) = Knoten mit Busverkehr ohne Bevorzugung

Als zu erhebende Stauverdachtsstellen sollen auf Basis der Auswertung der Speed-Profiles sowie internen und externen Hinweisen folgende Örtlichkeiten eine VQS-Beurteilung erhalten:

- Hölstein, Hauptstr. / Bennwilerstr. (Einmündung) (S 42)

3. Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen

Die Hochleistungsstrassen bilden mit den Autobahnen und Autostrassen die höchste Strassenkategorie. Der Zweck dieser Strassen ist das Durchleiten des internationalen bis regionalen Verkehrs. Priorität hat eine hohe Leistung und Sicherheit bei grossen Geschwindigkeiten. Können die Hochleistungsstrassen diese Funktion nicht mehr wahrnehmen, weicht auch der Transitverkehr auf das untergeordnete, regionale und lokale Strassennetz aus. Die Hauptverkehrsstrassen und Nebenstrassen vermögen in der Regel diesen zweckfremden Verkehr nicht aufzunehmen und es kommt auch auf dem untergeordneten Strassennetz zu Verkehrsüberlastungen und Stau.

Die Hochleistungsstrassen sind grösstenteils in Hoheit des Bundesamtes für Strassen (ASTRA), welches die Strassen im Auftrag der Schweizerischen Eidgenossenschaft baut, betreibt und unterhält. Im Kanton Basel-Landschaft ist einzig der Chienbergtunnel in kantonaler Hoheit.

Die Hochleistungsstrassen sind für den Verkehrsfluss von entscheidender Bedeutung. Die Verkehrsmanagement-Massnahmen werden vom ASTRA geplant und umgesetzt. Neben den kantonseigenen Massnahmen auf den Haupt- und Nebenstrassen (siehe Kapitel 4.2) ist ein verstärkter Einsatz für die Realisierung der Bundesprojekte (siehe Kapitel 3.1, 3.2 und 4.1) unabdingbar. Ohne sie besteht die Gefahr, dass das umliegende Kantonsstrassennetz durch ausweichenden Verkehr überlastet wird bzw. sämtliche Bemühungen auf dem umliegenden Kantonsstrassennetz durch ausweichenden Verkehr zunichtegemacht werden.

Oft haben jedoch auch die Zubringerstrassen einen grossen Einfluss auf die Leistungsfähigkeit der Hochleistungsstrassen. Zubringerstrassen sind Hauptverkehrsstrassen, welche in Kapitel 4 beschrieben werden.

Zu den wichtigsten Massnahmen gehört die Korridorstudie N18 des ASTRA. Die verkehrsflussrelevanten Massnahmen sind in den Tabellen 4 und 5 aufgelistet.

Ein typisches infrastrukturelles Projekt durchläuft (orientiert an Normen und Projektierungsrichtlinien) verschiedene Projektphasen. Auf die strategische Planung, in der die grundsätzlichen Lösungsansätze definiert werden, folgt die Phase der Vorstudien. Aufbauend auf deren Resultaten wird ein Vorprojekt erarbeitet, das in der nächsten Phase zum Bauprojekt weiterentwickelt wird. Es folgt das Ausführungsprojekt, das der Realisierung zugrunde liegt.

Während bei kleineren Vorhaben einzelne Phasen innerhalb einiger Monate durchgeführt werden können, beanspruchen grössere Projekte teils mehrere Jahre pro Phase. Parallel zur bzw. im Wechsel mit der Planung und Projektierung sind eine oder mehrere Ausgabenbewilligungen einzuholen und die erforderlichen externen Leistungen auszuschreiben. Sowohl die einzelnen Bauprojekte als auch die notwendigen Beschaffungen sind mit jeweiligen Beschwerderisiken und entsprechender potenzieller Verzögerung behaftet. Darüber hinaus erfordern grössere Projekte raumplanerische Grundlagen (z. B. Eintrag im kantonalen Richtplan) und Bewilligungsverfahren (inkl. Planaufgabe). In der Summe führen diese Verfahren, die die Berücksichtigung der gesellschaftlichen Ansprüche sicherstellen, dazu, dass ein Grossprojekt selbst im Idealfall kaum weniger als zehn Jahre für die Realisierung benötigt.

Entsprechend ist eine ausgewogene Mischung aus Grossprojekten und kurzfristig realisierbaren Massnahmen erforderlich, um die Leistungsfähigkeit der Hochleistungsstrassen auch langfristig sicherzustellen.

3.1. Betriebliche Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen

Der Bau von neuen oder der Ausbau von bestehenden Autobahnen und Autostrassen dauert in der Regel Dekaden zwischen Projektauftrag und Inbetriebnahme. Aus diesem Grund werden auf dem Hochleistungsstrassennetz parallel zu den infrastrukturellen Massnahmen auch betriebliche Massnahmen zur Erhöhung der Leistungsfähigkeit geplant. Betriebliche Massnahmen können in der Regel deutlich schneller und oft auch kostengünstiger umgesetzt werden. Betriebliche Massnahmen maximieren die Leistungsfähigkeit auf der bestehenden Infrastruktur. Zu den wichtigsten Massnahmen gehören die Pannestreifenumnutzung (PUN), die Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung (GHGW) sowie die Rampendosierung.

Pannestreifenumnutzung (PUN): Heutige Fahrzeuge haben immer seltener eine Panne. Dadurch wurde der Pannestreifen zu einer oft ungenutzten Verkehrsfläche. Mit der Pannestreifenumnutzung kann der Pannestreifen als zusätzliche Fahrspur genutzt werden, wenn er nicht durch ein Pannenfahrzeug belegt ist. In der Regel wird dies mittels Fahrstreifenlichtsignalssystem (FLS) bewirtschaftet.

Geschwindigkeitsharmonisierung und Gefahrenwarnung (GHGW): Die Leistung der Hochleistungsstrassen kann erhöht werden, wenn alle Fahrzeuge etwa gleich schnell fahren. Der maximale Durchfluss wird auf Autobahnen bei ca. 80 km/h erreicht. Je nach Infrastruktur, wie z. B. Ein- und Ausfahrten, Fahrstreifenbreiten und Kurven, kann die optimale Geschwindigkeit auch noch etwas tiefer liegen. Mittels dynamischer Wechsel-signalisationen kann die Geschwindigkeit so angepasst werden, dass ein besserer Verkehrsfluss und

dadurch im Idealfall kein Stau entsteht. Die dynamische Wechselsignalisation kann auch zur Gefahrenwarnung wie Stauende oder Unfall- und Pannenfahrzeuge verwendet werden.

Rampenbewirtschaftung: Bei vielen Autobahneinfahrten in der Agglomeration ist eine Lichtsignalanlage vorgelagert. Durch die Rot-/Grünphasen nähert sich der Verkehr auf der Einfahrt gedrängt der Stammlinie. Es kommt aber auch zu Lücken im Zufluss. Diese unregelmässigen Verkehrsmengen übertragen sich auf die Stammlinie, was bei starker Verkehrsbelastung oft zu Stau führt. Mit der Rampenbewirtschaftung wird der Zufluss verstetigt, in dem der Pulk einer Grünphase aufgeteilt wird. Die Bewirtschaftung dient nicht einer Beschränkung des Zuflusses. Das ASTRA prüft solche Massnahmen auch in der Agglomeration Basel.

3.2. Infrastrukturelle Massnahmen auf den Hochleistungsstrassen

Nachfolgend (Tabelle 4) sind die für den Verkehrsfluss im Kanton Basel-Landschaft besonders relevanten Bauprojekte auf Hochleistungsstrassen aufgeführt. Da fast das gesamte Hochleistungsstrassennetz in Eigentum des Bundes ist, liegt die Planungshoheit beim ASTRA. Der Kanton ist bei der Planung dieser Projekte jedoch miteinbezogen.

Der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2023 für die Nationalstrassen enthält u.a. auch den Bau des sogenannten Rheintunnels. Obwohl am 24. November 2024 die Schweizer Stimmberechtigten diesen Bundesbeschluss an der Urne abgelehnt haben, bestätigt das Gutachten Verkehr '45 von ETH-Professor Ulrich Weidmann dem Rheintunnel eine hohe Priorität. Der Bundesrat beauftragte das UVEK auf der Grundlage des Gutachtens eine Vernehmlassungsvorlage zu erarbeiten. Die entsprechende Botschaft soll 2027 im Parlament behandelt werden

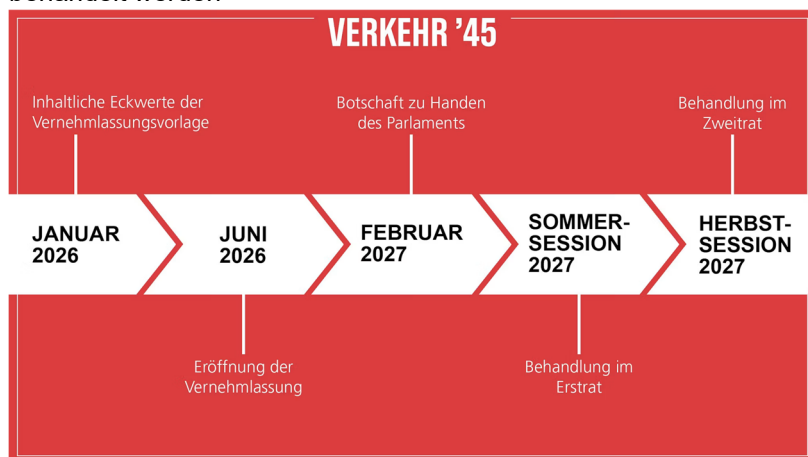


Abbildung 5: Zeitstrahl Verkehr '45; Quelle UVEK

Der Kanton muss in diesem Sinne auf verschiedenen Ebenen aktiv sein, um seine Interessen einzubringen: Einerseits sind politische Weichenstellungen erforderlich und andererseits muss die kantonale Sicht auch auf technischer Ebene in den Gremien der einzelnen Projekte eingebracht werden.

Analog ist die Situation bei der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs; so ist z. B. auch die Realisierung des Herzstücks Basel (S-Bahnausbau) eine Bundesaufgabe und für die Bewältigung des zusätzlich erwarteten Verkehrsaufkommens elementar.

Die Tabelle dieses Kapitels entspricht überdies der Vorgabe von § 43e «Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes» (Absatz 5) des Strassengesetzes, in welchem gefordert wird, dass der Regierungsrat über die getroffenen Massnahmen zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes informiert.

Hinweise zu Tabellen 4, 5 und 6:

- Spalte Stand: Bei Veränderungen wird der Stand des letzten Berichts in Klammern und durchgestrichen dargestellt, z. B. (~~Verprojekt~~). Projekte/Einzelmassnahmen, welche in den Berichtsjahren fertiggestellt worden sind, enthalten die Bezeichnung «realisiert» und werden im Folgebericht nicht mehr aufgeführt.
- Spalte Wirkung: Falls vorhanden, werden von der Wirkung zusätzlich profitierende Knoten mit beeinträchtigtem Verkehrsfluss mittels Nummerierung aufgeführt, z. B. Auswirkung auf S2, SP8.
- Bereits realisierte (daraufhin gestrichene) Projekte sind in Tabelle 9 (Anhang 6) zwecks Nachvollziehbarkeit aufgeführt.

- Bei den Agglomerationsprogramm-Projekten ist jeweils die entsprechende Projektnummer aus dem Agglomerationsprogramm angegeben. Es sind bewusst ausschliesslich diejenigen Projekte/Nummern angegeben, welche bewilligt sind, das heisst, die eine gesicherte Finanzierung haben. Dies betrifft ausschliesslich jene aus den A-Listen (Beispiel: A1, M3 bedeutet Agglomerationsprogramm 1. Generation, Massnahme M3). Weitere allgemeine Informationen unter: www.aggloprogramm.org

Nr.	Strasse, Objekt	Massnahme	Wirkung	Stand
Hochleistungsstrassen (Nationalstrasse 1. und 2. Klasse) des ASTRA				
P2	A2 / A3 (BL / BS) Rheintunnel	Neue Tunnelverbindung zwischen Birsfelden und der Nordtangente / Verzweigung Wiese. Der neue Rheintunnel ist beim Zubringer Birsfelden angeschlossen, wo die Strasse in einen Tunnel führt. Die Anbindung im Norden erfolgt bei der heutigen Ausfahrt Klybeck und der Rampenbrücke Wiese.	Die bestehende Nationalstrasse wird vom Verkehr von und nach Frankreich sowie Basel Kannenfeld und Allschwil entlastet. Die Funktionsfähigkeit des Nationalstrassennetzes wird so auf diesem Abschnitt langfristig gewährleistet. Entlastet für BL volle Wirkung, sofern auch 8-Spur-Ausbau Hagnau-Augst realisiert wird. Entlastung der Örtlichkeiten S7, S10, S11, S12/SP15, S27/SP11, S28, S31, SP12 und SP13.	Vom Bundesrat genehmigtes Projekt öffentliche Auflage Ausführungsprojekt 2023 abgeschlossen frühestmöglicher Baubeginn 2029 frühestmögliche Inbetriebnahme 2040 Kredit durch Volksabstimmung am 24.11.2024 abgelehnt. In Strategie Verkehr '45 aufgenommen.
P3	A2, Hagnau-Augst 8-Spurausbau	Zusätzlicher Fahrstreifen pro Richtung zwischen den Verzweigungen Hagnau und Augst.	Kapazitätssteigerung des bestehenden Netzes, um die Funktionsfähigkeit der Nationalstrasse und ihre Entlastungswirkung auf das untergeordnete Strassennetz aufrechterhalten zu können. Entlastung der Örtlichkeiten S7, S10, S11, S12/SP15, S27/SP11, S28, S31, SP12 und SP13.	Im STEP zurzeit unter «weitere Ausbauschritte» frühestmöglicher Baubeginn 2034 Kredit durch Volksabstimmung am 24.11.2024 abgelehnt, ob und wie es weiter geht, ist noch offen
P10	Münchenstein, Anschluss Reinach-Nord [A3Ü, M41]	Optimierung Knoten (Errichtung LSA)	Durch die Knotenregelung mit einer LSA kann die VQS = F für den Linksabbieger von Basel in Richtung Arlesheim verbessert werden, massgebende Verbesserung für S 26.	Machbarkeitsstudie wurde ans ASTRA übergeben Gemeinsames Vorgehen gemäss Korridorstudie N18 Delémont - Hagnau: Studie erfolgreich abgeschlossen (Synthesebericht veröffentlicht), Optimierung als Teil der Basisstrategie (kurzfristige Umsetzung) identifiziert Nächste Schritte: Koordination mit Kanton nötig, um das Projekt zu konkretisieren (der genaue Zeitplan für die Umsetzung steht noch nicht fest)

P27	A2 Sissach-Eptingen	Instandsetzung des Tunnels Ebenrain mit neuer Querverbindung und Rauchtrennwand. Instandsetzung und Teilersatz der Steinschlag-schutznetze; Instandsetzung des Deckbelages, der Entwässerungsleitungen und des Fahrzeugrückhaltesystems; Instandsetzung von vier Brücken, fünf Überführungen und drei Unterführungen sowie zwei Bachdurchlässen; Erneuerung der Betriebs- und Sicherheitsausrüstung (BSA) in den beiden Tunneln Ebenrain und Oberburg und auf offener Strecke; Erstellen einer Wildtierüberführung in der Gemeinde Tenniken nördlich des Rastplatzes Mühlematt	Erhaltung des Wertes und der Funktionsfähigkeit des Nationalstrassenabschnitts, Wiederherstellung der Vernetzungssituation des Wildtierkorridors durch die neue Wildtierüberführung sowie Förderung homogenerer Geschwindigkeiten usw.	Realisierung zwischen 2022 und 2025 Bauarbeiten Instandsetzungsarbeiten realisiert (Ende August 2025 abgeschlossen) Wildtierüberführung Tenniken 2028/2030
-----	---------------------	--	--	---

Tabelle 4: Projekte auf Hochleistungsstrasse mit Verkehrsfluss-Relevanz für BL

4. Massnahmen auf den Haupt- und Nebenstrassen

Auf den dargelegten Handlungsbedarf wird mit einer Reihe von Massnahmen reagiert, die je nach Umfang bis zu ihrer Wirkung unterschiedlich viel Zeit in Anspruch nehmen.

Wie in Kapitel 3 erläutert, durchlaufen insbesondere grössere infrastrukturelle Projekte mehrere Phasen, die aufeinander aufbauen. Nach der strategischen Planung, in der die grundsätzlichen Lösungsansätze definiert werden, folgt die Phase der Vorstudien. Darauf aufbauend wird ein Vorprojekt erarbeitet, das schliesslich zum Bauprojekt weiterentwickelt wird. Nach Abschluss dieser Planung wird das Ausführungsprojekt erstellt, welches als Grundlage für die Realisierung dient.

Die Dauer dieser Phasen variiert stark: Während kleinere Vorhaben innerhalb einiger Monate durchgeführt werden können, beanspruchen grössere Projekte teils mehrere Jahre pro Phase. Zusätzlich sind in verschiedenen Projektabschnitten Ausgabenbewilligungen einzuholen, externe Leistungen zu beschaffen und gesellschaftliche Ansprüche durch raumplanerische Grundlagen sowie Bewilligungsverfahren zu berücksichtigen. Diese Schritte bergen sowohl das Risiko von Beschwerden als auch das von potenziellen Verzögerungen.

Um dennoch spürbare Verbesserungen zu erreichen, ist es entscheidend, Grossprojekte durch Massnahmen zu ergänzen, die kurzfristig realisierbar sind.

4.1. Massnahmen auf Haupt- und Nebenstrassen des Bundes

Bei den Haupt- und Nebenstrassen des Bundes handelt es sich im Kanton BL um die N18 als Nationalstrasse 3. Klasse sowie die Anschlüsse an das Hochleistungsstrassennetz. In der Regel liegt die Hoheit der Autobahnanschlüsse bis zum ersten leistungsfähigen Verkehrsknoten beim ASTRA.

Nr.	Gemeinde, Objekt	Massnahme	Wirkung	Stand
P28	A18 Muggenbergtunnel [A5Ü, M6 / A3Ü, M42 / A2Ü, M14 / A1Ü, M88]	Neue Tunnelverbindung zwischen dem Anschluss Grellingen und nördlich der Anbindung Angenstein	Entlastung aufgrund der Tunnelumfahrung des heute stark befahrenen A18 Abschnitts in Angenstein; Verbesserung der Verkehrsverbindung des MIV zwischen Basel und dem Jura Positive Auswirkungen auf die Örtlichkeit S 16	Gemeinsames Vorgehen gemäss Korridorstudie N18 Delémont - Hagnau: Studie erfolgreich abgeschlossen (Synthesebericht Mai 2025 veröffentlicht), Umsetzung des 2-röhrigen Muggenbergtunnels mit jeweils einer Fahrspur pro Richtung als Teil der Maximalstrategie (mittel- bis langfristige Umsetzung) identifiziert

P29	A18 Umfahrung Laufen-Zwingen [A3Ü, M43 / A2Ü, M15 / A1Ü, M90]	Mit der Umfahrung von Laufen und Zwingen ist eine grossräumige Umfahrung der Talgemeinden des Laufentals geplant; sie ist als Hochleistungsstrasse mit niveaufreien Anschlüssen konzipiert und soll im Endzustand über drei Anschlüsse verfügen	Entlastung und Zurückstufung des nachgelagerten Netzes, insbesondere des Zentrums von Laufen und Zwingen; Verbesserung der Verkehrsverbindung des MIV zwischen Basel und dem Jura Positive Auswirkungen auf die Örtlichkeiten S 19, S 20, S 21 und S 29	Gemeinsames Vorgehen gemäss Korridorstudie N18 Delémont - Hagnau: Studie erfolgreich abgeschlossen (Synthesebericht Mai 2025 veröffentlicht), Realisierung der Umfahrung Laufen – Zwingen (Maximalvariante) mit Umgestaltung des entsprechenden N18-Abschnittes als Teil der Maximalstrategie (längerfristige Umsetzung) aufgenommen Nächste Schritte: Aufnahme des Projektes in das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) für Nationalstrassen (der genaue Zeitplan für Planung und Umsetzung steht noch nicht fest)
P34	Zentrumsentlastung Laufen [A3, M15] inkl. Neubau/Verlegung Naubrücke [A4, M4 / A3, M5] sowie Gesamtplanung Neue Birsbrücke Süd [A5, M9 / A4, M3 / A3, M16]	Umfahrung des Stadtzentrums von Laufen durch Unterfahrung des Bahnhofs, unter Einbezug der neugebauten (verlegten) Naubrücke und der neuen Brisbrücke Süd Abklassierung (Übernahme in das kantonale Strassennetz) und Umgestaltung des Abschnittes der heutigen N18-Ortsdurchfahrt entlang der Basel- und Rennimattstrasse zur nachhaltigen Sicherung der Entlastungswirkung Optimierung Kreisel Zwingen und dessen Zuläufe zu prüfen	Reduktion des Verkehrsaufkommens im Zentrum von Laufen, insbesondere des Schwerverkehrs, zur Steigerung der Lebensqualität und Sicherheit für die Anwohner Positive Auswirkungen auf die Örtlichkeiten S 19, S 20 und S 21	Gemeinsames Vorgehen gemäss Korridorstudie N18 Delémont - Hagnau: Studie erfolgreich abgeschlossen (Synthesebericht Mai 2025 veröffentlicht), Projekt wurde als Teil der Optimierungsstrategie (mittelfristige Umsetzung) identifiziert Nächste Schritte: Aufnahme des Projektes in das strategische Entwicklungsprogramm (STEP) für Nationalstrassen; Erarbeitung durch das ASTRA, in Abstimmung mit dem Kanton, eines generellen Projekts für den Tunnel (Lückenschluss) unter dem Bahnhof von Laufen (der genaue Zeitplan für Planung und Umsetzung steht noch nicht fest)

Tabelle 5: Projekte auf Haupt- und Nebenstrassen des Bundes mit Verkehrsfluss-Relevanz für BL

4.2. Massnahmen auf Haupt- und Nebenstrassen des Kantons

Gemäss den «Standards Verkehrsinfrastruktur» (RRB Nr. 1385 vom 5. September 2007) ist der Aspekt Verkehrsfluss eines von drei Kriterien bei der technischen Priorisierung von grösseren Projekten. In terminlicher Hinsicht sind unter anderem die finanziellen und personellen Ressourcen massgebend.

Das in Kapitel 3.2 erwähnte Gutachten Verkehr '45 von ETH-Professor Ulrich Weidmann weist auch dem Zubringer Bachgraben eine hohe Priorität zu. Damit wird das Vorgehen des Tiefbauamt Basel-Landschaft beim Projekt "ZUBA" bestätigt (siehe Projekt P16).

In nachfolgender Tabelle (Tabelle 5) sind die laufenden kantonalen Projekte mit massgebender Relevanz für den Verkehrsfluss aufgelistet und in die jeweiligen regionalen Handlungsräume (gemäss kantonalem Richtplan) unterteilt. Aufgeführt werden nur jene Projekte, bei welchen die Massnahmen bereits konsolidiert und deren Wirkungen beurteilt sind. Den in Kapitel 2.3 dargestellten Erkenntnissen entsprechend liegen die Handlungsschwerpunkte im Birstal und im Leimental.

Nr.	Gemeinde, Objekt	Massnahme	Wirkung	Stand
Birstal				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel-Landschaft				
P9	Aesch/Dornach, «Zubringer Dornach» [A3, M2 / A2, M5 / A1, M70]	Direkte und hochwertige Anbindung des Wohn- und Gewerbeareals Aesch/Dornach «Öpfelsee» an die Hochleistungsstrasse A18 durch eine neue Strassenverbindung	Hochwertiger Zugang zur Hochleistungsstrasse und Entlastung des Raums Dornachbrugg sowie der Örtlichkeiten S 32/SP 3 und S 35/SP 4	<p>Vorprojekt abgeschlossen</p> <p>Richtungsentscheid Linienführung soll bis Ende 2023 vorliegen</p> <p>(Bau- und Finanzierungsreife kann nicht bis 2025 erreicht werden, weshalb entschieden wurde, das Projekt aus dem Agglomerationsprogramm der 4. Generation abzumelden.)</p> <p>Projekt wurde in den breiteren Testplanungsprozess «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum» eingebunden, in dem sich 2023-2024 intensiv mit der Entwicklung des Birsraums befasst wurde; daraus resultierte der Entscheid, die Machbarkeit einer Lage im Raum Ramstelbach («Kraftwerkbrücke») zu untersuchen; Untersuchung wird 2026 abgeschlossen</p>
P20	Aesch, Erneuerung und Umgestaltung Hauptstrasse [A5Ü, Ö15 / A5, M10 / A4, M10/M15 / A2, M9 / A1, M71c]	<p>Separater Linksabbieger auf der Hauptstrasse in die Etingerstrasse</p> <p>(Mögliche) Verlängerung der Tramlinie 11 an den Bahnhof Aesch</p>	<p>Kein Rückstau auf der Hauptstrasse aufgrund wartender Linksabbieger mehr</p> <p>Entlastung der Örtlichkeit SP 1</p>	Erarbeitung Testplanung von Betriebs- & Gestaltungskonzept ab 2026
P21	Münchenstein, Bruderholzstr. / Reinacherstr. (Kreisels MFP)	Markierung Unechter Bypass Zufahrt Bruderholzstrasse Ost von der A18	Leistungsfähigere Erschliessung des Dreispitzareals sowie Kapazitätserhöhung der Örtlichkeit S 25 / SP 7	<p>(Kompatibilität mit anderen Projekten in Prüfung)</p> <p>Umsetzung 2026</p>
P22	Reinach, Bruggstrasse Ost / Aesch, Dornacherstrasse (Kreisels Dornachbrugg)	Ausbau und Erneuerung der Bruggstrasse Ost mit Kapazitätserhöhung (vier Fahrspuren bzw. zwei pro Richtung), Trennung der Strasse vom Fuss- und Veloverkehr sowie Anpassungen im Bereich des Kreisels und der Zufahrten, u. a. zusätzliche Zufahrt mit Priorisierung für den Busverkehr und Unechter Bypass auf Zufahrt Bruggstrasse Richtung Aesch (Dornacherstrasse)	Leistungssteigerung auf der wichtigen Zubringerachse zum Anschluss Reinach Süd (Bruggstrasse Ost) und Verbesserung des Verkehrsflusses; zudem können die Verkehrsteilnehmer auf der Dornacherstr. durch den unechten Bypass auf der Bruggstr. früher erkennen, ob in den Kreisels gefahren werden kann → Reduktion der Rückstaus auf beiden Strassenachsen. Besserer Abfluss bei der Örtlichkeit S 35 / SP 4	<p>(Erstellung Bauprojekt)</p> <p>(Geplante Inbetriebnahme 2025)</p> <p>Baubeginn Juni 2025</p> <p>Inbetriebnahme 2028</p>

P25	Arlesheim – Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal [A4, M5]	Verlegung der bestehenden Kantonsstrasse (Haupt- strasse – Baselstrasse – Bir- seckstrasse) durch das Dorfzentrum von München- stein und Wohnquartiere in Arlesheim in den Talboden auf die Achse der Talstrasse (aktuell Gemeindestrassen) Ausbau der bestehenden südlichen Talstrasse zur neuen Kantonsstrasse, inkl. neu zu erstellendem Stras- senabschnitt Aliothstrasse— Talstrasse	Entlastung der bestehenden Kantonsstrassen (Haupt- strasse – Baselstrasse) und damit der betroffenen Wohn- gebiete vom Durchgangs- verkehr (Reduktion um bis zu rund 40 %) sowie direkte Anbindung der Gewerbege- biete im Talboden an HLS (A18)	Abschluss der öffentlichen Mitwirkung zum Vorprojekt am 31. Mai 2024 (Bericht im November 2025 veröffent- licht), weitere Schritte wer- den geplant Vorgesehene Umsetzung in- nerhalb der nächsten fünf Jahre
-----	---	---	---	---

Leimental

Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel-Landschaft

P14	Allschwil, Erneuerung und Umgestal- tung Baslerstrasse im Ab- schnitt Hegenheimerstrasse – Grabenring	Gesamtüberholung der Bas- lerstrasse, einschliesslich Austausch der Tramgleise und Erneuerung des Stras- senbelags im Abschnitt zwi- schen Hegenheimerstrasse und Grabenring Optimierungsmassnahmen Kreuzung Baslerstr. / Binn- gerstr. in Prüfung, Knoten- form noch offen	Die Wirkung kann nach Festlegung der Knotenform beschrieben werden. Verbesserung für Örtlichkeit S 3	Neues Vorprojekt 2024 ge- plant Arbeiten aktuell in der Pla- nungsphase Realisierung ab 2027 ge- plant
P35	Bottmingen, Kreisel Mitteldorf	Markierung unechter Bypass bei Ausfahrt in Richtung West (Schloss)	Leichte Kapazitätserhöhung	In Planung Umsetzung 2026

Hauptverkehrsstrasse der Gemeinde Allschwil

P16	Allschwil, Zubringer Bachgraben–All- schwil (ZUBA) [A5, M6 / A4, M1 / A3, M13]	Neubau einer leistungsfähigen, überwiegend unterirdi- schen Strassenverbindung zwischen der Autobahn A3/N03 (Nordtangente) in Basel und dem Arbeitsgebiet Bachgraben («Beim Kreuz») in Allschwil	Leistungsfähige Anbindung des Arbeitsplatzgebietes Bachgraben an das Hoch- leistungsstrassennetz sowie allgemeine Entlastung des Strassennetzes in Allschwil und Basel in diesem Gebiet, insbesondere im dichtbe- bauten Wohngebiet von Ba- sel-West Entlastung von S 4 und S 5	Erarbeitung Bauprojekt inkl. Umweltverträglichkeitsbe- richt 2022-2026; verwal- tungsinterne Vernehmlassung ab dem 1. Quartal 2026; Linienführung festge- legt; es bestehen noch pla- nerische Herausforderungen (Abstimmung mit Kt. BS und Frankreich inkl. Gebietsab- tausch; weitere Planung er- folgt im Rahmen der Koordi- nation Verkehrsanbindung Bachgraben (KoBa) gemein- sam mit Tram Bachgraben und anderen Schlüsselpro- jekten) Geplante Realisierung frü- hestens ab 2031 Voraussichtliche Inbetrieb- nahme 2036
-----	---	---	---	--

Rheintal / Hülften				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel-Landschaft				
P32	Birsfelden, Neue Ortsdurchfahrt [A4, M9 / A3, M18]	Umfassende Sanierung und Neugestaltung der Haupt- und Rheinfelderstrasse, einschliesslich Erneuerung der Tramgleise, behindertengerechtem Ausbau der Haltestellen, Neubau von Kreiseln, Anpassung der Fahrbahnen für den motorisierten Individualverkehr sowie Verbesserung der Fuss- und Velowege Behebung von betrieblichen und gestalterischen Defiziten sowie Umsetzung der zukünftigen städtischen und verkehrstechnischen Anforderungen im Strassenraum	Durch die Harmonisierung der Geschwindigkeiten zwischen den unterschiedlichen Verkehrsmitteln und Optimierung der Verkehrsführung soll der Verkehrsfluss verstetigt werden. Zudem soll die neue Ortsdurchfahrt Unfallschwerpunkte reduzieren und den Strassenraum für Fuss- und Veloverkehr sowie den öffentlichen Verkehr aufwerten. Auswirkungen auf die Örtlichkeiten S 10, S 11, S 12 und SP 15	Bauprojekt abgeschlossen und Auflage 2023 erfolgt. (Geplante Realisierung zwischen 2024 und 2027) Rechtskräftiges Projekt im Frühjahr 2025 Entscheid Landrat Baukredit im August 2025; dagegen wurde das Referendum ergriffen Volksabstimmung im Juni 2026 Ausführungsprojekt in Erarbeitung Geplante Realisierung 2028–2031
P33	Muttenz / Pratteln, Erneuerung Rheinfelder-/Rheinstrasse	Umfassende Erneuerung und Umgestaltung der Achse, um die heutigen Funktionen der Strasse auch mit dem zukünftigen Verkehrszuwachs zu erfüllen; Umsetzung von Massnahmen für den Velo- und Busverkehr; zudem soll die Knotenform am Knoten Auhafen geprüft werden	Bei diesem Projekt soll für den Verkehrsfluss unter anderem die Funktionsfähigkeit der Rheinfelderstrasse/Rheinstrasse für den Verkehrszuwachs 2030 sichergestellt werden. Weiteres Ziel ist die Verkürzung der Wartezeiten des einmündenden Verkehrs. Auswirkungen auf die Örtlichkeiten S 27, S 28 und SP 11	Seit 2023 Erarbeitung Vorprojekt Seit 2025 Erarbeitung Bauprojekt Etappe «Schweizerhalle» Realisierung frühestens ab Ende 2028 (Etappe «Hardwald» ab ca. 2030)
P36	Pratteln, Kreisel Wanne	Zweispurige Zufahrt auf der Krummeneichstrasse West	Besserer Abfluss, weniger Stau	Machbarkeitsstudie

Liestal/Frenkentäler				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel-Landschaft				
P37	Liestal, Knoten Rheinstrasse/ Spitalstrasse	Linksabbiegespur von der Rheinstrasse Nord in den Eichenweg	Weniger Rückstau für Geradeausfahrende	In Planung Umsetzung 2028
P38	Liestal, Knoten Rosenstrasse/ Gestadeckplatz	Separate Rechtsabbiegespur von der Rosenstrasse auf den Gestadeckplatz	Weniger Rückstau für Geradeausfahrende	In Planung Umsetzung ab 2029

Oberes Baselbiet				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel-Landschaft				
P39	Böckten, Kreisel Chienbergtunnel Ost	Zweispurige Kreiselfahrt aus dem Tunnel	Besserer Abfluss und weniger Stau im Tunnel	In Planung Umsetzung 2031
P40	Böckten, Hauptstrasse/Gehrenstrasse	Linksabbiegespur auf der Hauptstrasse	Weniger Rückstau für Geradeausfahrende	In Planung Umsetzung 2029

Tabelle 6: Verkehrsflussrelevante kantonale Projekte

Neben diesen grösseren Bauprojekten bestehen auch mehrere Kleinprojekte, welche meist verkehrstechnischer Art sind, wie z. B. Grünzeitanpassungen der LSA, Busbuchten, Radstreifen und Radwege, Lichtraumprofilanpassungen usw. Diese Kleinprojekte sind in der Regel rasch umsetzbar, da sie kein

Plangenehmigungsverfahren, weniger Raum (Landerwerbsverhandlungen), weniger Kosten (und damit keine separate Ausgabenbewilligung durch den Landrat) und weniger komplexe Projektierungsabläufe in Anspruch nehmen. Deren Wirkung setzt zwar meist gezielt an, ist jedoch kleiner bzw. punktueller und innert kürzerer Zeit wieder «konsumiert» (z. B. durch örtliche oder zeitliche Verlagerung von Fahrten).

5. Massnahmen Öffentlicher Verkehr

5.1. 9. Genereller Leistungsauftrag 2022–2025

Der 9. Generelle Leistungsauftrag (9. GLA) für den öffentlichen Verkehr 2022–2025 wurde am 25. Mai 2021 vom Landrat beschlossen. Er sah Angebotsverbesserungen in den Entwicklungsarealen, im grenzüberschreitenden Raum und beim Nachtnetz vor. Insbesondere für die Gebiete mittleres Ergolzthal, Birsstadt Nord und Bachgraben sowie für den Raum Pratteln waren dabei Angebotsoptimierungen angedacht.

Optimierung Raum Pratteln

Im Hinblick auf die Siedlungsentwicklung im Gebiet Salina Raurica wurde das Angebotskonzept überarbeitet. So wurde die Linie 83, verkürzt auf den Abschnitt Rankacker–Kaiseraugst, in den Hauptverkehrszeiten (HVZ) auf einen 15'-Takt verdichtet. Die Anschlüsse auf die S-Bahn wurden verbessert.

Weiterentwicklung mittleres Ergolzthal

Mit dem 15'-Takt Basel–Liestal auf der S-Bahn ab Dezember 2025 wurden die Bahnhöfe Liestal und Frenkendorf-Füllinsdorf als Umsteigeknoten gestärkt. Das Busangebot im Raum Frenkendorf/Füllinsdorf/Lausen/Liestal wurde entsprechend angepasst. Bereits seit Dezember 2022 werden Lausen, Furlen und Liestal, Fraumatt während den HVZ neu im 15'-Takt bedient. Frenkendorf erhielt eine umsteigefreie Verbindung ins Gebiet Niederschönthal.

Weiterentwicklung Birsstadt Nord

Die Entwicklungsschwerpunkte Hagnau und Polyfeld in Muttenz sowie Dreispitz in Münchenstein wurden mit einem neuen Buskonzept besser erschlossen. Das Ziel war es, Verbindungen mit hohem Nachfragepotenzial zu stärken, während jene mit geringen Potenzialen reduziert oder aufgehoben werden. So sollte das Angebot mit nur geringen Mehrkosten spürbar verbessert werden. Die Linie 47 Muttenz–Dreispitz–Bottmingen wurde dazu in den HVZ zum 7.5'-Takt verdichtet. Zudem wurde die Linie 46 zur Entlastung der Linie 36 in den HVZ vom Badischen Bahnhof via St. Jakob bis Muttenz Bahnhof verlängert. Damit wurde die Erreichbarkeit der FHNW aus dem Kleinbasel sowie die Anbindung an die S-Bahn verbessert. Weiter wurde das Dreispitzareal über den Korridor Reinacherstrasse neu mit der Buslinie 37 erschlossen, welche bis ins Versorgungszentrum Gartenstadt statt nach Bottmingen geführt wird. In den HVZ verkehrte die Linie 37 im 30'-Takt weiter über das Entwicklungsgebiet Arlesheim Schoren nach Dornach; die bisher sehr schwach nachgefragte Linie 63 Dornach–Muttenz wurde dagegen aufgehoben (im Dezember 2025 im Zuge des Buskonzepts Birsstadt Süd teilweise wieder rückgängig gemacht, siehe Kapitel 5.2).

Weiterentwicklung Bachgraben–St. Johann

Im Gebiet Bachgraben wurden ab Ende 2021 grössere Bauvorhaben abgeschlossen. Zudem ist das Gebiet im ständigen Wandel und es werden neue Arbeitsplätze angesiedelt. Deshalb wurde das Angebot der Linie 64 weiterentwickelt, indem die Linie in den HVZ bis Bahnhof St. Johann verlängert wurde (im Dezember 2025 im Rahmen des Buskonzepts Basel West–Bachgraben durch die Linie 48 ersetzt, siehe Kapitel 5.2). Dort bestanden Anschlüsse auf die Tramlinien 1 und 21 sowie an die Züge nach Mulhouse und Basel SBB.

5.2. 10. Genereller Leistungsauftrag 2026–2028

Der 10. Generelle Leistungsauftrag (10. GLA) für den öffentlichen Verkehr 2026–2028 wurde am 8. Mai 2025 vom Landrat beschlossen. Der neue GLA dauert drei statt vier Jahre. Grund dafür ist die Harmonisierung der Bestellperioden im Regionalen Personenverkehr (RPV) durch das Bundesamt für Verkehr BAV. Der 10. GLA reagiert insbesondere auf die grossen Infrastrukturausbauten des Bundes, die bis Ende 2025 fertiggestellt wurden (Vierspurausbau Liestal, Doppelspur Grellingen–Duggingen, Entflechtung Muttenz sowie Leistungssteigerungen im Bahnhof Basel SBB).

IR56 Basel–Delémont–Biel

Mit der Fertigstellung der Doppelspur Grellingen–Duggingen verkehrt der IC51 Basel–Biel seit Dezember 2025 um eine halbe Stunde versetzt und wurde ab Biel bis Lausanne verlängert. Zur Gewährleistung der Anschlüsse zur vollen Stunde in Basel wurde der neue IR56 Basel–Delémont–Biel eingeführt. Zwischen Basel und Biel entsteht dadurch ein durchgehender Halbstundentakt. Die bisherige S3 verkehrt neu noch bis Laufen (der Abschnitt Laufen–Delémont entfällt).

Halt des IR37 Basel–Liestal–Aarau–Zürich in Gelterkinden

Dank dem Vierspurausbau in Liestal und neuem spurtstarkem Rollmaterial hält der IR37 Basel–Liestal–Aarau–Zürich seit Dezember 2025 neu auch in Gelterkinden.

S33 Basel–Liestal

Mit dem neuen Wendegleis in Liestal, der Entflechtung Muttenz sowie der Leistungssteigerung Basel SBB konnte die S33 neu eingeführt werden. Diese ergänzt seit Dezember 2025 die S3 zu einem durchgehenden Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal.

Führung Tramlinie 17 via Margarethenverbindung

Mit Fertigstellung der Margarethenverbindung wird die Tramlinie 17 ab Dezember 2027 neu von Ettingen via Bahnhof SBB zum Badischen Bahnhof geführt. Sie ersetzt auf dem Abschnitt Bahnhof SBB–Badischer Bahnhof die bisherige Linie 1 und entlastet die Innenstadt um eine Linie. Für das Leimental verkürzt sich die Reisezeit zum Bahnhof SBB um rund fünf Minuten. Dies ist der erste Angebotsschritt zum künftigen S-Tram 17, welches im Vollausbau weitere Zeitersparnisse bringt.

Buskonzept Laufental–Dorneckberg

Die Einführung des IR56 führt zu neuen Anschlussmöglichkeiten in Laufen und geänderten Abfahrtszeiten der S3. Sämtliche Buslinien des Gebiets wurden deshalb auf die neuen Bahnangebote abgestimmt. Gleichzeitig wurde das bestehende Busangebot konzeptionell überprüft und bestehende Defizite behoben.

Buskonzept Birsstadt Süd

Die Änderungen beim Fahrplan der S3 im Laufental haben auch Auswirkungen auf die Buslinien in der Birsstadt. Dazu gehören unter anderem eine Verbesserung der Erschliessung in Therwil, die Übernahme des Ortsbusses Münchenstein durch den Kanton sowie die neue Buslinie 63 ins Gebiet Aesch Soleil. Zudem soll durch die Aufteilung der Linie 64 in zwei Linien (neue Linie 49) deren Fahrplanstabilität verbessert werden und das Gymnasium Oberwil wurde besser an den öffentlichen Verkehr angebunden.

Fahrplankonzept Gelterkinden

Mit dem neuen Halt des IR37 in Gelterkinden wurden die Buslinien im Raum Gelterkinden (Linien 100–104) auf die neuen Bahnverbindungen abgestimmt und bestehende Angebots- und Taktlücken teilweise geschlossen. Die Linie 101 wurde nach Sissach verlängert, wodurch Böckten ein verbessertes ÖV-Angebot erhält.

Optimierung Ortsbus Sissach

Gleichzeitig mit der Verlängerung der Linie 101 wurde der Ortsbus Sissach optimiert: Die Linie 105 wird neu nach Thürnen geführt und das Angebot auf einen 30-Minuten-Takt verdichtet.

Buskonzept Basel West–Bachgraben

Das Entwicklungsgebiet Bachgraben in Allschwil wird besser an die Bahnhöfe angebunden. Die Linie 48 wurde ab Dezember 2025 anstelle der Linie 64 bis zum Bahnhof St. Johann verlängert und verkehrt in den Hauptverkehrszeiten neu im 7,5-Minuten-Takt sowie neu auch sonntags im 30-Minuten-Takt. Zudem soll sie ab Dezember 2027 zum Badischen Bahnhof verlängert werden, um das Bachgrabengebiet mit dem Bahnhof St. Johann und dem Badischen Bahnhof zu verbinden und als Vorlaufbetrieb für ein späteres Tram zu dienen.

Buskonzept Basel Ost

Mit einem Buskonzept Basel Ost sollen die Entwicklungsgebiete Wolf und Dreispitz besser angebunden werden. Neue Linienführungen schaffen verbesserte Verbindungen und eine höhere Fahrplanstabilität. Die im 9. GLA eingeführte Linie 46 wird aufgrund der positiven Nachfrageentwicklung zu einer ganztägigen Linie ausgebaut (vorerst von Montag bis Freitag).

Nachfolgelösungen für auslaufende Linien

Für einzelne Buslinien mit sehr geringer Nachfrage, deren Angebot in der bestehenden Form nicht weitergeführt werden konnte, werden neue Nachfolgelösungen erarbeitet. So wurde beispielsweise die Linie 74 Bretzwil–Reigoldswil in ein Schulbusangebot überführt. Für die Linien 92 und 93 wurde ein On-Demand-Angebot eingeführt, das bei geringeren Kosten eine bessere zeitliche Verfügbarkeit ermöglicht.

5.3. Strategie Verkehr '45

Im Gutachten Verkehr '45 von ETH-Professor Ulrich Weidmann werden diverse ÖV-Massnahmen in der Agglomeration Basel als prioritär beurteilt. Zu erwähnen ist dabei der Halbstundentakt des IR Basel – Zürich sowie die Tramprojekte Bachgraben, Leonhardsgraben – Steinengraben – Bahnhof SBB, Grenzacherstrasse – Schwarzwaldstrasse und Claragraben. Auch die Infrastrukturprojekte Durchmesserlinie zwischen Bahnhof SBB und Basel Badischer Bahnhof mit dem Tiefbahnhof Basel SBB (bisheriges Projekt "Herzstück" stark reduziert) sowie die ÖV-Drehscheibe Bahnhof SBB West mit dem Westkopf und dem Neubau der Margarethenbrücke wird in der Prioritätenliste aufgeführt. Das UVEK hat vom Bundesrat den Auftrag erhalten, eine Variante zu erarbeiten, die von zusätzlichen Einnahmen aus geht. Dies erfordert Massnahmen, wie sie in der Motion KVF-S 25.3953 «Alimentierung und Liquidität Bahninfrastrukturfonds sicherstellen» zur Debatte gestellt werden.

5.4. Übersicht ÖV-Projekte (Infrastrukturelle Massnahmen)

Handlungsraum	Massnahme	Wirkung	Stand
Laufental	30'-Takt Fernverkehr Basel – Laufen – Biel (neue InterRegio-Linie IR56 Basel–Delémont–Biel) mittels Doppelspur Duggingen–Grellingen	Entlastung der S-Bahn sowie potenzielle Entlastung der N18	Beschlossen, Umsetzung per Dez. 2025 läuft seit 2023 Umsetzung per Dez. 2025 erfolgt
Laufental (Grellingen)	Grellingen - Erneuerung und Umgestaltung Bushof (ÖV-Drehscheibe)	Verbesserung der Verkehrssicherheit und Attraktivität der ÖV-Drehscheibe, effizientere Umsteigemöglichkeiten zwischen Bus und Bahn (dadurch potenzielle Entlastung der Kantonsstrassen)	Beschlossen, Projektierung läuft (Ausführungsprojekt seit 2. Quartal 2025) Umsetzung Sommer 2026 – Ende 2027
Laufental (Zwingen)	ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Zwingen	Verbesserung der Umsteigebeziehungen zwischen S-Bahn, Bus und weiteren Verkehrsmitteln sowie Steigerung der Fahrplanstabilität und der Verkehrssicherheit am Bahnhof Zwingen (dadurch potenzielle Entlastung der Kantonsstrassen)	Projektierungsphase läuft Umsetzung 2028/2029 geplant
Rheintal-Hülften / Liestal/Frenkentäler	15'-Takt S-Bahn Basel – Liestal (neue S-Bahn-Linie S33 Basel–Liestal) mittels Wendegleis Bhf Liestal, Zugfolgezeitverkürzung Pratteln, Vierspurausbau/Entflechtung Basel–Muttentz und Ausbau Basel SBB	Entlastung der S-Bahn sowie potenzielle Entlastung der A2 / A3 und der parallelen Kantonsstrassen	Beschlossen, Umsetzung per Dez. 2025 läuft Infrastrukturprojekte (Vierspurausbau und Wendegleis Liestal) bis Ende 2025 realisiert, Einführung des 15'-Takts per Fahrplanwechsel Dez. 2025 (Zugfolgezeitverkürzung Pratteln in Betrieb seit Feb. 2022; Vollausbau Entflechtung Basel–Muttentz mit Tiefbahnhof Basel SBB zu späterem Zeitpunkt)
Rheintal-Hülften	15'-Takt S-Bahn Basel–Fricktal (mittels Entflechtung Pratteln und 3. Gleis Pratteln–Rheinfelden)	Ermöglicht eine Erhöhung der S-Bahn-Frequenz und verbessert die Separierung von Regional-, Fern- und Güterverkehr Entlastung der S-Bahn sowie potenzielle Entlastung der A2 / A3 und der parallelen Kantonsstrassen	Fortsetzung der Planung März 2024 beschlossen (Ergänzende Massnahmen im STEP AS 2025/2035) Baubeginn frühestens ab 2030, Inbetriebnahme langfristig (frühestens um 2040)
Rheintal-Hülften (Pratteln)	Pratteln: ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln	Optimierung der Verknüpfung zwischen S-Bahn, Bus, Velo und Fussverkehr durch Neugestaltung des Bahnhofsplatzes Nord mit neuen Buskanten, P&R/B&R-Abstellplätzen sowie verbessertem Zugang zur Unterführung (dadurch potenzielle Entlastung der Strassen im Raum Pratteln)	Umsetzung im Rahmen der Arealentwicklung Bredella West Die Stimmbevölkerung hat der Quartierplanung Bredella West im November 2024 zugestimmt Detailliertes Bauprojekt bis Ende 2027 Definitive Finanzierungsentscheidung durch die Stimmbevölkerung frühestens 2028

			Baubeginn 2029, Inbetriebnahme 2031
Birstal	15'-Takt S-Bahn Basel–Aesch (mittels Wendegleis Bhf Aesch, inkl. S-Bahn-Haltestelle Dornach Apfelsee)	Entlastung der S-Bahn sowie potenzielle Entlastung der A18 und der parallelen Kantonsstrassen Erschliessung des Entwicklungsschwerpunkts «Widen/Birs-matte» zwischen Dornach-Arlesheim und Aesch (Nutzen für BL v. a. im Zusammenhang mit neuer Birsquerung «Zubringer Dornach» / P9, siehe Kap. 4.2)	Beschlossen, Umsetzung 15'-Takt frühestens 2035 vorgesehen (Inbetriebnahme des Wendegleises sowie der Haltestelle Apfelsee bereits auf Horizont 2030)
Birstal (Münchenstein)	Neue Tramhaltestelle Freilager an der Tramlinie 10 (dafür Aufhebung der Haltestelle Elektra Birseck)	Bessere Erschliessung des Dreispitzareals und umliegender Bildungs- und Entwicklungsgebiete; Entlastung der Tramlinie 11, umsteigefreie Verbindungen zu wichtigen Knotenpunkten wie Basel SBB und Bahnhof Dornach-Arlesheim (sowie potenzielle Entlastung der Strassen im Raum Münchenstein)	Baubeginn im ersten Halbjahr 2027 mit einer Bauzeit von zwei Jahren
Leimental	Express-Tram «S-Tram» (mittels Margarethenverbindung, Doppelspur Binningen Spiesshöfli, ÖV-Drehscheibe/Wendeschleife Bottmingen und Erneuerung/Anpassung Infrastruktur Ettingen–Zoo)	Attraktivere Tramverbindung und Verkürzung der Reisezeiten; potenzielle Entlastung der parallelen Kantonsstrassen	Beschlossen, Umsetzung S-Tram bis 2030 (Baustart ÖV-Drehscheibe Bottmingen ab 2028; Inbetriebnahme Margarethenverbindung bis Ende 2029, Doppelspur Spiesshöfli seit Okt. 2024)
Leimental (Allschwil)	Die Tramlinie 8 soll von der heutigen Wendeschleife bei der Haltestelle Neuweilerstrasse bis zur Schulanlage Gartenhof in Allschwil verlängert werden («Tram Letten»).	Die Erschliessung des Entwicklungsgebiets der Gemeinde Allschwil wird so erheblich verbessert (dadurch potenzielle Entlastung der Strassen im Raum Allschwil).	Vorprojekt abgeschlossen Ausgabenbewilligung Bauprojekt durch den Landrat war für September 2025 vorgesehen, steht jedoch noch aus Ausarbeitung Bauprojekt anschliessend Baustart vorgesehen 2031 Inbetriebnahme Ende 2033
Leimental (Allschwil)	Tram Bachgraben: Errichtung einer neuen Tramstrecke zur besseren Anbindung des Bachgrabengebiets an das Tramnetz und die S-Bahn, insbesondere am Bahnhof St. Johann	Erhöhung des ÖV-Anteils, Entlastung der Strassen im Umfeld sowie Verbesserung der Anbindung für Arbeitnehmende und Studierende	Machbarkeitsstudie abgeschlossen; Weitere Planung erfolgt im Rahmen der Koordination Verkehrs-anbindung Bachgraben (KoBa) gemeinsam mit dem Projekt Zubringer Bachgraben–Allschwil (ZUBA) und anderen Schlüsselprojekten Realisierung frühestens nach 2030 vorgesehen
Leimental (Allschwil) / Gesamter Kanton	15'-Takt S-Bahn Basel – Saint-Louis / EuroAirport (mittels Bahn-anbindung EuroAirport) inkl. S-Bahn-Haltestelle Basel Neualschwil	Attraktivitätssteigerung S-Bahn, Verbesserung ÖV-Erschliessung Allschwil, potenzielle Entlastung Strassen im Raum Allschwil	Vorprojekt abgeschlossen Beschlossen, Umsetzung 15'-Takt und S-Bahn-Haltestelle Basel Neualschwil auf Horizont 2030 (aufgenommen im STEP AS 2035) (Inbetriebnahme Bahnanbindung EuroAirport derzeit ab ca. 2034/35 geplant)
Gesamter Kanton	Durchmesserlinien S-Bahn	Attraktivitätssteigerung S-Bahn und Kapazitätserhöhung im trinalen S-Bahn-Netz sowie potenzielle Entlastung Strassen im unteren Kantonsteil	Projektierungsmittel beschlossen Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB) 2022-2024 Realisierung langfristig (frühestens nach 2035)

Tabelle 7: ÖV-Projekte

6. Massnahmen Kombinierte Mobilität

Massnahmen der kombinierten Mobilität wie Park+Ride sowie Park+Pool als Ergänzungsangebot können helfen, die Verkehrsverteilung während Spitzenstunden zu verbessern. Grosse Potentiale für Park+Ride liegen insbesondere in Deutschland und Frankreich, weil hier die ÖV-Zubringer zu den Bahnstationen – im Gegensatz zur Schweiz – oftmals fehlen. Für Erweiterungen der Park+Ride-Anlagen im Kanton Basel-Landschaft hat das Tiefbauamt 2018 eine grobe Machbarkeitsstudie für acht Standorte durchgeführt. Die erfolgsversprechenden Standorte sollen im Rahmen von gesamtverkehrlichen Betrachtungen konkretisiert werden. Offizielle Park+Pool-Anlagen gibt es im Kanton Basel-Landschaft noch nicht.

7. Nichtinfrastrukturelle Massnahmen

7.1. Verkehrsmanagement

Definition

Die VSS-Norm 40 781 beschreibt Verkehrsmanagement (VM) in einer sehr weit gefassten Definition: «Unter Verkehrsmanagement versteht man die Gesamtheit aller Massnahmen planerischer, technischer, organisatorischer und rechtlicher Art, die räumlich und zeitlich geeignet sind, den gesamten Verkehrsablauf für Benützer, Betreiber und Betroffene optimal zu gestalten». Verkehrsmanagement dient als Oberbegriff und wird in vier Hauptfunktionen, namentlich Steuern, Leiten, Lenken und Informieren unterteilt.

Verkehrsmanagementpläne (VMP)

Unabdingbar für ein effizientes Verkehrsmanagement sind die Verkehrsmanagementpläne. VMP sind vordefinierte Instrumente zur Koordination der Interessen und Massnahmen aller an einem Verkehrsnetz angebotenen Körperschaften mit dem Ziel, wirkungsvoll die rasche und koordinierte Bewältigung von Störungen im Verkehrsablauf zu erreichen. Für ein reibungsloses Funktionieren ist wichtig, dass die VMP aufeinander abgestimmt und mit allen betroffenen Stellen abgesprochen sind.

Nationale Verkehrsmanagementpläne (nVMP)

Der Bund erstellt die VMP für die Nationalstrassen und ordnet diese an. Die Kantone werden im Rahmen der Erarbeitung angehört. In den nVMP wird die Abgrenzung zu den polizeilichen Aufgaben im Rahmen der Erstintervention sowie zu den automatisierten VM-Massnahmen definiert, wie z. B. Stau- und Gefahrenwarnungen, dynamische Geschwindigkeitsanpassungen oder LSA-Steuerungen an den Anschlussknoten. Die nVMP werden angewendet, wenn die aktuelle Verkehrslage gewisse vordefinierte Schwellenwerte überschreitet und die automatisierten VM-Massnahmen für einen besseren Verkehrsablauf übersteuert werden sollen. Grundsätzlich wird durch aktives Informieren und Leiten versucht, den Verkehr auf den Nationalstrassen zu halten. Das aktive Ableiten auf das untergeordnete Verkehrsnetz wird erst angewendet, wenn alle anderen Möglichkeiten ausgeschöpft sind. Da der Bund keine aktuellen Stau-Informationen zum untergeordneten Strassennetz hat, muss die Ableitung in jedem Fall mit der Verkehrsleitzentrale des Kantons (Polizei) abgesprochen werden. Sollte das untergeordnete Strassennetz auch überlastet sein, wird auf eine aktive Ableitung verzichtet.

Die Erarbeitung der beiden nVMP «A2 Verzweigung Augst - Verzweigung Härkingen» und «A2 Verzweigung Härkingen - Verzweigung Augst» ist 2015 in Zusammenarbeit mit den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn erfolgt. Die Inkraftsetzung erfolgte per 1. September 2015, die Erarbeitung für das Segment Basel-Augst im Jahr 2020.

Kantonale Verkehrsmanagementpläne (kVMP)

Der Kanton Basel-Landschaft hat gemäss der ASTRA-Weisung 75003⁸, welche im Jahr 2016 eingeführt wurde, die Aufgabe, für definierte Kantonsstrassen entlang der Nationalstrassen kVMP zu prüfen und bei Bedarf zu erstellen. Im Vordergrund stehen dabei Strassen, die aufgrund von Ereignissen oder dauerhaften betrieblichen Änderungen VM-Massnahmen auf dem Nationalstrassenperimeter erforderlich machen. Dies gilt insbesondere, wenn der Verkehrsfluss auf den benachbarten Nationalstrassen so stark beeinflusst wird, dass Anschlüsse überlastet, bereits bestehende Verkehrsbehinderungen weiter verschärft oder solche neu verursacht werden.

Zusätzlich existieren diverse regionale oder örtliche Verkehrskonzepte, welche vor der Inkraftsetzung der ASTRA-Weisungen erstellt wurden. Situativ vordefinierte Szenarien werden bei Stausituationen (Gelbblinker und Gefahrensignale), bei Ereignisfällen und für den Unterhalt (Sperrungen) angewendet. Mittels des Internets und Informationstafeln wird über geplante Sperrungen informiert.

⁸ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/fachleute/dokumente-nationalstrassen/standards/weisungen.html>

Bei Grossveranstaltungen, wie z. B. im Gebiet St. Jakob, sind die Polizeikorps der Kantone BL und BS für eine möglichst gute Steuerung und Lenkung des Verkehrs zuständig. Deshalb bestehen für solche Anlässe individuelle und je nach Ausgangslage situativ anpassbare Verkehrskonzepte, welche durch die betroffenen Stellen geprüft und bewilligt wurden. Die notwendigen Massnahmen werden jeweils vor der Veranstaltung festgelegt und beschildert. Dabei werden den Verkehrsteilnehmenden bei Bedarf auch Informationen auf den Nationalstrassen zur Verfügung gestellt.

Für jede Baustelle auf den Kantonsstrassen wird vorgängig ebenfalls ein Verkehrskonzept erarbeitet. Dabei werden situativ entsprechend den örtlichen Gegebenheiten Massnahmen zur Information (Internet, Medien, Informationstafeln), zur generellen Steuerung im Baustellenbereich (z. B. Lichtsignalanlage, Sperrung) sowie zur Lenkung des Umleitungsverkehrs getroffen.

7.2. Mobilitätsmanagement

Das Verkehrsaufkommen und damit letztlich der Verkehrsfluss werden auch über Massnahmen des Mobilitätsmanagements beeinflusst, wobei der Kanton diesbezüglich projektbezogen aktiv ist.

Daneben sind im Bereich des Mobilitätsmanagements auch weitere Akteure tätig. Beispielsweise fördert das Bundesamt für Energie mit dem Programm «Mobilitätsmanagement in Unternehmen⁹» Betriebe, die ein Mobilitätsmanagement einführen möchten. Ebenso engagieren sich verschiedene Gemeinden im Bereich Mobilitätsmanagement, z. B. in Zusammenhang mit dem Energiestadt-Label. Auch sind diverse Unternehmen im betrieblichen Mobilitätsmanagement aktiv; sie profitieren davon unter anderem im Kosten- und Imagebereich und indirekt über eine verbesserte Erreichbarkeit.

7.3. Neue Nationale Verkehrsregeln für die Jahre 2024 und 2025

In den Jahren 2024 und 2025 traten in der Schweiz (jeweils ab dem 1. Januar sowie ab dem ab 1. März und dem 1. Juli 2025) diverse neue Verkehrsregeln in Kraft. Die meisten dieser Änderungen betreffen die Bereiche Sicherheit, Zulassung, Fahrkompetenz, Fahrzeugtechnik, Lärmreduktion, Fahrausbildung sowie das erlaubte Spektrum des automatisierten Fahrens, haben jedoch keinen direkten Einfluss auf den Verkehrsfluss im Kanton Basel-Landschaft.

Lediglich bei der neuen Regelung zum automatisierten Fahren ab 1. März 2025 besteht mittelfristig ein potenzieller Einfluss auf den Verkehrsfluss (z. B. stabilere Abstände, weniger Stopp-&-Go). Der Einsatz von automatisierten Fahrzeugen dürfte im Kanton Basel-Landschaft aber erst 2-3 Jahren realistisch sein (siehe auch Kap 7.5).

7.4. Ereignisbewältigung

Wie in Studien des Bundes ausgeführt wird (Jahresbericht «Verkehrsentwicklung und Verfügbarkeit der Nationalstrassen 2024») wurden im Jahr 2024 insgesamt 55'569 Stautunden auf dem gesamtschweizerischen Nationalstrassennetz registriert. Davon sind rund 88 Prozent durch eine Überlastung der Kapazität der Hochleistungsstrassen hervorgerufen. Rund 6 Prozent der Stautunden auf Nationalstrassen sind auf Störungen (Unfälle, Pannen) und etwa 4 Prozent auf Baustellen zurückzuführen; die restlichen rund 2 % entfielen auf weitere Ursachen wie Witterungseinflüsse¹⁰.

Die Verkehrspolizei hat den expliziten Auftrag, blockierte Verkehrsflächen so rasch wie möglich freizugeben und den Verkehr schnellstmöglich wieder ungestört fliesen zu lassen. Demnach soll bei 80 Prozent der Verkehrsunfälle auf Hochleistungsstrassen die Fahrbahn innert einer Stunde geräumt sein. Bei Verkehrsunfällen, deren Räumung länger als eine Stunde dauert, handelt es sich in den allermeisten Fällen nicht mehr um Bagatellunfälle, sondern um komplexere Unfälle (bezüglich Auswirkungen, Hergang, Anzahl der beteiligten Fahrzeuge und deren Fahrbarkeit, Aufwand der Spurensicherung).

Um die beste Praxis anwenden zu können, wird das Thema Unfallräumung auf Hochleistungsstrassen seit einigen Jahren regelmässig kantonsübergreifend besprochen. Die Verkehrspolizei BL hat bereits 2019 das Konzept des Projekts «Optimierung Unfallräumung» ausgearbeitet, um bestehende Abläufe und Vorgehensweisen zu optimieren und das Zusammenspiel aller Beteiligten aufeinander abzustimmen. Diese Erkenntnisse und die daraus abgeleiteten Massnahmen werden fortlaufend umgesetzt und weiterentwickelt.

Innerhalb des Polizeikonkordats Nordwestschweiz (PKNW) besteht eine Fachgruppe Verkehr, welche sich viermal jährlich trifft. Dabei werden Erkenntnisse über besondere Ereignisse und deren Bewältigung sowie die dabei gemachten Erfahrungen ausgetauscht. Eine vernetzte Zusammenarbeit ist in diesem Bereich besonders

⁹ <https://www.energieschweiz.ch/mobilitaet/mobilitaet-in-unternehmen/>

¹⁰ <https://www.astra.admin.ch/astra/de/home/themen/nationalstrassen/verkehrsfluss-stauaufkommen/verkehrsfluss-nationalstrassen.html>

wichtig. Um einer der Hauptunfallursachen «Ablenkung am Steuer» wirksam zu begegnen, hat die Verkehrspolizei im Jahr 2019 eine Kampagne mit dem Titel «Lenken statt ablenken» lanciert. Unter anderem wurde ein Flyer gemeinsam mit der Rechnung der Motorfahrzeugsteuer versendet sowie diverse redaktionelle Beiträge und Werbungen in verschiedenen Medien publiziert.

7.5. Automatisiertes Fahren

Der Bund hat gesetzliche Anpassungen zum automatisierten Fahren (AF) festgelegt. In der Teilrevision des Strassenverkehrsgesetzes (SVG, SR 741) wurde dem Bundesrat die Kompetenz zur Regelung des automatisierten Fahrens eingeräumt. Am 1. März 2025 ist die Verordnung über das automatisierte Fahren (VAF, SR 741.59) in Kraft getreten. Sie regelt die Zulassung und die Verwendung von Fahrzeugen mit einem Automatisierungssystem. In Befolgung der gelebten Subsidiarität beim Motorfahrzeug- und Strassenwesen delegiert die Verordnung viele Aufgaben an die Kantone.

Als automatisiertes Fahren (AF) gelten gemäss der Verordnung «Führerlose Fahrzeuge» (Stufe 4) sowie «Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem zum Parkieren». «Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung» (Stufe 3) sind ebenfalls in der Verordnung geregelt, gelten jedoch nicht als AF. Vollautomatisierte Fahrzeuge (Stufe 5) sind in der Verordnung nicht geregelt, da deren Marktreife noch weit in der Ferne liegen.

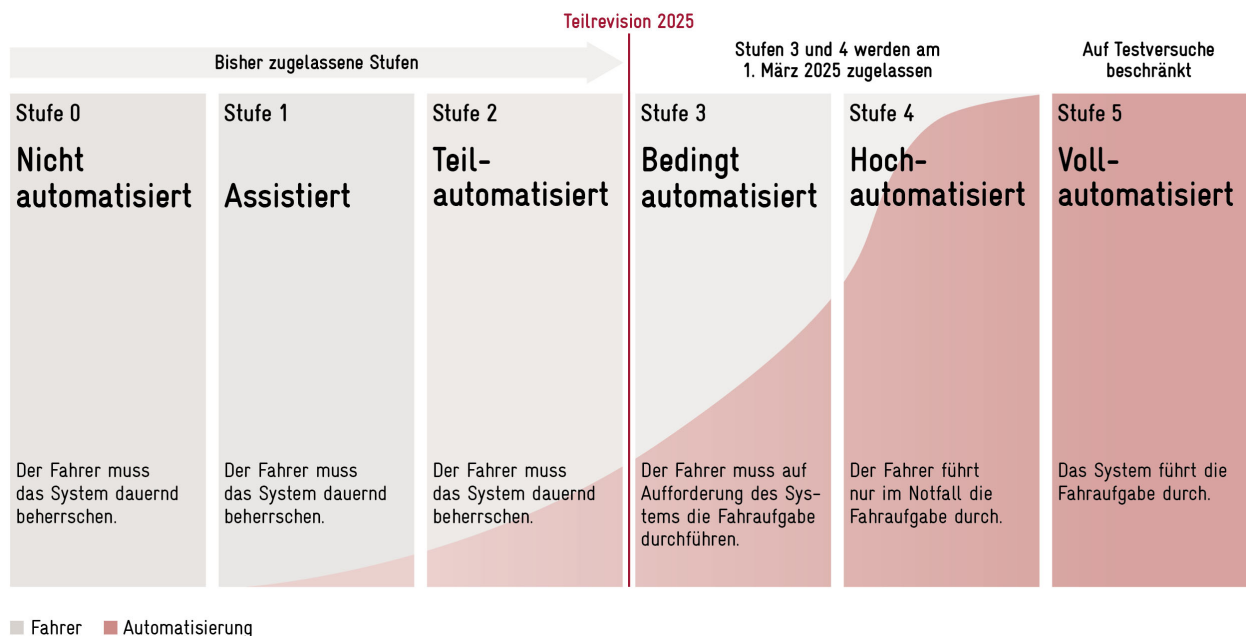


Abbildung 6: Definition Stufen der Automatisierung beim Fahren; Quelle: ASTRA, SAE; © Avenir Suisse

Die drei in der Verordnung geregelten Formen des automatisierten Fahrens können in unterschiedlichem Mass Auswirkungen auf den Verkehrsfluss haben. Einen noch grösseren Einfluss ist hingegen bei der Nutzung und im Mobilitätsverhalten zu erwarten. Die drei Formen und deren verkehrliche Wirkungen werden kurz vorgestellt:

Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung (Stufe 3), auch «Autobahnpiilot» genannt

Fahrzeuge mit Übernahmeaufforderung können auf Autobahnabschnitten die Fahraufgabe vollständig übernehmen. Die dafür geeigneten Autobahnabschnitte werden vom Fahrzeughersteller deklariert. Wenn das Fahrzeug die Grenzen seines deklarierten Raums erreicht, informiert es die Fahrzeugführerin oder den Fahrzeugführer und diese oder dieser muss dann innerhalb einer gewissen Zeitspanne (Sekunden) die Fahrzeugbedienung wieder übernehmen.

Autobahnpiiloten können zu einem homogeneren Verkehrsfluss auf Autobahnen führen. Dies kann sich kapazitätsfördernd auswirken. Hingegen halten solche Fahrzeuge die korrekten Fahrzeugabstände ein, was kapazitätsmindernde Effekte mit sich ziehen kann. Ebenfalls könnten solche Fahrzeuge zu einer erhöhten Akzeptanz von langen Fahrten mit dem Auto führen und einen Wechsel von ÖV auf den MIV bewirken.

Fahrzeuge mit Automatisierungssystem zum Parkieren

Fahrzeuge mit einem Automatisierungssystem sind in der Lage, im Zusammenspiel mit der digitalen Infrastruktur einer Parkierungsfläche (z. B. Parkhaus) ohne Fahrzeugführerin oder Fahrzeugführer vom Übergabestandort zum Parkfeld und vom Parkfeld zum Übernahmestandort zu manövrieren. Konkret kann nach der

Einfahrt bei einem Drop-Off-Parkplatz ausgestiegen werden und das Fahrzeug manövriert sich allein auf ein Parkfeld. Umgekehrt manövriert sich das Fahrzeug vom Parkfeld selbständig zu einem Pick-Up-Parkplatz, wo eingestiegen werden kann. Als Einsatzbereiche für automatisiertes Parkieren könnten sich grosse Parkhäuser an Flughäfen, bei Einkaufszentren, aber auch bei Freizeiteinrichtungen (Theater, Stadion) eignen.

Das automatisierte Parkieren hat keinen direkten Einfluss auf den Verkehrsfluss, kann hingegen zu einer erhöhten Akzeptanz von Anreisen mit dem Auto zu Veranstaltungen führen und für diese Zwecke einen Wechsel von ÖV auf den MIV bewirken.

Führerlose Fahrzeuge (Stufe 4), generell als «automatisiertes Fahren» oder «automatisierte Fahrzeuge» bezeichnet

Führerlose Fahrzeuge sind fähig, festgelegte Fahrstrecken von ihrem Ausgangs- bis zum Endpunkt ohne Vorhandensein einer Fahrzeugführerin oder eines Fahrzeugführers zurückzulegen. Ihr Einsatz ist sowohl für Taxisdienste als auch für ÖV-Dienste geeignet. Ebenso ist ein Einsatz im Güter- und Logistikverkehr naheliegend. Es ist aber auch erlaubt, solche Fahrzeuge als Privatautos einzusetzen. Die Fahrzeuge werden von Operatoren fernüberwacht. Diese können unterstützend übernehmen, wenn das Fahrzeug auf eine Situation trifft, die es (noch) nicht meistern kann. Die Operatoren müssen ihren Sitz in der Schweiz haben. Diese Stufe setzt eine funktionierende Datenverbindung voraus. Steht diese aus irgendwelchen Gründen plötzlich nicht mehr zur Verfügung, kann dies zu blockierten Fahrzeugen mit den entsprechenden Verkehrsbehinderungen führen.

Fahrerlose Fahrzeuge können grundlegende Auswirkungen auf das Verkehrssystem haben. Einerseits ermöglicht das Vorhandensein von Fahrdiensten von Tür zu Tür den Verzicht auf ein eigenes Fahrzeug. Und es bietet sich auf der ersten und letzten Meile als Ergänzung der ÖV-Transportkette an. Dies könnte zu einer erhöhten Akzeptanz des ÖV mit dem Hauptteil der Strecke auf der Bahn führen. Die aktuellen Bestimmungen des Bundes für den Einsatz von führerlosen Fahrzeugen sind denn auch auf diese Nutzungszwecke ausgerichtet. Auf der anderen Seite besteht die Möglichkeit, dass solche Fahrdienste anstelle der Nutzung des ÖV für individuelle Fahrten in Anspruch genommen werden. Es besteht auch die Möglichkeit, dass solche Fahrzeuge gekauft und für den Privatgebrauch eingesetzt werden. In diesen Fällen wären Leerfahrten oder allgemein eine Erhöhung der Fahrten die Folge.

Fazit

Der Wechsel von konventionellen auf automatisierte Fahrzeuge kann per se Verbesserungen des Verkehrsflusses und der Verkehrskapazität bewirken. Die damit verbundenen möglichen Veränderungen in der Nutzung des Fahrzeugs oder in der Verkehrsmittelwahl bewirken hingegen eher Verschlechterungen des Verkehrsflusses und der Verkehrskapazität.

Die aktuellen Bestimmungen des Bundes zum automatisierten Fahren sind darauf ausgerichtet, Nutzungsformen zu unterstützen, die zu Verbesserungen der Gesamtverkehrssystems führen. Sie schliessen jedoch Nutzungen, die zu Verschlechterungen des Verkehrsflusses führen könnten, nicht aus.

In welche Richtung sich die Nutzungen bewegen, wird erkennbar, sobald die ersten Angebote Marktreife erreicht haben. Voraussetzung für die Lancierung eines Angebots ist das Vorhandensein eines EU-typengenehmigten Fahrzeugs für automatisiertes Fahren. Solche Fahrzeuge liegen aktuell noch nicht vor. Mit deren Eintreffen wird innert Jahresfrist gerechnet. In der Vergangenheit haben sich aber solche Prognosen als trügerisch gezeigt. Hingegen herrscht unter Experten Einigkeit, dass – sobald das erste EU-typengenehmigte Fahrzeug vorliegt und dessen Einsatz sich auf dem Markt bewährt – eine schnelle Transformation in Richtung automatisiertes Fahren zu erwarten ist.

8. Meilensteine in den Jahren 2024 und 2025

In den Jahren 2024 und 2025 konnten einige Meilensteine erreicht werden: Einerseits in planerischer Hinsicht, d. h. eine weitere Projektstufe oder ein Entscheid wurde erwirkt. Andererseits konnten Massnahmen umgesetzt werden. Nachfolgend sind massgebende Projekte/Massnahmen sowie Meilensteine aufgeführt:

Projekte im Bau / realisierte Projekte

- ÖV: Doppelspur Binningen Spiesshöfli: Realisiert (2024)
- ÖV: 30'-Takt Fernverkehr Basel – Laufen – Biel (neue InterRegio-Linie IR56 Basel–Delémont–Biel) mittels Doppelspur Duggingen–Grellingen: Realisiert (2025)
- ÖV: 15'-Takt S-Bahn Basel – Liestal (neue S-Bahn-Linie S33 Basel–Liestal) mittels Vierspurausbau und Wendegleis: Realisiert (2025)

Projektfortschritte / Meilensteine

- P10, P28, P29, Korridorstudie N18 Delémont - Hagnau erfolgreich abgeschlossen; Synthesebericht veröffentlicht
- P9: Projekt «Zubringer Dornach» wurde in den breiteren Testplanungsprozess «Dornach/Aesch: Zukunft Birsraum» eingebunden; Entscheid zur Untersuchung (bis 2026) der Machbarkeit einer Lage im Raum Ramstelbach («Kraftwerkbrücke»)
- P16, ÖV: Weitere Planung des Zubringers Bachgraben–Allschwil (ZUBA) und des Trams Bachgraben erfolgt im Rahmen der Koordination Verkehrsanbindung Bachgraben (KoBa) gemeinsam sowie zusammen mit anderen Schlüsselprojekten
- P21: Änderung Projekt in **unechten** Bypass; Planung gestartet; Umsetzung 2026
- P22: Baubeginn Juni 2025; Umsetzung des Strassenbauprojekts
- P25: Abschluss der öffentlichen Mitwirkung zum Vorprojekt Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (Arlesheim – Münchenstein); Bericht im November 2025 veröffentlicht
- P32: Rechtskräftiges Projekt im Frühjahr 2025; Entscheid des Landrats über den Baukredit im August 2025, dagegen wurde das Referendum ergriffen (Volksabstimmung im Juni 2026)
- P33: Seit 2025 Erarbeitung des Bauprojekts für die Etappe «Schweizerhalle»
- ÖV: Ausführungsprojekt Erneuerung und Umgestaltung Bushof Grellingen (ÖV-Drehscheibe) seit 2. Quartal 2025
- ÖV: Fortsetzung der Planung Entflechtung Pratteln und 3. Gleis Pratteln–Rheinfeldern beschlossen (Ergänzende Massnahmen im STEP AS 2025/2035).
- ÖV: Umsetzung ÖV-Drehscheibe am Bahnhof Pratteln im Rahmen der Arealentwicklung Bredella West; die Stimmbevölkerung hat der Quartierplanung Bredella West im November 2024 zugestimmt; Erarbeitung detailliertes Bauprojekt bis Ende 2027 (definitive Finanzierungsentscheidung durch die Stimmbevölkerung frühestens 2028)
- ÖV: Durchmesserlinien S-Bahn: Vorstudie Kapazitätsausbau Knoten Basel (VKKB) 2024 abgeschlossen

TIEFBAUAMT BASEL-LANDSCHAFT
Fachbereich Verkehrstechnik



Stefan Roana



Daniel Bär

Anhang 1: Übersichtsplan der VQS-Erhebungen

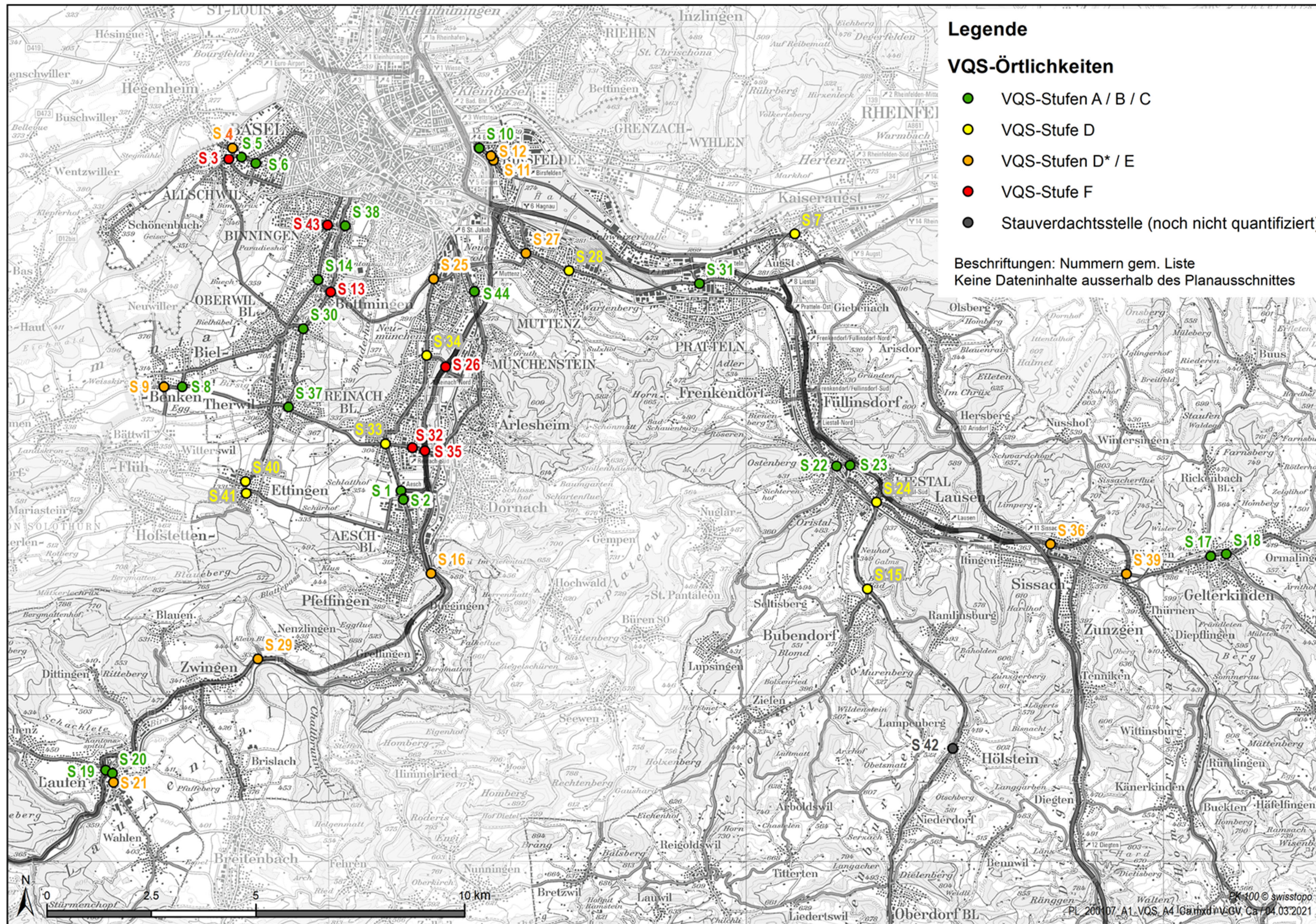


Abbildung 8: Übersichtsplan VQS-Erhebungen (Stand Dezember 2021)

Anhang 2: Liste der erhobenen VQS-Örtlichkeiten

Nr.	Gemeinde	Strassen bzw. Knoten	VQS (Vorjahr)	Projekt Nr. ¹⁾
S 1	Aesch	Hauptstr./A18 Anschluss Aesch (LSA)	B	P8, real. 2020
S 2	Aesch	Hauptstr./Arlesheimerstr. (LSA)	C	P8, real. 2020
S 3	Allschwil	Baslerstr./Binningerstr. (Kreuzung)	F	P14
S 4	Allschwil	Hegenheimermattweg/Grabenring (Kreisel)	D*	P13, P16, real. 2021
S 5	Allschwil	Baslerstr./Grabenring/Gartenstr. (Kreisel Grabenring)	B	P13, P16
S 6	Allschwil	Baslerstr./Fabrikstr. (LSA)	B	P15, real. 2018
S 7	Augst	Hauptstr./Giebenacherstr. (Kreuzung)	D	P1, P2, P3
S 8	Biel-Benken	Eichgasse/Therwilerstr. (Kreuzung)	C	P17, real. 2017
S 9	Biel-Benken	Flühstr./Leyenstr./Kirchgasse/Therwilerstr. (abknickende HVS)	E	P17, real. 2017
S 10	Birsfelden	Hauptstr./Rheinstr./Bäregasse (LSA Bären)	C	P2, P3
S 11	Birsfelden	Rheinfelderstr./Muttenserstr. (LSA)	E	P2, P3
S 12	Birsfelden	Hauptstr./Schulstr./Rheinfelderstr. (LSA Schulstr.)	E	P2, P3
S 13	Bottmingen	Bruderholzstr./Therwilerstr./Baslerstr. (Kreisel Mitteldorf)	F	
S 14	Bottmingen	Schlossgasse/Binningerstr./Oberwilerstr. (LSA)	C	
S 15	Bubendorf	Kantonsstr./Hauensteinstr. (LSA Bad Bubendorf)	D	P19
S 16	Duggingen	Baselstr./Hauptstr./A18 Anschluss Angenstein (Kreuzung)	E	P5, P7
S 17	Gelterkinden	Sissacherstr./Ergolzstr./Rickenbacherstr. (Kreisel Roseneck)	B	
S 18	Gelterkinden	Ergolzstr./Schulgasse (Kreisel)	A	
S 19	Laufen	Delsbergerstr./Bahnhofstr. (Kreisel Vorstadtplatz)	B	P6, real. 2016
S 20	Laufen	Bahnhofstr./Naustr./Portlandstr. (Kreisel Bahnhof)	C	P6, real. 2016
S 21	Laufen	Bahnhofstr./Güterstr./Breitenbachstr. (Kreuzung)	D*	P6, real. 2016
S 22	Liestal	Rheinstr./Bahnhofstr./Gasstr. (LSA Kantonbank)	C	
S 23	Liestal	Gerberstr./Gestadeckplatz/Rosenstr./Nonnenbodenweg (LSA Gestadeckplatz/Nonnenbodenweg)	B	
S 24	Liestal	Kasernenstr./Waldenburgerstr./Altmarktstr. (LSA Altmarkt)	D ²⁾	P25, real. 2019

Nr.	Gemeinde	Strassen bzw. Knoten	VQS (Vorjahr)	Projekt Nr. ¹⁾
S 24	Liestal	Kasernenstr./Waldenburgerstr./Altmarktstr. (LSA Altmarkt)	D ²⁾	P25, real. 2019
S 25	Münchenstein	Bruderholzstr./Reinacherstr. (Kreisel MFP)	E	P21
S 26	Münchenstein	Sundgauerstr./A18 Anschluss Reinach-Nord	F	P10
S 27	Muttenz	St.Jakob-Str./Margelackerstr./Birsfelderstr. (LSA Rennbahn)	E	P2, P3
S 28	Muttenz	St.Jakob-Str./Prattelerstr./Hauptstr. (Kreisel Lux Guyer)	D	P2, P3
S 29	Nenzlingen	Baselstr./Hauptstr. (Einmündung)	D*	
S 30	Oberwil	Bottmingerstr./Therwilerstr. (LSA)	C	
S 31	Pratteln	Hardstr./Salinenstr./Hohenrainstr. (Kreisel Kunimatt)	B	P1, P2, P3
S 32	Reinach	Bruggstr./Kägenstr./Aumattstr. (Kreisel Kägen)	F	P7, P11 P12, real. 2017
S 33	Reinach	Bruggstr./Hauptstr./Birsigtalstr. (Kreisel)	D	
S 34	Reinach	Baselstr./Sundgauerstr./Fleischbachstr. (LSA)	D	
S 35	Reinach	Bruggstr./A18 Anschluss Reinach-Süd (LSA)	F	P7, P9, P22 P12, real. 2017 P11, real. 2018
S 36	A22	Netzenstr./Grienmattweg (Kreisel Sissach-West)	E	
S 37	Therwil	Bahnhofstr./Baslerstr./Reinacherstr. (LSA)	B	
S 38	Binningen	Baslerstr./Bruderholzstr./Bottmingerstr./Schlossgasse (LSA)	C ³⁾	P24, real. 2019
S 39	A22	Hauptstr./Gelterkinderstr./Chienbergtunnel (Kreisel Sissach-Ost)	E	
S 40	Ettingen	Hauptstr./Witterswilerstr. (Einmündung)	D	
S 41	Ettingen	Hauptstr./Aeschstr. (Einmündung)	D	
S 42	Hölstein	Hauptstr./Bennwilerstr. (Einmündung)	X	
S 43	Binningen	Hauptstr./Oberwilerstr./Benkenstr./Paradiesstr. (Kreisel Kronenplatz)	F	
S 44	Münchenstein	Baselstr./Hardstr./Gladiolenstr. (Kreisel Zollweiden)	A	

D* Knoten mit Busverkehr ohne Bevorzugung

X Knoten mit beeinträchtigtem Verkehrsfluss (siehe Anhang 3 und 4) ohne vorhandene VQS-Berechnung

1) In dieser Spalte werden Projekte, die positive Auswirkungen auf die jeweilige VQS-Örtlichkeit haben, aufgeführt. Details zu den einzelnen Projekten sind der Tab.5 Kap. 3.2 zu entnehmen sowie die realisierten Projekte aus Tab.9 (Anhang 6)

2) Nacherhebung nach erfolgter Realisierung der Massnahme (Optimierung Steuergerät) im 2019

3) Nacherhebung nach erfolgter Realisierung der Massnahme (Optimierung Steuergerät + Verlängerung Rechtsabbieger) im 2019

Anhang 3: Übersichtsplan der Analyse der Speed-Profiles

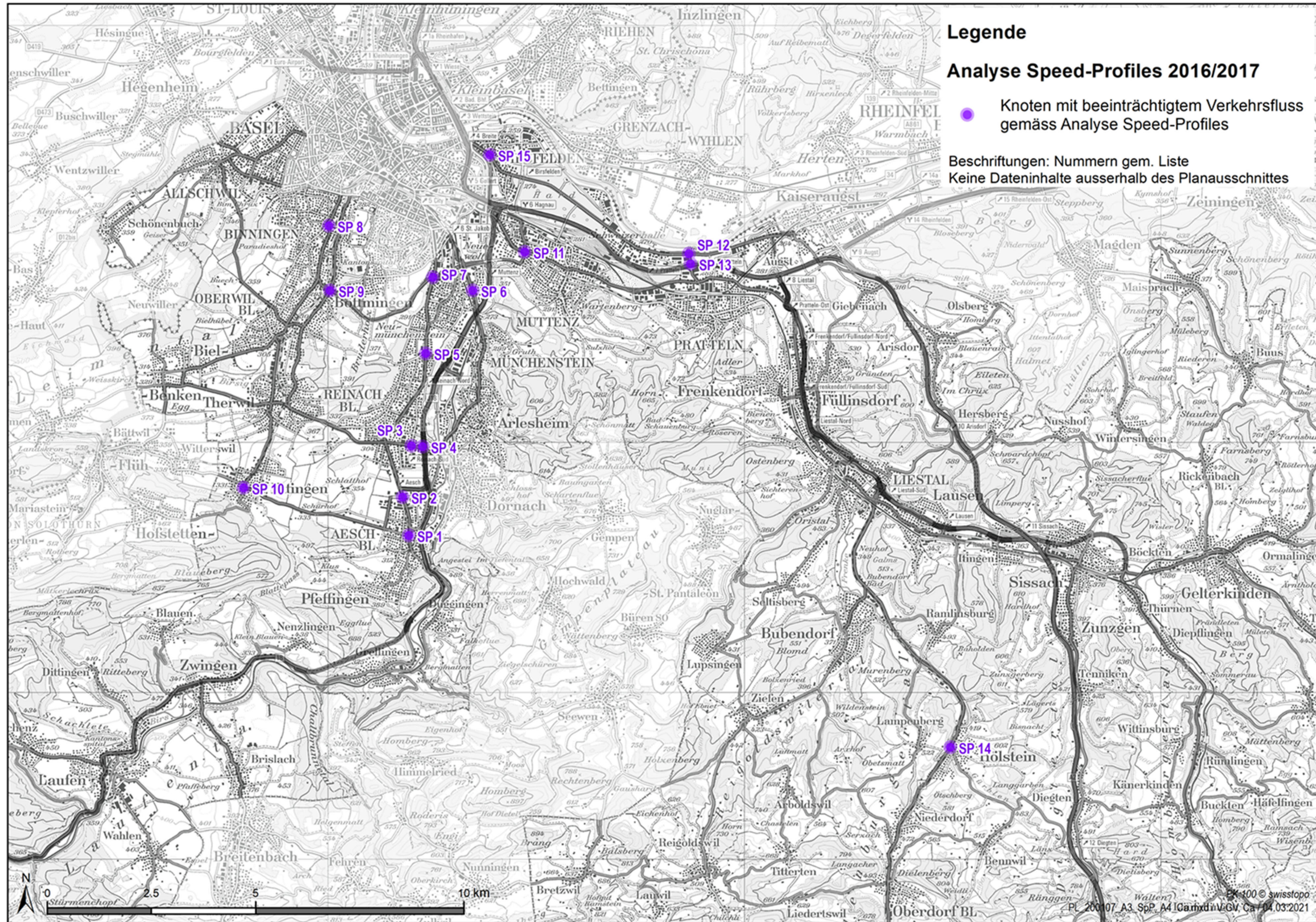


Abbildung 9: Auswertung Speed-Profiles 2016 / 2017

Anhang 4: Liste Knoten mit beeinträchtigttem Verkehrsfluss gemäss Speed-Profiles

Nr.	Gemeinde	Strasse bzw. Knoten	Projekt Nr. ¹⁾
SP 1	Aesch	Hauptstr./Ettingerstr. (Einmündung + Tram)	P8, P20
SP 2	Aesch	Hauptstr./Arlesheimerstr. (LSA 1-01-02)	P8
SP 3	Reinach	Bruggstr./Kägenstr./Aumattstr. (Kreisel Kägen)	P7, P9
SP 4	Reinach	Bruggstr./A18 Anschluss Reinach-Süd (LSA 1-14-11)	P7, P9, P22
SP 5	Reinach	Baselstr./Sundgauerstr./Fleischbachstr. (LSA 1-14-10)	P7
SP 6	Münchenstein	Baselstr./Hardstr./Gladiolenstr. (Kreisel Zollweiden)	
SP 7	Münchenstein	Bruderholzstr./Reinacherstr. (Kreisel MFP)	P21
SP 8	Binningen	Hauptstr./Oberwilerstr./Benkenstr./Paradiesstr. (Kreisel Kronenplatz)	
SP 9	Bottmingen	Bruderholzstr./Therwilerstr./Baslerstr. (Kreisel Mitteldorf)	
SP 10	Ettingen	Hauptstr./Aeschstr. (Einmündung)	
SP 11	Muttenz	St.Jakob-Str./Margelackerstr./Birsfelderstr. (LSA 1-11-06 Rennbahn)	P2, P3
SP 12	Pratteln	Rheinstr./Salinenstr. (LSA 2-11-04)	P2, P3
SP 13	Pratteln	A2,Anschluss Pratteln (Salinenstr./Ausfahrt A2 von LU) ASTRA Perimeter	P2, P3
SP 14	Hölstein	Hauptstr./Bennwilerstr. (Einmündung)	
SP 15	Birsfelden	Hauptstr./Schulstr. (Einmündung) (LSA inkl. FGS 1-07-04)	P2, P3

1) In dieser Spalte werden Projekte, die positive Auswirkungen auf die jeweilige Örtlichkeit haben, aufgeführt. Details zu den einzelnen Projekten sind der Tab. 5 Kap. 3.2 zu entnehmen sowie die realisierten Projekte aus Tab.9 (Anhang 6)

Tabelle 8: Liste der Knoten mit beeinträchtigttem Verkehrsfluss gemäss Analyse Speed-Profiles

Anhang 5: Übersichtsplan der verkehrsflussrelevanten Projekte

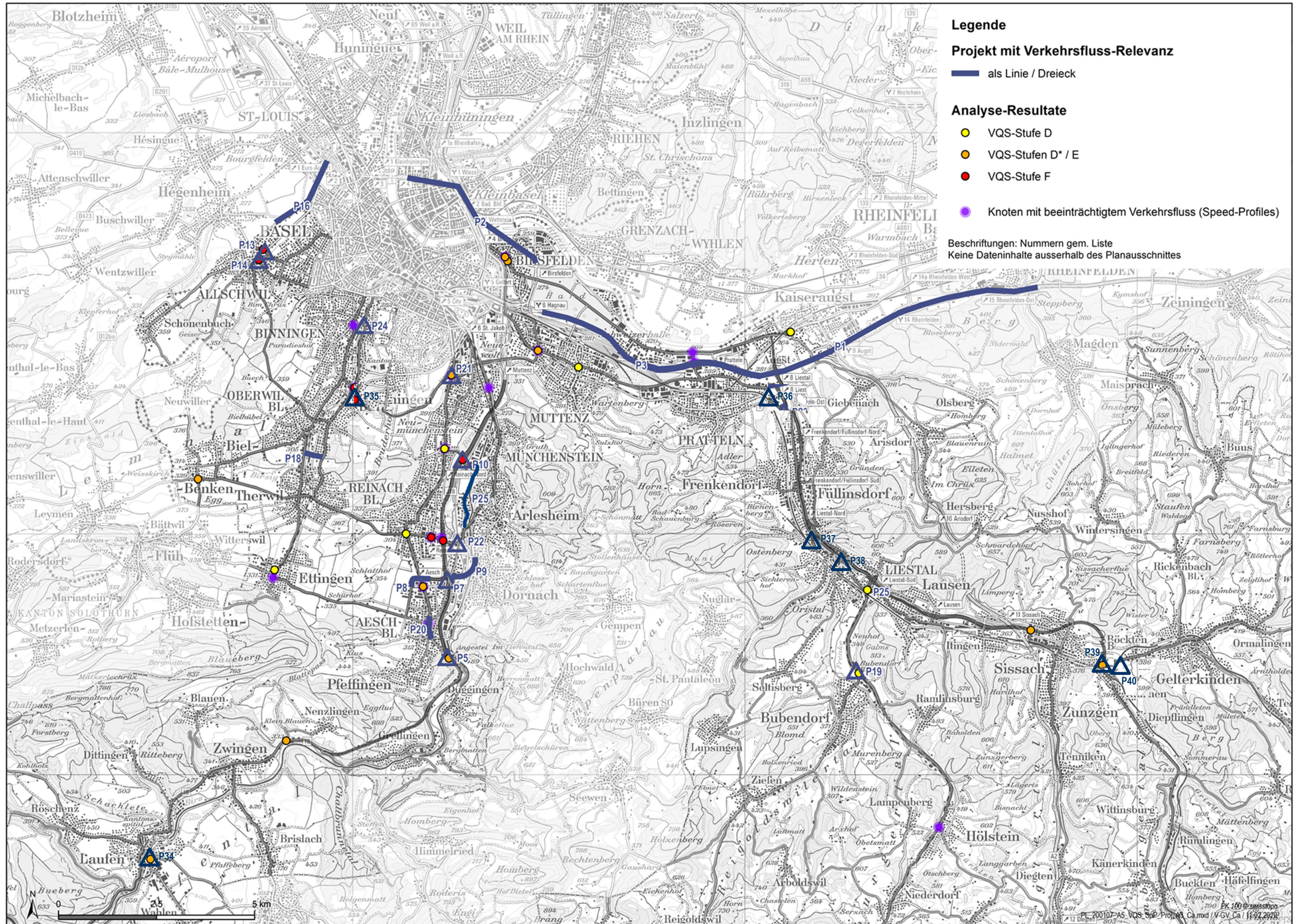


Abbildung 10: Übersichtsplan der laufenden Projekte / Massnahmen mit Relevanz für den Verkehrsfluss

Anhang 6: Liste der realisierten verkehrsflussrelevanten Projekte

Nr.	Gemeinde, Objekt	Massnahme	Wirkung	Stand
ASTRA				
Hochleistungsstrasse (Nationalstrasse 1. und 2. Klasse) des ASTRA				
P4	A2, Tunnel Belchen	Sanierung des Tunnels Belchen mittels dritter Röhre. Siehe ASTRA-Projekt Tunnel Belchen	Erhaltung der Kapazität der A2 während der Bauphase, Sanierung der bestehenden Röhren	(Ausführung dritte Röhre 2014-2021) realisiert
Laufental				
Hauptsammelstrasse des Kantons Basel Landschaft				
P6	Laufen, Bahnhofstrasse «neuer Busbahnhof»	Flächiges queren mittels Mehrzweckstreifen sowie Entfernung der beiden Fussgängerstreifen und Längsparkfelder.	Die Nacherhebung hat bestätigt, dass sich der Verkehrsfluss auf der Bahnhofstrasse durch die realisierten Massnahmen verstetigt hat, da die Fussgänger nun Zeitlücken zum Queren nutzen, keine Parkmanöver mehr bestehen und die Linienbusse bei der Wegfahrt die Gegenfahrbahn nicht mehr behindern. Verbesserung aufgrund Kapazitätsausbaus für S19, S20 / SP8 sowie S21.	realisiert August 2016 Nachkontrolle 2017
Birstal				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel Landschaft				
P8	Aesch, Pfeffingerring «Zubringer Pfeffingerring»	Der Zubringer Pfeffingerring ist eine neue Verbindungsstrasse zwischen der Kantonsstrasse Pfeffingerring und dem Anschluss der A18. Der Hauptverkehr wird unter der Hauptstrasse mittels eines Unterführungsbauwerks kreuzungsfrei an den Butthollenkreisel angebunden.	Entlastung der bestehenden LSA-Knoten durch eine direkte Verbindung der Gewerbegebiete an die A18. Die Auslastung der LSA-Örtlichkeit S1 reduziert sich von 85% auf 57% (bisher VQS = C, neu VQS = B) Die Auslastung von der LSA S2 bzw. SP9 reduziert sich von 100% auf 77% (bisher VQS = E, neu VQS = C). Entlastung der Örtlichkeit S1, S2 / SP2 und SP1.	realisiert 2020
P11	Reinach, Bruggstr. / Kägenstr. / Aumattstr. (Kreisel Kägen)	Unechter Bypass auf Zufahrt Kägenstrasse Richtung A18.	Die Verkehrsteilnehmenden auf der Bruggstr. Ost können durch den unechten Bypass auf der Kägenstr. früher erkennen, ob in den Kreisel gefahren werden kann. Die detaillierte Wirkung wird mittels Nacherhebung ermittelt. Kapazitätserhöhung der Örtlichkeiten S32 / SP3 und S35 / SP4.	realisiert August 2018 Monitoring 2018 / 2019
P12	Reinach, Bruggstr. / A18 Anschluss Reinach-Süd (LSA)	Verlängerung Rechtsabbiegespur Bruggstr. Ri A18 BS sowie Busschleuse	Fahrzeuglenkende von Dornach in Richtung BS sowie der Bus stehen weniger im Stau des Geradeausverkehrs. Die Nachkontrolle hat bestätigt, dass eine deutliche Reduktion der mittleren Wartezeit v. a. in der MSP (ca. 41 Sek) für die Busse erzielt werden konnte.	realisiert Juli 2017 Nachkontrolle Nov. 2017

Leimental				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel Landschaft				
P13	Allschwil, Grabenring / Hegenheimermattweg (LSA) [A2, M13]	Umbau Knoten in einen Kreisel.	Im Vergleich zur bisherigen LSA kann mit dem Kreisel die Verkehrsqualitätsstufe von VQS = F auf VQS = D verbessert werden. Kapazitätsausbau S4 / SP1 reduziert den Rückstau in die Örtlichkeiten S4 und S5.	realisiert Ende 2021
P15	Allschwil, Baslerstr. / Fabrikstr. (LSA) [A1, M100]	Umbau in einen Kreisel im Rahmen Projekt «Umgestaltung Bauabschnitt 2018»	Durch die Knotenregelung mit einem Kreisel kann die Örtlichkeit S6 / SP5 von einer VQS = E auf eine VQS = B verbessert werden.	realisiert April 2018
P17	Biel-Benken, Therwilerstr. / Eichgasse (abknickende Hauptstrasse)	Änderung der Vortrittsregelung. Neu ist die Therwilerstrasse vortrittsberechtig und die Eichgasse vortrittsbelastet.	Durch die Vortrittsänderung kann die Örtlichkeit S8 von einer VQS = F auf eine VQS = C verbessert werden.	realisiert Dezember 2017
P23	Pratteln, Kreisel Hülften	zweistreifige Kreiselfahrt von Pratteln und von Liestal.	Erhöhung der Leistungsfähigkeit des Kreisels	realisiert 2019
P24	Binningen, Baselstr. / Bruderholzstr. / Bottmingerstr. / Schlossgasse (LSA)	Optimierung LSA-Steuerung inkl. Anpassung Vorsortierung (Verlängerung Rechtsabbieger) auf Baslerstr.	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Örtlichkeit S38.	realisiert 2019
Liestal / Frenkentäler				
Hauptverkehrsstrasse des Kantons Basel-Landschaft				
P25	Liestal, Kasernenstr. / Waldenburgerstr. / Altmarktstr. (LSA)	Optimierung LSA-Steuerung	Erhöhung der Leistungsfähigkeit der Örtlichkeit S24.	realisiert 2019
P19	Bubendorf, Kantonsstr. / Hauptstrasse. (LSA Bad Bubendorf)	Verlängerung Rechtsabbiegestreifen inkl. Optimierung LSA-Steuerung im Rahmen Projekt Erneuerung WB.	Rechtsabbieger nach Bubendorf wird nicht mehr überstaut und damit der Geradeausverkehr nicht mehr behindert. Kapazitätserhöhung der Örtlichkeit S15.	(Ausführung 2021/2022) realisiert Mai 2022
Öffentlicher Verkehr				
	Birsstadt Nord	Neues Buskonzept Hagnau und Polyfeld Muttenz sowie Dreispitz Münchenstein	Verbesserte Erreichbarkeit u.a. zur Stärkung stadtnaher tangentialer Buslinien	Realisiert 2021
	Allschwil	Weiterentwicklung Bachgraben-St. Johann durch Verlängerung der bestehenden Buslinie 64 in HVZ bis Bahnhof St. Johann	Verbessertes Angebot inkl. Anschluss auf die Tramlinien 1 und 21 sowie die Züge nach Mulhouse und Basel SBB	(9. GLA beschlossen, Vernehmlassung bis Mai 22) Realisiert, Mai 2022

Anhang 7: Auszug aus dem kantonalen Strassengesetz

§ 43a Verkehrsstaus

1. Die kantonalen Behörden leiten unverzüglich die nachfolgenden Massnahmen ein, um im Interesse der betroffenen Anwohner und Verkehrsteilnehmer Verkehrsstaus zu verhindern bzw. solche unverzüglich abzubauen:

- a. Planung und Umsetzung von Verkehrsleit-Massnahmen unter umfassender Berücksichtigung der möglichen Szenarien, insbesondere von vorhersehbaren Szenarien wie Grossveranstaltungen, Ferienverkehr usw.;
- b. Erarbeiten von vorsorglichen Massnahmen- und Einsatzplänen für unvorhersehbare Verkehrsengpässe und -blockaden bei Unfällen, Elementarereignissen usw.;
- c. Sicherstellung der Zusammenarbeit der zuständigen kantonalen Behörden sowie der Zusammenarbeit mit zuständigen ausserkantonalen Stellen;
- d. die Bereitstellung und den Einsatz von ausreichendem Fachpersonal und technischen Mitteln.

Damit sollen namentlich Schadstoff- und Lärmemissionen, Umweltschäden und Zeitverluste möglichst geringgehalten sowie die Gefahr von Unfällen minimiert werden.

2. Der Regierungsrat stellt die zweckdienliche Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch Einsetzung einer speziellen Task-Force sicher.

3. Der Regierungsrat erstattet der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.

(eingefügt durch in der Volksabstimmung vom 18. Mai 2003 angenommene "Anti-Stau-Initiative")

§ 43e Entwicklungsprogramm zum Ausbau des Hochleistungsstrassennetzes

1. Unter der Federführung des Regierungsrats leiten die kantonalen Behörden unverzüglich alle rechtlich und sachlich notwendigen Schritte ein, um im Kanton das bestehende Hochleistungsstrassennetz gemäss § 5 Abs. 1 Bst. a betreffend Kapazität und Funktionalität so zu entwickeln, dass eine möglichst rückstaufreie Aufnahme des Verkehrs aus dem mit dem Hochleistungsstrassennetz verbundenen öffentlichen Strassennetz gewährleistet wird und so bestehende Engpässe beseitigt werden können.

2. Zur Erreichung der in Abs. 1 beschriebenen Zielsetzungen sind mit den an das Hochleistungsstrassennetz angrenzenden Kantonen, insbesondere mit dem von den bestehenden Verkehrsengpässen am meisten betroffenen Kanton Basel-Stadt, Verhandlungen über eine Zusammenarbeit aufzunehmen, um gegebenenfalls gemeinsam die im gegenseitigen Interesse liegenden Massnahmen in die Wege zu leiten.

3. Soweit zur Erreichung der in Abs. 1 beschriebenen Zielsetzungen die unter der Hoheit und im Eigentum des Bundes stehenden Nationalstrassen betroffen sind, leiten die kantonalen Behörden – wenn immer möglich zusammen mit ebenfalls betroffenen Nachbarkantonen – alle notwendigen Schritte ein, um beim Bund die Unterstützung des Ausbaus des Hochleistungsstrassennetzes zu erwirken

4. Der Regierungsrat stellt die zweckdienliche Mitwirkung der Verkehrs- und Wirtschaftsverbände durch die Zusammenarbeit mit der gemäss § 43a Abs. 2 eingesetzten Task Force sicher.

5. Der Regierungsrat erstattet während der Zeit der Realisierung der beschriebenen Massnahmen der Öffentlichkeit über die getroffenen Massnahmen und über den Sachstand mindestens halbjährlich Bericht.

(eingefügt durch in der Volksabstimmung vom 27. Sept. 2020 angenommene "HLS-Initiative")