

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) Anpassung 2021, Entwurf

Richtplantext – Objektblätter

HINWEISE

neuer Text: rot
gelöschter Text: ~~blau durchgestrichen~~
keine Anpassung: grau / grau

Rechtskräftig ist die KRIP-Version gemäss Landratsbeschluss vom 25. Juni 2020.

BESCHLÜSSE

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

INHALTSVERZEICHNIS

L 2	Land- und Waldwirtschaft	3
L 2.2	Fruchtfolgefleichen	3
L 3	Natur- und Landschaftsschutz	6
L 3.4	Wildtierkorridore	6
V 2	Verkehrsinfrastruktur	9
V 2.1	Übergeordnete Projekte	9
V 2.2	Kantonsstrassennetz	22
V 2.3	Schiennetz	32
VE 1	Versorgung	41
VE 1.1	Grundwasser	41
VE 2.5	Wasserkraft	45

L 2 LAND- UND WALDWIRTSCHAFT

L 2.2 FRUCHTFOLGEFLÄCHEN

Ausgangslage

Fruchtfolgeflächen (FFF) sind Teil der für die Landwirtschaft geeigneten Gebiete. Sie dienen nicht nur der Sicherung der Ernährung in Krisenzeiten, sondern unterstützen insbesondere auch den quantitativen Bodenschutz, die langfristige Erhaltung von geeignetem Landwirtschaftsboden und die Erhaltung der Grünflächen zwischen den Siedlungen.

Gemäss Art. 30 der Raumplanungsverordnung müssen die Kantone dafür sorgen, dass die Fruchtfolgeflächen den Landwirtschaftszonen zugeteilt werden; sie zeigen in ihren Richtplänen die dazu erforderlichen Massnahmen. Fruchtfolgeflächen dürfen nur eingezont werden, wenn ein auch aus der Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann und sichergestellt wird, dass die beanspruchten Flächen nach dem Stand der Erkenntnisse optimal genutzt werden. Die Kantone müssen sicherstellen, dass ihr Anteil am Mindestumfang der Fruchtfolgeflächen dauernd erhalten bleibt.

Der Kanton Basel-Landschaft hat gemäss Sachplan FFF des Bundes vom 8. Mai 2020 ~~8. April 1992~~ einen kantonalen Mindestumfang von 9'800 ha FFF sicherzustellen (~~ohne Bezirk Laufen~~). Gleichzeitig besteht gemäss § 118 Abs. 5 der kantonalen Verfassung der Auftrag, dass die für land- und waldwirtschaftliche Nutzung gesamthaft ausgeschiedene Fläche erhalten werden soll. ~~Mit dem Kantonswechsel des Laufentals ab 1994 zum Kanton Basel-Landschaft war auch eine Verschiebung von FFF verbunden. Im Sachplan Verfahren vom 30.6.2014 wurde das Kontingent des Kantons Basel-Landschaft um 1'800 ha auf neu 9'800 ha FFF erhöht.~~

Dank der flächendeckenden Bodenkartierung (ab 1997) der landwirtschaftlichen Nutzflächen des Kantons Basel-Landschaft konnte die erste Erhebung aus dem Jahr 1987 überprüft und überarbeitet sowie mit dem Bezirk Laufen ergänzt werden. Die Nutzungseignungsklassen (NEK) 1-3 der Bodenkartierung werden vollumfänglich als FFF bezeichnet. Die NEK 4 und 5 werden, wegen der eingeschränkten Bodenqualität (Hangneigung und Gründigkeit), nur teilweise als FFF berücksichtigt. Isolierte FFF mit einer Grösse < 1ha werden nicht berücksichtigt. ~~Damit kann der Auftrag gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen, wonach der Kanton Basel-Landschaft eine Gesamtfläche von 9'800 ha Fruchtfolgeflächen erhalten muss, erfüllt werden.~~

In einem weiteren Arbeitsschritt wurden von der Bodenkartierung bisher nicht erfasste Flächen auf ihre FFF-Qualität untersucht. Daraus resultierten rund 100 ha, die neu ins FFF-Inventar aufgenommen wurden. Die FFF-Gesamtfläche per Stand Oktober 2021 beträgt 9'977 ha.

Der Auftrag gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen, wonach der Kanton Basel-Landschaft eine Gesamtfläche von 9'800 ha Fruchtfolgeflächen erhalten muss, ist somit erfüllt.

Sämtliche Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft haben Zonenvorschriften für das ganze Gemeindegebiet erlassen und somit auch Landwirtschaftszonen bezeichnet. Eine Vielzahl der Gemeinden stellt die FFF in ihren Zonenvorschriften dar, als verbindlicher oder als orientierender Inhalt. ~~Aufgrund der neuen FFF-Erhebung müssen die Gemeinden ihre Zonenvorschriften anpassen.~~

Ziele

- a Das ackerfähige Kulturland (Fruchtfolgeflächen) ist im Sinne des Sachplans FFF mit Massnahmen der Raumplanung zu sichern. Böden, die sich aufgrund ihrer Standortfaktoren besonders gut für eine vielseitige bodenabhängige landwirtschaftliche Nutzung eignen, sind zu erhalten.
- b Die FFF gemäss Vorgabe des Sachplans FFF sollen erhalten werden.
- c Kanton und Gemeinden sichern die FFF **langfristig**.

L 2.2 FRUCHTFOLGEFLÄCHEN

Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– keine
	Siedlung	– Ausdehnung der Siedlung in Abstimmung mit der Bodenqualität
	Erholung / Wohlfahrt	– Erhaltung von Freiräumen für die Extensiverholung
	Soziale Aspekte	– keine
	Wirtschaftliche Aspekte	– Erhaltung von Landwirtschaftsflächen; Einschränkung der Baumöglichkeiten im Landwirtschaftsgebiet, ausgenommen betriebsnotwendige landwirtschaftliche Bauten
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– keine
Umwelt	Natur / Landschaft	– Erhaltung der Freiräume und des Landschaftscharakters
	Grundwasser / Boden	– Schutz der Bodenfläche und der Bodenfunktionen
	Lärm / Luft	– keine

Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a Kanton und Gemeinden unterstützen die Bestrebungen des Bundes zur Sicherung und langfristigen Erhaltung der Fruchtfolgeflächen. Sie schonen die Fruchtfolgeflächen und messen ihnen bei der Interessenabwägung einen hohen Stellenwert bei.

~~Fruchtfolgeflächen können durch eine Planung oder ein Vorhaben konsumiert werden, sofern der Bedarfsnachweis erbracht, die Standortgebundenheit gegeben ist und eine Gesamtinteressenabwägung durchgeführt wurde. Ab einer Fläche von 5'000 m² muss der Verlust an Fruchtfolgeflächen kompensiert werden. Die Fruchtfolgeflächen für die Kompensation sind im Geo-Portal des Kantons dargestellt. Als Kompensation weisen die Gemeinden eine Kompensationsfläche aus. Diese Ersatzflächen werden als Fortschreibung in den kantonalen Richtplan übernommen. Gemeinden, die keine Kompensationsflächen aufweisen, suchen überkommunal nach Lösungen. [vom Bundesrat mit Beschluss vom 21. April 2016 nicht genehmigt]~~

- b Fruchtfolgeflächen dürfen generell nur durch Planungen beansprucht werden, wenn ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann und wenn diese optimal genutzt werden. Wichtige Ziele können insbesondere sein:
- Planungen und Vorhaben, die im kantonalen Richtplan festgesetzt sind
 - Einzonungen innerhalb festgesetztem Siedlungsgebiet
 - Verwirklichung öffentlicher Infrastrukturvorhaben von Bund oder Kanton
 - Verwirklichung weiterer öffentlicher Aufgaben wie Wasserbau, Schutz vor Naturgefahren, Aufwertung von Gewässern
- c Werden Fruchtfolgeflächen > 2'500 m² für öffentliche Infrastrukturvorhaben oder weitere öffentliche Aufgaben von Bund, Kanton oder Gemeinden beansprucht, müssen diese kompensiert werden. Die Kompensation erfolgt durch Auszonung, Erhebung von nicht inventarisierten Fruchtfolgeflächen oder Bodenaufwertung von anthropogen veränderten Landwirtschaftsböden. In allen anderen Fällen gemäss Planungsgrundsatz b sowie bei der vorübergehenden Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen ist keine Kompensation notwendig.
- d Reduziert eine Planung oder ein Vorhaben die Fruchtfolgeflächen dauernd um mehr als 3 ha, so ist der Richtplan anzupassen. Vorgängig einer Anpassung des Richtplans erfolgt eine Interessenabwägung durch den Kanton.

Planungsanweisungen

- a Der Regierungsrat verfolgt die Änderungen bei Lage, Umfang und Qualität der Fruchtfolgeflächen und teilt die Veränderungen alle vier Jahre dem Bund mit.
- b Der Regierungsrat wird beauftragt, im Raumplanungs- und Baugesetz eine Kompensationsregelung für Bauvorhaben zu prüfen.

L 2.2 FRUCHTFOLGEFLÄCHEN

- c Die Gemeinden sichern die Fruchtfolgeflächen in ihren Zonenvorschriften, indem sie diese den Landwirtschaftszonen zuweisen und als orientierenden Inhalt im Zonenplan darstellen.
- d Die Gemeinden zeigen im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV den Bedarfsnachweis, die Standortgebundenheit des Vorhabens und die Ergebnisse der Gesamtinteressenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgeflächen auf.
- e Der Regierungsrat aktualisiert einmal jährlich die festgesetzten Fruchtfolgeflächen mit den Verlusten und Kompensationen gemäss den Planungsgrundsätzen b - e im Sinne einer Fortschreibung.
- f ~~Der Regierungsrat wird beauftragt, innerhalb von drei Jahren ein überarbeitetes Objektblatt vorzulegen, das den effektiven Schutz der Fruchtfolgeflächen der Güteklassen 1 bis 3 gewährleistet.~~

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Die Fruchtfolgeflächen gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

L 3 NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ

L 3.4 WILDTIERKORRIDORE

Ausgangslage

Die Wildtierkorridore sind die kritischen Bereiche im linearen Vernetzungssystem, das «Wegnetz» für Wildtiere. Sie bezeichnen Engstellen auf den Verbindungsachsen, an welchen die Passierbarkeit für Wildtiere mehrheitlich eingeschränkt ist oder verhindert wird, jedoch dauerhaft sichergestellt werden soll. Diese Wildtierkorridore ermöglichen den genetischen Austausch zwischen und innerhalb von Populationen, die artspezifische Populations- und Raumdynamik (z. B. saisonale Wanderungen) und die aktive Ausbreitung zur Erschliessung von neuen oder Wiederbesiedlung von ehemaligen Lebensräumen.

Im Kanton Basel-Landschaft werden die 14 Wildtierkorridore von nationaler sowie **die drei kritischsten Wildtierkorridore** elf von regionaler Bedeutung räumlich abgegrenzt. Von diesen **17 25** Wildtierkorridoren sind nur **zwei-vier** intakt. Sie weisen keine Unterbrüche durch schwer oder nicht überwindbare Barrieren auf, werden von Tieren regelmässig als durchgehende Verbindung genutzt und bieten ein ausreichendes Angebot an Strukturen und Deckung. **14 Zehn** Wildtierkorridore sind in ihrer Funktion beeinträchtigt. Die Leitlinien- und Vernetzungsstrukturen oder Trittsteinbiotope sind verarmt, Tiere müssen breite Streifen von intensiv genutztem Landwirtschaftsland ohne grössere Gehölze oder Hecken queren oder über Bahnliesen und stark befahrene Strassen wechseln. Die restlichen **fünf-sieben** Wildtierkorridore sind durch räumliche Strukturen, insbesondere sehr stark befahrene oder eingezäunte Verkehrsinfrastrukturen, weitgehend unterbrochen.

Die Zielarten der Wildtierkorridore im Kanton sind hauptsächlich Huftiere (Wildschwein, Reh und Rotwild), **Raubtiere Beutegreifer** (Fuchs, Dachs, Luchs, Wildkatze, **Wolf, Goldschakal**) sowie Kleinsäuger. Mancherorts sind zusätzlich die Gämse und, an Gewässern, der Biber wichtige Zielarten.

Bund und Kantone sind durch internationale Übereinkommen und nationale Gesetze verpflichtet, die Durchlässigkeit der Landschaft für Wildtiere zu gewährleisten.

Ziele

- Sicherung der Wildtierwanderungen und des genetischen Austausches zwischen den Populationen.
- Grossräumige Vernetzung der Naturräume, insbesondere der Wildtier-Lebensräume.
- Den Raumbedarf für die Wildtierkorridore sichern.

Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– Weniger Kollisionen und Unfälle mit Wildtieren
	Siedlung	– Begrenzung der Siedlung
	Erholung / Wohlfahrt	– Ggf. eingeschränkte Freizeitnutzung
	Soziale Aspekte	– Erlebbarkeit von regelmässig genutzten und intakten Wildtierwechsell
	Wirtschaftliche Aspekte	– Keine Einschränkung der ordentlichen landwirtschaftlichen Nutzung, nur Einschränkungen bei der Erstellung von neuen Anlagen und der Ersatz bestehender Anlagen (insbesondere Zäune)
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– Projekt- bzw. massnahmenabhängig, nicht bezifferbar
	Voraussichtliche Kosten für die Gemeinden	– Projekt- bzw. massnahmenabhängig, nicht bezifferbar (Massnahmen im Rahmen Nutzungsplanungsverfahren, in geringem Umfang Infrastrukturmassnahmen)

L 3.4 WILDTIERKORRIDORE

Umwelt	Natur / Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> – Erhaltung und Verbesserung der Bewegungs- und Ausbreitungsmöglichkeiten für Wildtiere – Erhaltung und Verbesserung der Lebensraumvernetzung – Verbesserter Austausch zwischen den Populationen
	Grundwasser / Boden	– keine
	Lärm / Luft	– keine

Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a Die Wildtierkorridore sind dauerhaft in ihrer Funktion zu erhalten: die intakten Wildtierkorridore sind zu erhalten, die beeinträchtigten aufzuwerten und die weitgehend unterbrochenen wiederherzustellen.
- b Führen Nutzungsplanungen (*insbes. von Infrastrukturanlagen*) zu zusätzlicher Beeinträchtigung und Störung der Wildtierkorridore (beispielsweise durch neue Bauten und Anlagen mit Barrierewirkung wie Zäune, Lärmschutzwände, neue oder erhebliche Erweiterungen von Bauvolumen und Verkehrsflächen), sind diese nur zulässig, wenn sie standortgebunden und von überwiegendem Interesse sind und lokal mit geeigneten Massnahmen zur Erhaltung der Funktionalität der Wildtierkorridore ausgeglichen werden.

Planungsanweisungen

- a Bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten berücksichtigen Kanton und Gemeinden die Wildtierkorridore im Sinne der Planungsgrundsätze, insbesondere bei der der Ausscheidung von Bau- oder Spezialzonen oder bei der Planung, Erstellung, Erneuerung und dem Unterhalt von Bauten und Anlagen.
 - b Notwendige Massnahmen zur Sicherung des Raumbedarfs und zum Schutz der Wildtiere werden in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachstellen des Kantons, den Infrastrukturbetreibern und den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümergegriffen und mit den benachbarten Gemeinden und Kantonen koordiniert.
 - c Die VGD beurteilt die Auswirkungen von Vorhaben und Planungen im Bereich der Wildtierkorridore.
 - d Bei Beschlüssen der Nutzungsplanung zeigen Kanton und Gemeinden im erläuternden Bericht auf, wie die Planungsgrundsätze berücksichtigt sind.
- ~~e Der Kanton überprüft die übrigen Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung und setzt sie gegebenenfalls im Richtplan fest.~~

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Intakte Wildtierkorridore:

- BL12 Magden–Wintersingen
- BL13 Ormalingen
- BL19 Waldenburg
- BL26 Allschwil–Schönenbuch

Beeinträchtigte Wildtierkorridore:

- BL03 Liestal
- BL04 Oberdiegten–Eptingen
- BL06 Brislach
- BL14 Gelterkinden
- BL15 Wittinsburg
- BL16 Buckten–Rümlingen
- BL17 Buckten–Läufelfingen
- BL20 Ziefen
- BL22 Laufen
- BL27 Bubendorf

L 3.4 WILDTIERKORRIDORE

- BL28 Duggingen
- JU4.4 Liesberg
- BLR01 Niederdorf–Hölstein
- BLR03 Therwil

Weitgehend unterbrochene Wildtierkorridore:

- BL01 Pratteln
- **BL02 Liestal–Bubendorf**
- BL07 Zwingen
- **BL09 Lausen–Itingen**
- BL10 Thürnen
- BL11 Tenniken
- BLR02 Breitenbach

Folgende Wildtierkorridore werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- ~~– BL02 Liestal–Bubendorf~~
- ~~– BL04 Oberdiegten–Eptingen~~
- ~~– BL09 Lausen–Itingen~~
- ~~– BL12 Magden–Wintersingen~~
- ~~– BL16 Buckten–Rümlingen~~
- ~~– BL17 Buckten–Läufelfingen~~
- ~~– BL22 Laufen~~
- ~~– BL26 Allschwil–Schönenbuch~~

V 2 VERKEHRSDINFRASTRUKTUR

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Ausgangslage

Das Kapitel V 2.1 beschreibt übergeordnete Projekte. Sie liegen teilweise ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft, und/oder die Kompetenz zu ihrer Umsetzung liegt nicht beim Kanton Basel-Landschaft. Mit ihrer Aufnahme in den kantonalen Richtplan erfolgen die Abstimmung der Wirkungen mit der kantonalen räumlichen Planung und die Darstellung der Absichten des Kantons.

Die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung sind im Sachplan Verkehr in Form des Grund- und Ergänzungsnetzes Strasse festgelegt. Dieses Netz umfasst auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft die Nationalstrasse A2 Basel-Augst-Belchen und die kantonalen Hochleistungsstrassen A22 im Ergolzthal und A18 im Birstal.

Die Aufnahme der A22 Pratteln-Sissach sowie der A18/H18 Basel-Delémont in das Nationalstrassennetz ist zusammen mit dem Entscheid über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds beschlossen worden (Volksabstimmung vom Februar 2017). Bis zur Umsetzung des Beschlusses bleiben sie vorläufig unter kantonalen Hoheit, die Bedeutung gemäss Sachplan Verkehr wird im vorliegenden Richtplan durch die Kategorisierung als "von nationaler Bedeutung" jedoch zum Ausdruck gebracht.

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

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

Die Rahmenbedingungen für den schienenengebundenen Verkehr in der trinationalen Region Basel sind zu einem wesentlichen Teil auch durch die Verkehrspolitik des Bundes sowie der Europäischen Union bestimmt. Nach dem Konzept Bahn 2000 sowie dem anschliessenden Projekt „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB), wurde die Vorlage über die „Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ (FABI) am 9. Februar 2014 von der Schweizer Bevölkerung gutgeheissen. Die Mittel für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau werden nunmehr dem Bahninfrastrukturfonds BIF, dem Nachfolgefinaanzierungsinstrument des Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) entnommen.

Dem Bund obliegt nun die Verantwortung über die Entwicklung der Bahninfrastruktur, deren Ausbauschritte im Rahmen eines periodisch nachgeführten strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) aller fünf Jahre festgelegt werden.

Mit dem Bundesgesetz über die FABI trat am 1. Januar 2016 gleichzeitig der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur (AS 2025) in Kraft, welcher Massnahmen im Gesamtvolumen von 6,4 Mrd. CHF beinhaltet.

Den Kanton Basel-Landschaft betreffen insbesondere folgende Projekte des AS 2025:

- Basel Ost-Muttenz Entflechtung, 1. Etappe
- Entflechtung Pratteln, 1. Etappe
- Liestal Wendegleis für S-Bahnzüge

Gemeinsam ermöglichen die oben genannten Massnahmen eine Entflechtung des S-Bahn-Verkehrs ins Ergolzthal und ins Fricktal, zusätzliche Trassen für den Güterverkehr sowie eine Verdichtung auf einen 15'-S-Bahn-Takt zwischen Basel und Liestal.

Die folgenden Ausbauschritte werden unter der Federführung des Bundes unter Einbezug der Kantone der Planungsregionen sowie der betroffenen Eisenbahnunternehmen geplant.

Des Weiteren ist der Bundesversammlung für den folgenden Ausbauschritt AS 2030 vom Bundesrat bis 2018 eine entsprechende Botschaft vorzulegen.

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

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Ziele

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

Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen

Kapazitätssteigerung Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)

Einer der akutesten Engpässe mit hohem Problemdruck im Schweizerischen Nationalstrassennetz ist die Basler Osttangente zwischen den Verzweigungen Wiese und Hagnau. Neben der Überlastung führen die zahlreichen und ungünstig angeordneten Ein- und Ausfahrts Spuren zu gefährlichen und leistungssenkenden Spurwechseln. Auch sind die Anschlüsse stark ausgelastet. Die Verdrängung von Verkehr auf das städtische Strassennetz sowie auf das sekundäre Strassennetz im Generellen bedroht dessen Funktionsfähigkeit. Zur Abhilfe soll die Kapazität der Autobahn zwischen der Verzweigung Wiese und der Hagnau ausgebaut werden. Hierzu ist ein Tunnel zwischen den beiden Verzweigungen vorgesehen. Im Norden wird der Tunnel an die Nordtangente Basel und die deutsche A5 angebunden. ~~die Anbindung an die deutsche A5 wird als Option mit untersucht.~~

Die Zuständigkeit für das Projekt liegt seit der Inkraftsetzung des NFA vollumfänglich beim Bund. Die Kantone wirken im Rahmen ihrer Aufgaben mit. Das Vorhaben ist in der Bundesbeschlussvorlage zur Behebung von Engpässen im Nationalstrassennetz von 2009 im Modul 2 enthalten.

- Siedlung:** Der Verkehr wird kanalisiert und kann somit auch besser gesteuert werden. Zudem wirkt das Vorhaben für eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild 2030 2040 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+" unterstützend.
- Wirtschaft:** Die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte wird gewährleistet und die Standortgunst insgesamt für die ganze Agglomeration verbessert.
- Umwelt:** Während der Bauphase ist mit einer begrenzten Belastung in den Umweltbereichen zu rechnen. In der Betriebsphase führt die Tunnellösung zu einer erheblichen Reduktion der Emissionen, insbesondere im Bereich Lärm.
- Kosten:** > ca. 2,2 1,7 Mrd. CHF (inkl. Anbindung A5, ± 20 30 %)
- Termine:** mittelfristig (5-15 Jahre)

Sanierungstunnel Belchen (Kompetenz Bund)

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

2001/2003: Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1. Januar 2008 gehen die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100 % an den Bund über. Die weitere Projektarbeit liegt ab diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Ein vom Bundesrat genehmigtes Generelles Projekt des Bundes liegt vor.

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

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

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

2013–2015: Submissionsverfahren zum Bau.

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

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

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

Kosten: ca. 500 Mio. CHF, zu 100 % durch den Bund

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum (Kompetenz Bund)

Erste Standortabklärungen im Umfeld der A2 Basel-Augst sowie der A18 im Gebiet Schänzli haben noch zu keinen Resultaten geführt. Weitere Abklärungen durch den Bund für Stauräume vorzugsweise südlich des Juras sind deshalb erforderlich.

Siedlung: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Wirtschaft: geringere Staukosten

Umwelt: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Kosten: eine erste Kostenschätzung liegt noch nicht vor

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

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

Unter dem Vorhaben "Umfahrung Gundeldingen" wird das Projekt 'Basel A2/A7 Zubringer Birsig (Margarethen) - Gellertdreieck' verstanden. Dieser neue Nationalstrassenabschnitt schafft eine neue Verbindung von der bestehenden A2 (Gellertdreieck) in den Raum Birsig bzw. Margarethen und soll das Gundeldingerquartier von Durchgangsverkehr sowie die Nauenstrasse und den Centralbahnplatz entlasten. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen werden geprüft. Es konnte aufgezeigt werden, dass das Vorhaben Tramlinie Margarethenstich neben dieser Umfahrung Gundeldingen realisiert werden kann.

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

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

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

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

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

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Wirtschaft:	Die Anbindung des Vorderen Leimentals sowie von Allschwil und Basel-West an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert und führt zu massgeblichen Reisezeitgewinnen.
Umwelt:	Die positiven Auswirkungen bei der Reduktion der Lärmbelastung sind deutlich höher als die marginal negativen Auswirkungen im Bereich der Bodenversiegelung, der Luftbelastung sowie dem Klima. Im Raum Margarethenpark und Dorenbach werden städtebauliche bzw. landschaftliche Eingriffe notwendig.
Kosten:	ca. 612 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre)

A18, Umfahrung Laufen und Zwingen (Kompetenz Bund)

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

10. Februar 1983: Laufentalvertrag § 109

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

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

8. Dezember 2006: Variantenentscheid durch die Bau- und Umweltschutzdirektion für die Erarbeitung des Vorprojekts (ehemals Generelles Projekt). Es ist eine südliche Umfahrung von Laufen und Zwingen vorgesehen, welche mehrheitlich in Tunnels verläuft. Die Trasseesicherung wird im vorliegenden Richtplan festgehalten.

Das Vorprojekt wurde erarbeitet und inhaltlich 2011 fertiggestellt.

Die A18/H18 geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über, wodurch das Projekt in die Federführung des ASTRA übergeht.

Siedlung:	Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Brislach, Laufen und Zwingen werden entlastet und die Verkehrssicherheit wird wesentlich erhöht. Die Siedlung wird einzig im Bereich des Anschlusses Zwingen Süd (Lüsseltal) sowie südlich von Laufen - hier aber vor allem Gewerbegebiet - tangiert.
Wirtschaft:	Die Erschliessungsqualität des Laufentals wird erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.
Umwelt:	Mit der offenen Linienführung südlich von Laufen entsteht ein Eingriff in den Landschaftsraum. Beim Anschluss an die bestehende H18 südwestlich von Laufen wird im Gebiet Birshollen ein Naturschutzgebiet tangiert. Durch die mehrheitlichen Tunnelführungen werden räumliche Konflikte aber erheblich reduziert. Längerfristig ist mit Mehrverkehr und entsprechenden Umweltauswirkungen zu rechnen.
Kosten:	ca. 930 Mio. CHF (± 30 %, Preisbasis 2016)
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

A18, Muggenbergtunnel (Kompetenz Bund)

Die A18/H18 ist strassenseitig der verkehrliche Lebensnerv des Laufentals. Allerdings hat sie die Kapazitätsgrenze teilweise bereits erreicht. Der Muggenbergtunnel zwischen Angenstein und Grellingen soll dieses Teilstück entlasten, indem das sekundäre Strassennetz und das Hochleistungsstrassennetz entflochten werden.

1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes.

1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes.

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

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

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Die A18/H18 geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über, wodurch das Projekt in die Federführung des ASTRA übergeht.

- Siedlung:** Einfache Realisierung der Anschlussbauwerke (Angenstein: Einfahrtsrampe bereits bestehend; Grellingen-Ost: gute Platzverhältnisse) mit minimalem (Tunnelportale und Anschlussbauwerke) Eingriff ins Landschaftsbild. Entlastung für Ortsdurchfahrt Aesch durch neuen Halbinschluss Angenstein Richtung Basel und Erhöhung der Verkehrssicherheit.
- Wirtschaft:** Flüssiger Transitverkehr durch langen Muggenbergtunnel. Dadurch wird die Erschliessungsqualität des Laufentals erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.
- Umwelt:** noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Hat emissionsmässig keine Veränderung zur Folge. Die Strasse inklusive die Tunnelportale beanspruchen zusätzlichen Boden.
- Kosten:** ca. 150 Mio. CHF
- Termine:** mittel- (5-15 Jahre) bis langfristig (> 15 Jahre)

A18, Vollanschluss Aesch

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

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

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

Die A18/H18 geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über, wodurch das Projekt in die Federführung des ASTRA übergeht.

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

Zubringer Bachgraben – Nordtangente

~~Ein Autobahnzubringer E25 in Allschwil soll realisiert werden. Dieser funktioniert als eigenständige Massnahme, stellt aber gleichzeitig die erste Etappe der im Strassengesetz § 43c definierten Umfahrung von Allschwil dar.~~

- ~~**Siedlung:** Entlastung von städtischen Strassenachsen~~
- ~~**Wirtschaft:** Sichergestellte strassenseitige Erreichbarkeit und damit Standortqualität des Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung. Ermöglichen der weiteren Entwicklung.~~
- ~~**Umwelt:** Reduktion von Lärm und Luftemissionen in Wohnquartieren zwischen Gebiet Bachgraben und Nordtangente. Vertiefte Untersuchung weiterer Aspekte, wenn detaillierte Linienführung festgelegt.~~
- ~~**Kosten:** ca. 300-400 Mio. CHF~~
- ~~**Termine:** mittelfristig (5-15 Jahre)~~

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse A18 (Kompetenz Bund)

Die A18 wird weiterhin die grössten Verkehrsmengen aus dem Birstal erfassen. Dazu sollen in erster Linie die Anschlüsse (Reinach Süd, Reinach Nord, Muttenz Süd) ausgebaut und begleitend dazu Verkehrsmanagementmassnahmen ergriffen werden (1./2.Stufe). Massnahmen zur Kapazitätserhöhung (Ausbauten, zusätzliche Spuren etc.) zwischen Reinach Süd und Muttenz sind erst längerfristig und auch nur bei einer sehr starken Siedlungsentwicklung erforderlich (3. Stufe).

Die A18 geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über, wodurch das Projekt in die Federführung des ASTRA übergeht.

Siedlung:	noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft:	noch nicht im Detail untersucht
Umwelt:	noch nicht im Detail untersucht
Kosten:	ca. 90 Mio. CHF (± 50 %, Preisbasis 2016)
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre) bis langfristig (> 15 Jahre)

Kapazitätserweiterung Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau – Verzweigung Augst (Kompetenz Bund)

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

Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 sind die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100 % an den Bund übergegangen. Die weitere Projektausarbeitung liegt seit diesem Stichtag beim ASTRA. Der Ausbau ~~A2 ist in der Bundesbeschlussvorlage zur Behebung von Engpässen im Nationalstrassennetz (zweite Programmbotschaft) im Modul 4 enthalten und wird damit von Bundesseite her zurück gestellt~~ wird parallel zum Vorhaben «Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel)» projektiert mit dem Ziel einer gleichzeitigen Inbetriebnahme.

Siedlung:	Der Verkehr wird kanalisiert und kann somit auch besser gesteuert werden. Zudem wirkt das Vorhaben für eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel unterstützend. zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar
Wirtschaft:	Die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte wird gewährleistet und die Standortgunst insgesamt für die ganze Agglomeration verbessert. geringere Staukosten
Umwelt:	Die Untersuchungen erfolgen im Rahmen der Projektierung. Es sind sowohl positive (geringere Belastung durch Staus und Ausweichverkehre) als auch negative (zusätzlicher Verkehr) Auswirkungen zu erwarten. zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar
Kosten:	eine erste Kostenschätzung liegt bei ca. 420 490 Mio. CHF (exkl. MwSt. Stand 2016)
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre) langfristig (> 15 Jahre)

Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau (Kompetenz Bund)

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

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

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Rheinüberquerung im Raum Pratteln

2006: Die Bau- und Umweltschutzdirektion stellt dem Bundesland Baden-Württemberg den Antrag, eine gemeinsame, binationale Planungsstudie zu erarbeiten, in welcher Möglichkeiten und Auswirkungen eines Rheinübergangs Pratteln-Wyhlen untersucht werden.

15. März 2007: Das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg signalisiert, dass eine gemeinsame Planungsstudie erarbeitet werden soll.

Es liegen gegenwärtig noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Erste Abklärungen haben ergeben, dass eine Rheinquerung als Strassenlösung aufgrund von stark differierenden Interessen nicht im Vordergrund steht. Im Moment wird die Option einer neuen Fuss-/Velo-Brücke geprüft. Als Option soll aber das Trasse gesichert werden.

- Siedlung: Option zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenzuführung der Agglomeration sowie Sicherung des dafür nötigen Trasses. Das Vorhaben ist noch mit Deutschland (Grenzach-Wyhlen) abzustimmen.
- Wirtschaft: Realisierung einer feingliederigen und besseren Erschliessung der grenzüberschreitenden Agglomeration.
- Umwelt: Minimierung von negativen Umwelteinflüssen.
- Kosten: Es liegen noch keine Angaben vor.
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd - Direktanschluss Gebiet Kägen

Um die Bruggstrasse in Reinach auf dem Abschnitt Anschluss A18 Reinach Süd bis zum Kreisel Kägen vom Zielverkehr in das Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung Kägen zu entlasten, soll eine zusätzliche Autobahnausfahrt aus Richtung Nord direkt in das Gebiet Kägen erstellt werden. Es ist vorgesehen, die neue Ausfahrt mit der bestehenden Ausfahrt Reinach Süd zu kombinieren.

- Siedlung: Entlastung der Bruggstrasse und damit auch der nördlich angrenzenden Wohnbebauung.
- Wirtschaft: Wesentliche Verbesserung der Erschliessung des Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung sowohl für den MIV (Direkterschliessung ab Hochleistungsstrasse) als auch potentiell für den Fuss- und Veloverkehr (Entlastung Bruggstrasse mit Kreisel Kägen).
- Umwelt: noch nicht untersucht
- Kosten: ca. 37 Mio. CHF ($\pm 40\%$, Preisbasis 2021)
- Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

Neubaustrecke 3. Juradurchstich (Kompetenz Bund)

Eine Neubaustrecke zwischen Liestal und Olten soll den bestehenden Engpass im Güter- und Personenverkehr zwischen Basel und dem Mittelland beheben. Zudem ist diese Strecke ein bedeutender Nordzulauf für die NEAT. Das Vorhaben ist nicht Bestandteil der Anfang April 2006 präsentierten ZEB-Vorlage. Die Bedeutung dieser Verbindung wird von der gesamten Nordwestschweiz hervorgehoben.

Im Rahmen der Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) ist der 3. Juradurchstich nicht in der Dringlichkeitsstufe 1 aufgeführt. Dies bedeutet aus heutiger Sicht einen Realisierungshorizont erst ab 2040. Im Ausbauschnitt 2035 wurden jedoch Mittel für Planungsarbeiten des Bundes zum 3. Juradurchstich bewilligt.

- Siedlung: Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolzthal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet. Zudem unterstützt der 3. Juradurchstich eine Siedlungsentwicklung in den Korridoren und Zentren gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+" (Kapazitätserweiterung für Fern- und Güterverkehr, S-Bahnangebot Laufen-, Ergolz- und Fricktal).
- Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Kosten: ca. 5'610 Mio. CHF
 Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis (Kompetenz Bund)

Westlich des Bahnhofs Liestal vereinigen sich die Stammstrecke von Frenkendorf und die Neubaustrecke aus dem Adlertunnel. An der Kreuzungsstelle zwischen dem Fernverkehr von der Neubaustrecke Richtung Olten und dem Güter- und S-Bahnverkehr auf der Stammstrecke Richtung Basel entstehen Konflikte. Mit der vierspurigen Gleisanlage im Bahnhof Liestal werden die Fahrwegkonflikte entschärft.

Parallel dazu erfolgt ein Ausbau des Bahnhofs Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen).

Das Variantenstudium wurde abgeschlossen, das Vorprojekt ist derzeit in Erarbeitung. Der Vierspurausbau ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten, das separate Wendegleis Liestal im STEP-Ausbauschnitt 2025.

Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
 Wirtschaft: Die durch das Vorhaben realisierte Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
 Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das Mehrangebot vor allem beim Bahngüterverkehr bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
 Kosten: ca. 320 Mio. CHF (Vierspurausbau), ca. 50 Mio. CHF (Kopfgleis)
 Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Elektrifizierung Hochrheinstrecke Regio-S-Bahn

Die Bahnstrecke Basel – Waldshut-Tiengen – Schaffhausen - Singen ist bis heute nicht durchgehend elektrifiziert. Der Kanton Schaffhausen baut zurzeit das Teilstück Schaffhausen – Erzingen aus. Vor diesem Hintergrund und um die deutsche Hochrheinseite besser in die Regio-S-Bahn der Agglomeration Basel einzubinden, wird eine Elektrifizierung der restlichen Strecke bis Basel angestrebt. In Verbindung mit dem Herzstück Regio-S-Bahn wird so langfristig eine Vielzahl an neuen Direktverbindungen geschaffen und die regionale Erreichbarkeit im ÖV deutlich verbessert.

Das Projekt kommt ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft zu liegen und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt. Die Federführung liegt beim Land Baden-Württemberg.

Siedlung: Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".
 Wirtschaft: Bewirken eine Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
 Umwelt: Die Verbesserung des Angebots bei der Bahn bewirkt eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
 Kosten: 120 Mio. CHF (Abschnitt Basel - Waldshut)
 Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) (Kompetenz Bund)

Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Für eine weitere Leistungssteigerung, insbesondere für die Verdichtung der S-Bahn auf einen Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel, muss der S-Bahn-Verkehr vom Fern- und Güterverkehr entflochten werden.

Das Vorhaben trägt dazu mit einer niveaufreien Einführung der S-Bahn in den Bahnhof Muttenz bei. Es beinhaltet die Errichtung eines neuen Entflechtungsbauwerks (Überwerfung) zwischen St. Jakob und Muttenz sowie eine teilweise Anpassung der Publikumsanlagen im Bahnhof Muttenz.

Das Projekt ist im STEP Ausbauschnitt 2025 enthalten.

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Siedlung:	Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 "Korridor+".
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Knoten Basel und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Knoten Basel und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	ca. 304 Mio. CHF (\pm 20 %, Preisbasis 2015)
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre)

Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau) (Kompetenz Bund)

Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Zur Verbesserung der Situation wird in Ergänzung der 1. Etappe ein weiteres Vorhaben vorgesehen. Es umfasst weitere Gleisbauwerke im Bereich St. Jakob/Schänzli.

Die Finanzierung des Vollausbaus wird über STEP angestrebt.

Siedlung:	Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	ca. 500 Mio. CHF
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Entflechtung Pratteln (1. Etappe) (Kompetenz Bund)

Der Personenverkehr auf der Strecke Basel-Fricktal kreuzt sich mit dem Güterverkehr aus dem Ergolztal vom/zum Rangierbahnhof niveaugleich. Für eine Verdichtung des S-Bahnangebots zum 15'-Takt wird in einer ersten Etappe eine niveaufreie Unterquerung für Reisezüge aus dem Fricktal nach Muttenz realisiert.

Das Projekt ist im STEP Ausbauschrift 2025 enthalten.

Siedlung:	Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	ca. 430-560 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden (Kompetenz Bund)

Der Personenverkehr auf der Strecke Basel-Fricktal kreuzt sich mit dem Güterverkehr aus dem Ergolztal vom/zum Rangierbahnhof niveaugleich. Für eine Verdichtung des Güterverkehrs und des S-Bahnangebots im Fricktal ist im Vollausbau der Entflechtung Pratteln der Bahnhof um zusätzliche Gleisachsen zu ergänzen sowie ein Kapazitätsausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden und ein Wendegleis in Rheinfelden erforderlich.

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

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Siedlung:	Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 "Korridor+".
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	ca. 0,4-0,7 Mrd. CHF
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund)

Die Juralinie verbindet die Region Basel mit der Westschweiz und hat somit eine wichtige Funktion im schweizerischen Verkehrssystem. Sie hat aber mit ihren vielen Einspurstrecken Schwachstellen, die für die Gestaltung eines attraktiven Angebotes im öffentlichen Verkehr behindernd sind.

Das Bahnangebot im Laufental soll verdichtet werden. Mit dem Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen "Chessiloch" wird die Voraussetzung für den Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Basel und Biel geschaffen. Damit kann die Anschlussqualität in den Knoten Basel und Biel erhalten werden, die mit dem Konzept Léman 2030 verloren ginge.

Als erste Etappe ist ein 15'-Takt der S-Bahn bis Aesch ist vorgesehen. Dazu ist ein Wendegleis in Aesch erforderlich (vgl. Kap. V 2.3). In der zweiten Etappe soll der Doppelspurausbau im ganzen Laufental erfolgen.

Angesichts der starken Auslastung des heutigen Angebots und der erwarteten Bevölkerungsdynamik besteht grosser Handlungsdruck. Da es sich um einen Bestandteil des Fernverkehrsnetzes handelt auf welchem Fern- und Regionalverkehr verkehrt, ist der Bund für diese Infrastrukturmassnahme zuständig. Über deren Realisierung wird im Rahmen des STEP-Ausbauschrittes 2030/35 entschieden. Für die Region ist die Realisierung dieser Massnahme wichtig, damit das Angebotskonzept wie oben beschrieben umgesetzt werden kann. Um eine frühe Realisierung zu ermöglichen, beabsichtigen die Kantone, das Projekt vorzufinanzieren.

Siedlung:	Das Vorhaben unterstützt eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramm Basel "Korridore+".
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	ca. 130 Mio. CHF (\pm 30 %, Preisbasis 2016)
Termine:	kurzfristig (0-5 Jahre)

Überholgleis Tecknau (Kompetenz Bund)

Für die Führung einer zusätzlichen Güterverkehrstrasse pro Stunde im Ergolztal von Basel nach Bern bzw. Lötschberg via Hauensteintunnel ist nebst der Entflechtung in Pratteln auch ein Überholgleis in Tecknau erforderlich.

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	noch nicht untersucht
Umwelt:	noch nicht untersucht
Kosten:	noch keine Angaben
Termine:	langfristig (> 5 Jahre)

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Münchenstein

Es besteht die Überlegung, den Bahnhof Münchenstein um ca. eine Perronlänge (100-200 m) nach Süden zu verschieben. Damit können die Zugänge aus allen Richtungen massgeblich verbessert werden und die S-Bahn-Haltestelle rückt zugleich näher an die Entwicklungsgebiete im Süden. Mit der Verschiebung des Bahnhofs können weitere Vorteile in Bezug auf den Stadt- und Freiraum erzielt werden.

- Siedlung:** Die Zugänglichkeit von Münchenstein Dorf kann leicht verkürzt werden. Von Münchenstein Heiligholz bleibt die Zugänglichkeit in etwa gleich.
- Wirtschaft:** Die Erreichbarkeit des Bahnhofs für die Entwicklungsgebiete wird verbessert.
- Umwelt:** Tendenziell positive Auswirkungen durch Stärkung von Fuss-; Velo und Bahnverkehr. Weiteres noch nicht näher untersucht.
- Kosten:** noch keine Angaben
- Termine:** langfristig (> 15 Jahre)

Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- b Bei grösseren Verkehrsprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen.
- c Das übergeordnete Strassennetz ist dort auszubauen, wo dies regionale, nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- d Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- e Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- f Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.
- g Die Einbindung der Region Basel mit den Knoten Basel SBB ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen und die Anbindung des EuroAirports ans Schienennetz sind zu unterstützen.
- h Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden. Die raumplanerischen Voraussetzungen zur Realisierung dieser Bahninfrastruktur sind rechtzeitig zu schaffen.

Planungsanweisungen

- a Der Kanton evaluiert und prüft in Absprache mit dem Bund und den Nachbarkantonen mögliche Parkierungs- und Wartebereiche für den Schwerverkehr in der Agglomeration Basel sowie die Errichtung eines Kontroll-/Kompetenzzentrums für den Schwerverkehr.
- b Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen, die namentlich Folgendes beinhaltet:
 - **Problemanalyse:** Die Verkehrsprobleme mit räumlichem Fokus Birseck-Leimental - Allschwil - Grenzraum zu Frankreich und Basel-Stadt werden analysiert und eine gemeinsame Sichtweise Kanton-Gemeinden angestrebt ("Harmonisierung der Problemwahrnehmung")

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

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

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

- c Der Kanton setzt sich ein für die Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn) mit den vorgesehenen Ausbauten der Zulaufstrecken und den neuen S-Bahn-Haltestellen Solitude, Morgartenring und Dornach Apfelsee. Er übernimmt gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt vorbereitende Arbeiten und setzt sich beim Bund ein für die Aufnahme des Vorhabens in die entsprechenden Planungen.
- d Der Kanton unterstützt das Vorhaben "Leistungssteigerung Ostkopf" beim Bahnhof Basel SBB als wichtiges Element der Weiterentwicklung des regionalen Schienennetzes.
- e Der Kanton unterstützt einen durchgehenden Doppelspurausbau durch das Laufental und setzt bei Bund und SBB für dessen Realisierung ein.
- f Der Kanton prüft die langfristige Führung der A22 im Raum Liestal mit dem Ziel, den Siedlungs- und Ergolzraum zu entlasten. Als Resultat dieser Prüfung werden im kantonalen Richtplan die hierfür notwendigen Raumsicherungen festgelegt.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- A18 Muggenbergertunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse) (Kompetenz Bund)
- A18 Vollanschluss Aesch, Neubau
- Sanierungstunnel Belchen (Kompetenz Bund)
- Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe, Kompetenz Bund)
- Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis (Kompetenz Bund)
- Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund)
- **Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)**

Zwischenergebnis

- ~~Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)~~
- Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau, Kompetenz Bund)
- A18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung, Kompetenz Bund)
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau (Kompetenz Bund)
- **Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd - Direktanschluss Gebiet Kägen**
- Entflechtung Pratteln (1. Etappe, Kompetenz Bund)
- S-Bahn-Haltestelle Morgartenring (orientierend)
- **Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst (Kompetenz Bund)**
- ~~Zubringer Bachgraben – Nordtangente (Trasseesicherung)~~

Vororientierung

- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)
- ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel) (orientierend)
- Standort für Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr (Kompetenz Bund)

V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

- Neubaustrecke 3. Juradurchstich, Trasseesicherung (Kompetenz Bund)
- Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2: Anpassung / Ausbau Anschlüsse A18 (Kompetenz Bund)
- ~~- Kapazitätserweiterung A2 Verzweigung Hagnau–Verzweigung Augst (Kompetenz Bund)~~
- Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfeldern (Kompetenz Bund)
- Überholgleis Tecknau (Kompetenz Bund)
- **Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Münchenstein**

V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

Ausgangslage

Gemäss § 1 des kantonalen Strassengesetzes hat der Kanton - zusammen mit den Gemeinden - im Rahmen der übergeordneten Raumplanung ein öffentliches Strassennetz zu planen, erstellen und unterhalten. Dabei sind neben den bautechnischen Normen insbesondere auch die Aspekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes in die Planung mit einzubeziehen und bei der Realisierung anforderungsgerecht umzusetzen.

Das Kantonsstrassennetz umfasst heute 460 km. Davon sind einzelne Strecken Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein dichtes Kantonsstrassennetz, das alle 86 Gemeinden im Sinne von § 5 des kantonalen Strassengesetzes miteinander verbindet. Verschiedene Kantons- und Gemeindestrassen sind auch Bestandteil des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten. Das Kantonsstrassennetz ist laufend zu überprüfen und sofern nötig anzupassen, auszubauen und dauernd offen zu halten.

Die Verkehrszunahme auf weiten Teilen des Kantonsstrassennetzes führt auf verschiedenen Streckenabschnitten und Knoten zu Kapazitätsengpässen, was sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln in Spitzenstunden zu Problemen führt. Die Realisierung der unter der Rubrik "D. Beschlüsse" aufgeführten Vorhaben sind für die Behebung der Kapazitätsengpässe bedeutende Projekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aber auch zur Behebung der Engpässe und zur Erreichung der gesetzten Ziele im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Das Strassennetz von Kanton und Gemeinden ist die infrastrukturelle Basis für den öffentlichen Busverkehr. Die Geschwindigkeit und die Zuverlässigkeit (einzuhaltender Fahrplan und Anschlüsse) sind für den ÖV wichtige Attraktivitätsfaktoren. Sie müssen gewährleistet sein, wenn das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr unterstützt werden soll. Darum ist es wichtig, dass dem öffentlichen Verkehr auf staugefährdeten Strassenabschnitten wenn möglich eigene Fahrstreifen oder Fahrstreifen mit geregelter Vorrangrechte eingerichtet werden. Dasselbe gilt für staugefährdete Knoten, bei denen eine wesensgerechte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wichtig ist.

Die Richtplankarte Infrastruktur enthält u.a. Kantonsstrassen, welche später aufgehoben oder an die Gemeinden abgetreten werden sollen. In der Regel handelt es sich dabei um eine "Übererschliessung" oder um Abtausch im Rahmen von Sanierungen und/oder Neubauten. Umgekehrt werden neu auch Gemeindestrassen vom Kanton übernommen. Umfang und Klassifikation des Kantonsstrassennetzes wird im Strassenregister des Tiefbauamtes nachgeführt.

Ziele

- a Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- b Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- c Der motorisierte Durchgangsverkehr ist auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren.
- d Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.
- e Der Langsamverkehr ist soweit möglich vom schnellen motorisierten Verkehr zu entflechten.
- f Die Strassenräume sind für die Belange der Fussgänger, der Velo- und Mofafahrer, der öffentlichen Verkehrsmittel und der privaten Erschliessung nutzbar zu machen und ansprechend zu gestalten.
- g Die aufgeführten Projekte sollen die Erreichbarkeit/Standortqualitäten sichern und verbessern sowie die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten.
- h Die beschränkten finanziellen Mittel sollen gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dabei sollen die bestehenden Infrastrukturen erhalten und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf leistungsfähige Hauptachsen konzentriert werden.

Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen

H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)

Die Rheinstrasse in Pratteln wird aufgrund der Entwicklung von Salina Raurica im Abschnitt Dürrenhübel und Längi nach Süden entlang der Autobahn verlegt (inkl. Verlegung Versorgungsroute Rheinhafen–Richtung Osten/ Kt. AG via Frenkendörferstrasse).

In den Jahren 2007-2008 wurde die Lage der Kantonsstrasse in einem vertieften Variantenvergleich überprüft und die Lage am südlichen Rand als die zweckmässigste eruiert.

V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

15. Januar 2009: Landrat beschliesst Linienführung sowie Verpflichtungskredit bis und mit Bauprojekt.

Das Projekt ist bereits im Objektblatt G 1.4 Verkehr zur Gebietsplanung Salina-Raurica mit dem Status "Festsetzung" im Kantonalen Richtplan enthalten.

- Siedlung:** Verdichtete Bauweise entlang der bisherigen Rheinstrasse vorgesehen (entlang ÖV-Achse)
Aufwertung der öffentlichen Räume in Salina Raurica (Verkehrsberuhigung, Schaffung Grünräume, Reduktion Trennwirkung, etc.) durch Verlagerung Durchgangs- und Haupterschliessungsverkehr
Es wird die Erreichbarkeit von Salina Raurica langfristig gesichert und eine dichte Siedlung im inneren des Agglomerations-Korridors entwickelt.
Aufwertung des Rheinufer zur Promenade/Fuss- und Veloverkehrsachse und Aufwertung des Raums Längipark
- Wirtschaft:** In Salina Raurica werden Arbeitsplätze -und qualitativer Wohnraum abgestimmt auf das Verkehrssystem entwickelt.
- Umwelt:** Ein Modal-Split-Ziel ist definiert und wird entsprechend angestrebt mit Massnahmenpaket (Ziel Verringerung Anteil MIV, ÖV-Anteil 35 %); Minimierung der Lärmimmissionen im zukünftigen Siedlungsgebiet Salina Raurica (ca. 28'000 DTV); Verlegung der Verkehrsfläche auf unattraktive Achse; ganze Achse wird für ökologische Längsvernetzung genutzt (Kleintierdurchlasse etc. sind vorgesehen).
Reisezeiten ÖV im Verhältnis zum MIV deutlich verbessert.
Indirekte regionale Wirkung: Reduktion von Flächenverbrauch in den äusseren Korridoren bzw. im ländlichen Raum
- Kosten:** ca. 48,3 Mio. CHF
- Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)

Aesch, Zubringer Pfeffingerring

~~Der Verkehr aus dem Hinteren Leimental und dem Gewerbegebiet Aesch Nord wird über die stark belasteten Knoten "Zubringer A18-Hauptstrasse" und "Hauptstrasse Arlesheimerstrasse" auf die A18 geführt. In den Spitzenstunden wird die Kapazitätsgrenze erreicht. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbegebietes (dessen Wachstum sich in den letzten Jahren beschleunigte) sowie der Realisierung des Vollanschlusses Aesch (Zielsetzung: Entlastung Ortsdurchfahrt Aesch) wird die Belastung auf dem Zubringerbereich der A18 zunehmen.~~

~~Mit dem Zubringer Pfeffingerring in Aesch wird der Hauptverkehrsstrom vom massgeblichen Knoten „Hauptstrasse Arlesheimerstrasse“ weggenommen, über welchem die Tramlinie 11 im 7,5'-Takt verkehrt.~~

~~14. Mai 2009 Landrat beschliesst den Verpflichtungskredit bis und mit Vorprojekt.~~

- ~~**Siedlung:** Optimierte, leistungsfähige Erschliessung der Gewerbegebiete Aesch Nord und Kägen Reinach (Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung)~~
- ~~**Wirtschaft:** Optimierte, leistungsfähige Erschliessung der Gewerbegebiete Aesch Nord / Kägen Reinach (Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung)~~
- ~~**Umwelt:** Erwartete, leichte Reduktion der Belastung durch verbesserte Stausituation. Im Siedlungsgebiet werden die Lärmimmissionen in der Summe etwas reduziert. Verhältnismässig grosser Flächenbedarf, Gestaltung Landschaft / Städtebau berücksichtigt~~
- ~~**Kosten:** ca. 10-20 Mio. CHF~~
- ~~**Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)~~

Zubringer Dornach/Aesch

Der Verkehr hat im Zentrum von Dornachbrugg und auf der Bruggstrasse in den letzten Jahren stark zugenommen. Die führte zu spürbarer Minderung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der Verkehrssicherheit. Der Mehrverkehr verursacht aufgrund von Rückstaus erhebliche Verlustzeiten im Busverkehr. Des Weiteren führt die Erschliessung der Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach/Aesch durch sensitives Siedlungsgebiet.

Der Zubringer Dornach/Aesch an die A18 ermöglicht unter anderem einen direkten Anschluss der heutigen Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach/Aesch an die A18. Zusätzlich wird der Verkehr von der Bruggstrasse auf diesen neuen Zubringer umgeleitet und dadurch kann das Ortszentrum Dornach Brugg vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

Der Zubringer Dornach/Aesch an die A18 ist abhängig vom Vollanschluss Aesch und kann nur gemeinsam mit diesem umgesetzt werden. Gleichzeitig trägt er zur Wirksamkeit des Vollanschlusses bei.

Das Projekt wird unter Federführung des Kantons Solothurn entwickelt. Ein Vorprojekt liegt vor.

Siedlung: Verträglichere Gestaltung des Verkehrs im Ortszentrum von Dornachbrugg und in den Wohngebieten

Wirtschaft: Aufwertung des Industriestandortes Dornach/Aesch durch direkte Anbindung an die A18

Umwelt: Reduktion der Lärm- und Luftemissionen in Wohngebieten. Eingriff in den Raum Birsbogen; Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind vorgesehen.

Kosten: ca. 30 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

Knoten Angenstein/Aesch

Im Knoten Angenstein geht die A18/H18 von einer Autostrasse (A18) in eine Gemischtverkehrsstrasse (H18) über. Der Knoten ist regelmässig überlastet und stellt das massgebliche Nadelöhr auf der Strasse zwischen Birseck und dem Laufental dar. Des Weiteren ist der Knoten ein Unfallschwerpunkt. Im Rahmen der umfassenden Planungsstudie Netzstrategie Muggenberg wurden kurz-, mittel- und langfristige Lösungen für den Raum Angenstein ausgearbeitet. Der Anschluss Angenstein hat sich als die zweckmässigste, mittelfristige Lösung herausgestellt. Kurzfristige Lösungen sind nur sehr beschränkt wirksam und soweit möglich bereits umgesetzt.

Siedlung: Aufwertung der Ortsdurchfahrt Aesch durch Entlastung von lokalem Durchgangsverkehr (Pfeffingen, Aesch Süd)

Wirtschaft: Erreichbarkeit Aesch-Süd und Laufental wird verbessert, Strecke wird jedoch nicht verkürzt. Gefährliche Rückstausituationen werden behoben (Verkehrssicherheit).

Umwelt: Reduktion der Luftschadstoffbelastung durch geringere Stausituation (auf H18 und in Ortsdurchfahrt)
Im Siedlungsgebiet werden die Lärmimmissionen in der Summe etwas reduziert, Verstetigung und Verlangsamung von Verkehr im Knotenbereich inkl. Vorbereiche; heute sind hastige Beschleunigungsmanöver die Regel. Kleiner Mehrflächenbedarf, Chance für Aufwertung des angrenzenden Birsraums und dessen Vernetzung

Kosten: ca. 11,5 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost

Im Raum südöstlich des Zentrums von Liestal befinden sich zwei Hauptverkehrsstrassen (Kasernenstrasse und die Rosenstrasse). Entlang dieser Achsen bestehen Nutzungskonflikte mit den umgebenden Wohn- und Freizeitnutzungen. Aus diesem Grund soll eine Achse (Kasernenstrasse) zu einer Strasse mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr umgestaltet werden. Die andere Hauptverkehrsstrasse (Rosenstrasse) wird so ausgebildet, dass die zerschneidende Wirkung reduziert wird und verbesserte Querungsmöglichkeiten angeboten werden können. Gegenüber der Hochleistungsstrasse A2 soll zudem ein Attraktivitätsgefälle im Sinne der Netzhierarchie ausgebildet werden. Die regionale Erschliessung der nordöstlichen Gebiete von Liestal (kantonale Verwaltung, Spital, Bahnhof, etc.) soll vom Anschluss Liestal Nord (Schild) erfolgen.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wird unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft in enger Kooperation mit der Stadt Liestal erarbeitet.

Siedlung: Konzentration des MIV auf eine Achse ermöglicht stadträumliche Aufwertung der anderen Strassenachse

Wirtschaft: Reduktion Verlustzeiten für Buszubringer zum Bahnhof Liestal, klarere Verkehrsführung, weniger Behinderungen durch Langsamverkehr, Optimierter Verkehrsfluss

Umwelt: Reduktion der Lärmbelastungen entlang der aufgewerteten Strassenachse

Kosten: ca. 20 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

Sundgauerstrasse

30. April 1964, 21. Juni 1971, 28. April 1980 und 20. Januar 1994: Landratsbeschlüsse zum Regionalen Strassennetzplan Leimental-Birstal.

21. Juni 1971 und 28. April 1980: Landratsbeschlüsse zum Generellen Projekt "Strassen im Birstal"; die Sundgauerstrasse ist verbindlicher Bestandteil des Generellen Projekts "Strassen im Birstal" mit rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien.

8. Juni 2006: Eine Planungsstudie von Netzvarianten zeigt auf, dass eine Realisierung der Sundgauerstrasse in der heutigen Situation gegenwärtig nicht weiterverfolgt werden soll. Als Option soll aber das Trasseesiechert werden. Zur Schliessung des Kantonsstrassennetzes wird die Talstrasse ins Kantonsstrassennetz übernommen.

Siedlung: Der Dorfkern von Münchenstein wird durch die Sundgauerstrasse spürbar entlastet. Trotz möglicher Lärmschutzmassnahmen sind im Bereich der neu zu bauenden Strasse Beeinträchtigungen (Zerschneidung, Immissionen) zu erwarten.

Wirtschaft: Lücke des Kantonsstrassennetzes (Spange) ist geschlossen und die Erreichbarkeit der A18 sowie des Gewerbegebietes im Tal von der Baslerstrasse aus wird deutlich verbessert.

Umwelt: Die Auswirkungen der Sundgauerstrasse sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.

Kosten: grobe Projektkostenschätzung ca. 17 Mio. CHF (Preisbasis 1970); mit den heutigen Umweltauflagen dürften die Investitionskosten aber höher ausfallen.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Waldenburg

1960: Planungsstudie

27. Februar 1992: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Ergolzthal-West

Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. Ziele, Buschstabe b

Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. Ziele, Buschstabe b

Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. Ziele, Buschstabe b, möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1012

Kosten: noch keine Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Rickenbach

1984: Anordnung einer Felderregulierung in Rickenbach durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft.

1997: Abschluss der Felderregulierung mit Ausscheidung und Erwerb des erforderlichen Landes für eine Ortsumfahrung; es liegen zudem ein Entwurf einer Planungsstudie sowie rechtskräftige Bau- und Strassenlinien vor.

Siedlung: Der Dorfkern ist vom Verkehr zu entlasten und die verkehrstechnischen Probleme (Engnisse) der Ortsdurchfahrt sind zu beheben. Im Detail liegen noch keine, den heutigen Erfordernissen entsprechende Untersuchungen vor.

Wirtschaft: Für die Umfahrungsstrasse ist der Landerwerb zu Gunsten des Kantons vollumfänglich über die Neuzuteilung des Grundeigentums erfolgt.

Umwelt: Durch eine optimale Einpassung des Bauprojekts in die Landschaft, sind der Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie deren Lebensräume als auch die Infrastruktur für Wege, Bachöffnungen und dergleichen zu gewährleisten. Dies wurde in einer ersten Stufe bei der Arealausscheidung für die Umfahrungsstrasse soweit heute bekannt berücksichtigt. Möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1104.

Kosten: Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

Laufen, neue Birsbrücke

2004/2005: Variantenstudium für Umfahrung von Laufen und Zwingen

2006: Zweckmässigkeitsbeurteilung und Variantenentscheid für Ausarbeitung von Vorprojekt Umfahrung von Laufen und Zwingen

2008 / 2009: Untersuchung der flankierenden Massnahmen in Laufen

2009: Grobvariantenvergleich und städtebauliche Machbarkeitsstudie neue Birsbrücke Laufen

26. März 2009: Beschluss von Trasseesicherung der Umfahrung von Laufen und Zwingen durch Landrat

Siedlung: Die neue Birsbrücke Laufen entlastet die Achse Vorstadtkreisel-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse vom Durchgangs- und Binnenverkehr. Die Achse kann für den öffentlichen Verkehr (siehe auch Objektblatt S 1.4 Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)) und den Langsamverkehr deutlich aufgewertet werden.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss

Umwelt: Zeitgleich mit der Erstellung der neuen Birsbrücke Laufen wird das Birsufer der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 15–20 Mio. CHF.

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt, ~~Trasseesicherung~~

Für die bessere Anschliessung des Siedlungsgebiets Laufen sowie der Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen an den Anschluss Laufen Ost der Umfahrung von Laufen und Zwingen ist die neue Kantonsstrasse Stangenmatt geplant. Mit dieser Kantonsstrasse wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Verkehr von Laufen in Richtung Wahlen und Breitenbach auf der Güterstrasse und Wahlenstrasse konzentriert wird und die Breitenbachstrasse entlastet werden kann. Letztere führt in Laufen vornehmlich durch Wohngebiete. ~~Der Grundsätzlich ist der~~ Bau der neuen Strasse ~~ist~~ vor Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen möglich.

Siedlung: Ermöglicht Entlastung der Breitenbachstrasse (Wohngebiet) von Strassenverkehr von Laufen in Richtung Süden (Breitenbach).

Wirtschaft: Optimierte Anbindung von Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen, insbes. im Falle der Realisierung einer Umfahrung von Laufen und Zwingen.

Umwelt: abhängig davon, ob die heutige Breitenbachstrasse zurückgebaut wird.

Kosten: ca. 10 Mio. CHF ($\pm 30\%$, Preisbasis Nov. 2019) ~~noch offen~~

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

Netzenunterführung Sissach

Zwischen Hauptstrasse (Bereich Knoten Netzenstrasse/Hauptstrasse / Parallelweg) und der Itingerstrasse soll eine Verbindungsstrasse mit einer Unterführung der SBB-Linie geschaffen werden mit dem Ziel, den Dorfkern in Sissach sowie Wohngebiete in Sissach und Itingen von Durchgangsverkehr zu entlasten.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht untersucht

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau

Mit der Kernumfahrung von Laufen werden die Altstadt, die Vorstadt sowie das Bahnhofsgebiet vom Durchgangs- und insbesondere vom Schwerverkehr entlastet. Das nachgelagerte Strassennetz (insbesondere die Vorstadt, der Vorstadtplatz und die Bahnhofstrasse) kann abklassiert und verkehrsberuhigt werden. Kernelement ist die Spange Nau (Unterführung unter der

V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

Eisenbahn), die die Naustrasse mit der Güterstrasse verbindet. Voraussetzung für die Kernumfahrung sind die Realisierungen der neuen Birsbrücke und der Verbindungsstrasse Stangimatt in Laufen.

- Siedlung:** Deutliche Verkehrsberuhigung der heutigen H18 im Bereich der Vorstadt, des Vorstadtplatzes und bis zur Röschenzstrasse, sowie auf der Baslerstrasse und vor dem Bahnhof, integral abgestimmt mit den geplanten Siedlungsentwicklungen in diesem Raum.
- Wirtschaft:** Erhaltung einer klaren Verkehrsführung und Netzhierarchie mit optimiertem Verkehrsfluss
- Umwelt:** Örtliche Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in dicht besiedelten Bereichen sowie Beachtung der Aspekte Flora und Fauna
- Kosten:** ca. 65 Mio. CHF ($\pm 50\%$, Preisbasis 2016)
- Termine:** mittelfristig (5-15 Jahre)

Laufen, Verlegung Naubrücke

Mit dem Hochwasserschutzprojekt Laufen muss die Naubrücke ersetzt werden. Aufgrund eines Landerwerbs im Zusammenhang mit diesem Projekt hat sich die Möglichkeit eröffnet, die Naubrücke so nach Osten zu verschieben, dass sie sich an topografisch optimaler Lage befindet und die heutige Zerschneidung des Gebiets Nau repariert werden kann. Mit der Verlegung können die Infrastrukturen Bahn und Strasse auf möglichst grosser Länge zusammengeführt werden. Das Vorhaben ist mit einer Zentrumsentlastung Laufen (vgl. Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau) aufwärtskompatibel.

- Siedlung:** Entlastung von Wohngebieten entlang Baslerstrasse und Schaffung eines grossen Freiraums an zentraler Lage, was im Umfeld attraktive Verdichtungen erlaubt. Die Entwicklung wird an verkehrsgünstiger Lage (Nähe Bahnhof / Regionalzentrum) ermöglicht, was zu einen Modal Split mit verhältnismässig hohem ÖV- und Fuss/Veloverkehrs-Anteil führt.
- Wirtschaft:** Das Verkehrssystem wird verbessert (klare Verkehrsführung), der Verkehrsfluss optimiert und ein attraktives, zusammenhängendes Fuss- und Velowegnetz geschaffen.
- Umwelt:** Örtliche Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen (auch durch Einhaltung von Planungswerten) in dicht besiedelten Bereichen sowie voraussichtlich leicht erhöhter Flächenverbrauch (Naustrasse wird länger).
- Kosten:** ca. 15 Mio. CHF ($\pm 50\%$, Preisbasis 2021)
- Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)

Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge

Zu den Bahnübergängen in Grellingen sind bereits verschiedene Projekte diskutiert und teils auch planungsrechtlich vorangetrieben worden. Zuletzt ist eine neue Strassenbrücke über die Gleise inklusive einer neuen Strassenverbindung und die Aufhebung dreier Niveauübergänge projektiert worden. Zwischenzeitlich hat sich jedoch gezeigt, dass die Bahnübergänge vorläufig beibehalten werden können. So können für eine allfällige spätere Aufhebung optimierte Varianten untersucht werden. Der Korridor für eine Strassenverbindung zwischen Nunningerstrasse und Seewenstrasse südlich der Gleise ist zur sichern.

- Siedlung:** Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse entfallen. Zudem werden empfindliche Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet. Auch werden die Fussgänger- und Veloverbindungen verbessert.
- Wirtschaft:** Die Erschliessungsqualität wird verbessert, wobei insbesondere lange Wartezeiten an den Bahnübergängen vermieden werden.
- Umwelt:** Emissionen durch wartende Fahrzeuge werden reduziert. Eingriffe in Naturräume sind unumgänglich; noch nicht abschliessend untersucht. Der Natur- und Landschaftsschutz ist ein Kriterium bei der Variantenwahl und -ausgestaltung.
- Kosten:** ca. 40 Mio. CHF ($\pm 30\%$, Preisbasis 2016)
- Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)

V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

Zubringer Bachgraben – Nordtangente Allschwil (ZUBA)

Das Entwicklungsgebiet Bachgraben ist nicht weit von der bestehenden Nationalstrasse entfernt, die Anbindung führt jedoch über mehrere heute schon stark ausgelastete Knoten und durch Wohnquartiere. Ein separater Autobahnzubringer E25 in Allschwil zur Nordtangente soll realisiert werden. Dieser funktioniert als eigenständige Massnahme, stellt aber gleichzeitig die erste Etappe der im Strassengesetz § 43c definierten Umfahrung von Allschwil dar.

- Siedlung: Entlastung von städtischen Strassenachsen
- Wirtschaft: Sichergestellte strassenseitige Erreichbarkeit und damit Standortqualität des Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung. Ermöglichen der weiteren Entwicklung.
- Umwelt: Reduktion von Lärm- und Luftemissionen in Wohnquartieren zwischen Gebiet Bachgraben und Nordtangente. Vertiefte Untersuchung weiterer Aspekte, wenn detaillierte Linienführung festgelegt.
- Kosten: ca. 375 ~~300-400~~ Mio. CHF ($\pm 20\%$, Preisbasis 2020)
- Termine: ~~mittel~~kurzfristig (0-5-~~15~~ Jahre)

Allschwil, Spange Oberwilerstrasse

Der Verkehr von Oberwil nach Allschwil wird heute in das historische Dorfzentrum mit seinen engen Platzverhältnissen geführt. Durch eine neue Kantonsstrassen-Verbindung im Raum Herrenweg/Ofenstrasse (bisher Gemeindestrasse) wird für wesentliche Teile des Verkehrsstroms eine attraktive, teils auch direktere Verbindung geschaffen. Das Dorfzentrum wird massgeblich entlastet und ermöglicht Aufwertungen im Dorfzentrum. Der entlastete Abschnitt der Oberwilerstrasse wird in der Folge rückgestuft.

- Siedlung: Entlastung des dichtbesiedelten historischen Zentrums.
- Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität wird verbessert.
- Umwelt: Durch die Einpassung in die Topografie sind die landschaftlichen Auswirkungen überschaubar. Durch Rückstufung anderer Strassen bleiben versiegelte Flächen in etwa gleich. Eine Beschleunigung des Strassenverkehrsystems findet nicht statt (Entlastungsstrasse führt primär zu Verlagerung von Verkehr).
- Kosten: ca. 25 Mio. CHF ($\pm 40\%$, Preisbasis 2019)
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Arlesheim/Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal

In Münchenstein führt die Kantonsstrasse gegenwärtig durch das historische Dorfzentrum, in Arlesheim tangiert sie insbesondere Wohnquartiere. Durch eine Verlegung der Strasse aus der heutigen Lage in den Talboden werden die beiden Siedlungsgebiete vom Verkehr entlastet. Zugleich werden die dortigen Arbeitsgebiete ebenso wie das Bahnhofsgebiet von Münchenstein als Entwicklungsschwerpunkt unmittelbar an das Kantonsstrassennetz angebunden. Die bisherige Kantonsstrasse im Siedlungsgebiet wird zur kommunalen Strasse abklassiert und kann als flankierende Massnahme entsprechend umgestaltet werden.

- Siedlung: Entlastung des historischen Zentrums (Münchenstein) sowie dichtbesiedelter Wohnquartiere.
- Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität der gewerblich genutzten Flächen im Tal wird verbessert.
- Umwelt: Noch nicht abschliessend untersucht.
- Kosten: ca. 20 Mio. CHF ($\pm 50\%$, Preisbasis 2020)
- Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

Abtretungen an die Gemeinden

In folgenden Gemeinden sind Strassen und Strassenabschnitte zur Abtretung - zum Teil in Zusammenhang mit Übernahmen von neuen Strassenabschnitten - an die Gemeinden vorgesehen:

- | | | | |
|---------------------------------|-----------------------|------------------------|----------------------------------|
| - Aesch | - Buckten-Häfelfingen | - Maisprach | - Wahlen |
| - Allschwil | - Dittingen | - Münchenstein | - Wenslingen-Kilchberg-Zeglingen |
| - Arisdorf | - Duggingen | - Oltingen | - Ziefen-Arboldswil |
| - Arlesheim/Münchenstein | - Füllinsdorf-Liestal | - Pratteln | - Waldenburg |
| - Augst-Giebenach | - Känerkinden-Buckten | - Seltisberg | — Zwingen |
| - Biel-Benken | - Langenbruck | - Seltisberg-Bubendorf | |
| - Blauen | - Liesberg | - Rickenbach | |
| - Bottmingen | - Muttenz | - Thürnen-Böckten | |

Projektbezogene Abtretungen:

Die Abtretungen in den Gemeinden **Zwingen**, Grellingen, **Arlesheim/Münchenstein**, **Langenbruck**, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf/Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In ~~Zwingen ist dies die Erstellung der neuen Birsbrücke und in~~ Grellingen **ist dies** die Erstellung eines neuen Bahnübergangs, **in Münchenstein/Arlesheim die Schaffung der neuen Kantonsstrasse im Tal**. In ~~Langenbruck ist eine neue Quer-
verbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in~~ Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der A2 Pratteln–Liestal erfolgen. Die Abtretung der Kantonsstrasse nach Egerkingen in Langenbruck erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn.

Abtretungen zur Netzbereinigung:

Alle Abtretungen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von einer oder mehreren separaten Landratsvorlagen bereinigt. Die Abtretungen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Übernahmen durch den Kanton

In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenabschnitten **bzw. Nationalstrassenabschnitten** – zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten – durch den Kanton vorzusehen:

- Aesch
- Allschwil
- Arlesheim
- **Duggingen/Pfeffingen**
- **Füllinsdorf**
- **Liestal**
- **Langenbruck**

Projektbezogene Übernahmen:

~~Die Übernahmen in Langenbruck, Füllinsdorf und teilweise in Liestal (Gasstrasse ab Weierweg bis Erzenbergerstrasse) können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastrukturen in Kraft treten (vgl. Projektbezogene Abtretungen).~~

Die Übernahme in Duggingen/Pfeffingen kann frühestens nach Fertigstellung des parallel dazu verlaufenden Muggenbergtunnels erfolgen. Die Übernahme im Raum Bachgraben in Allschwil (Hegenheimermattweg/Kreuzstrasse) inklusive Neubau der Verlängerung der Kreuzstrasse erfolgt abgestimmt auf die Inbetriebnahme des Zubringers Bachgraben – Allschwil (ZUBA).

Übernahmen zur Netzbereinigung:

Alle Übernahmen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt und festgesetzt. Die Übernahmen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

- Siedlung: I. d. R. keine Änderungen
- Wirtschaft: I. d. R. keine Änderungen
- Umwelt: I. d. R. keine Verschlechterung der Situation
- Kosten: Die Abtretungen umfassen rund 33 km, die Übernahmen etwa 5 km. Kurz- und mittelfristig entstehen für den Kanton keine Einsparungen. Langfristig liegen die geschätzten jährlichen Einsparungen des Kantons bei rund 200'000 CHF.
- Termine: Definitive Abtretungen und Übernahmen: kurzfristig (0-5 Jahre)
Geplante Abtretungen und Übernahmen: i. d. R. mittelfristig (5-15 Jahre)

Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- b Für die geplanten Vorhaben sind durch den Kanton die entsprechenden Trassen mittels geeigneter Massnahmen zu sichern sowie allenfalls notwendige flankierende Massnahmen festzulegen.
- c Auf staugefährdeten Strassenabschnitten und Knoten sind nach Möglichkeit Entflechtungsmassnahmen vorzusehen.
- d Die öffentlichen Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- e Die Kantonsstrassen bilden zusammen ein funktionales Strassennetz mit der Aufgabe, regionalen und überregionalen Verkehr durchzuleiten, Verkehrsträger zu verbinden und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Die Dichte des Kantonsstrassennetzes ist im ganzen Kanton konsistent auszugestalten.

Planungsanweisungen

- a Der Kanton überprüft im Raum Angenstein das Anschlusskonzept für die A18/H18 mit dem Ziel, die Verkehrsströme von und aus dem Laufental optimal mit dem lokalen Verkehr der Gemeinden Aesch, Duggingen, Grellingen und Dornach zu verknüpfen.
- b Der Kanton plant in Abstimmung mit der Gemeinde, dem Kanton Basel-Stadt und dem ASTRA unter Berücksichtigung der raumplanerischen Anforderungen der Agglomeration einen Tunnel Allschwil, welcher den Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) Nordtangente zu einer Umfahrung Allschwil ergänzt.
- c Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richtplan separate Landratsbeschlüsse über die Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vor. Vorgängig führt er mit den Gemeinden eine Anhörung über Inhalt und Abtretungs- bzw. Übernahmemodalitäten durch.
- d Der Kanton plant die neue Birsbrücke (in Laufen) in einem mehrstufigen wettbewerbsähnlichen Verfahren mit dem Ziel, die Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Breitenbachstrasse zu entlasten und den Durchgangsverkehr auf die künftige Umfahrung Laufen-Zwingen zu leiten.
- e Diese Achse Vorstadtplatz – Bahnhofstrasse - Unterführung Bahnhofstrasse (in Laufen) wird so im Zuge des Vorhabens neue Birsbrücke umgestaltet, dass für den Bus- und Langsamverkehr optimale Platzverhältnisse entstehen.
- f Der Kanton richtet das Vorhaben Kernumfahrung mit Spange Nau in Laufen darauf aus, die heute stark befahrenen Strassen um das Zentrum massgeblich zu entlasten.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica, vgl. Objektblatt G 1.4)
- ~~Aesch, Zubringer Pfeffingerring~~
- Zubringer Dornach/Aesch
- Knoten Angenstein, Aesch
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost

V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

- Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt
- Umfahrung Waldenburg, Neubau
- Umfahrung Rickenbach, Neubau
- Laufen, neue Birsbrücke Süd
- Laufen, Verlegung Naubrücke
- Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)
- Arlesheim/Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. Abtretung)
- ~~Übernahme folgender Gemeindestrassen in Liestal durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen – Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Gasstrasse bis Weierweg, Weierweg, Rosenstrasse bis Militärstrasse sowie Kasinostrasse zwischen Rosenstrasse und Kasernenstrasse~~
- ~~Übernahme folgender Gemeindestrasse in Füllinsdorf durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen – Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Wölferstrasse zwischen Rheinstrasse und A22 Anschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord~~
- Übernahme folgender Nationalstrasse durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: H18 parallel zum Muggenberg-tunnel auf Gemeindegebiet Duggingen und Pfeffingen.
- Übernahme folgender Gemeindestrassen in Allschwil durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Hegenheimer-mattweg (Grabenring bis Kreuzstrasse)/Kreuzstrasse.
- Abtretung folgender Gemeindestrassen in Füllinsdorf und Liestal an die Gemeinden gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Fraumattstrasse und Erzenbergstrasse

Zwischenergebnis

- Geplante Abtretungen an die Gemeinden, gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts
- Abtretungen an die Gemeinden gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts
- Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts
- ~~Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse), Neubau~~
- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Allschwil, Spange Oberwilerstrasse

Vororientierung

- Sundgauerstrasse, Trasseesicherung
- ~~Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung~~
- Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau, Trasseesicherung (Korridor)
- Sissach, Netzenunterführung, Neubau

V 2.3 SCHIENENNETZ

Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch vier SBB-Linien erschlossen. Neben der Juralinie Basel - Laufen (- Delémont – Biel - Lausanne/Genf) sind vor allem die beiden internationalen Strecken durch den Hauenstein resp. den Bözberg von Bedeutung. Die beiden Linien durch den Hauenstein und den Bözberg sind ausserordentlich stark ausgelastet. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen deshalb einen umfassenden Ausbau der Infrastruktur. Für den Kanton Basel-Landschaft ist auch der Ausbau des internationalen Bahnknotens Basel mit seiner Drehscheibenfunktion für die ganze Region wichtig.

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Knoten Basel haben die drei Bahnen SBB, DB und SNCF sowie die französische Bahninfrastrukturgesellschaft RFF Lösungsideen (Umfahrung des Knotens Basel mittels Bypass) entwickelt, welche aber noch weiterentwickelt und in der Region einer politischen Akzeptanz zugeführt werden müssen.

Auf dem Schienennetz der Schweizerischen Bundesbahnen der Nordwestschweiz und im Raum der Trinationalen Agglomeration Basel soll die S-Bahn in den nächsten Jahren mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien weiter ausgebaut werden, denn die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Vorgesehen sind neue Bahnstationen und der Ausbau der Bahnhöfe für einen raschen, komfortablen Fahrgastwechsel und behindertengerechten Bahnzugang. Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen (3. Juradurchstich, Entflechtung im Zufahrtbereich des Bahnhofs Basel SBB) unumgänglich.

Als Mittel- und Feinverteilsystem besteht im Kanton Basel-Landschaft zudem ein gut ausgebautes Tramnetz, welches mit dem Netz des Kantons Basel-Stadt verbunden ist. Die Traminien der Baselland Transport AG umfassen heute rund 65 km. Praktisch alle Strecken im Vorortsbereich wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf Doppelspur ausgebaut. Im Jahre 2001 wurden die Linien 10 und 11 direkt mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden. Die stetig steigende Nachfrageentwicklung auf den Vorortslinien führt zu Kapazitätsengpässen und entsprechend zu Attraktivitätseinbussen. Deshalb ist es wichtig, dass die Infrastruktur stetig ergänzt und verbessert wird. Zum einen findet auch im Norden Basels ein grenzüberschreitender Traminienausbau statt. Zum anderen sollen Industrie- und Gewerbegebiete in den Gemeinden Muttenz, Pratteln und Reinach besser erschlossen werden.

Mit einer Länge von ca. 13 km gilt die Waldenburgerbahn als schienengebundener Mittelverteiler im Kanton.

Generell gilt, dass der öffentliche Verkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems mit dem Langsamverkehr einerseits und dem motorisierten Individualverkehr andererseits durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten optimal verknüpft und für die Kunden attraktiver wird.

Ziele

- a Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem Langsamverkehr sowie dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung.
- b Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Im übrigen Gebiet des Kantons ist ein ÖV-Grundangebot sicherzustellen. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- c Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.

Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen

S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz (Kompetenz Bund)

Es liegen noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der Verlängerung des Trams Nr. 14 bis Buholz zu sehen. Mit der Trammerschliessung Salina Raurica hat die Priorität dieser Massnahme abgenommen.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

V 2.3 SCHIENENNNetz

Umwelt:	noch nicht untersucht
Kosten:	Kostenschätzung 5-7 Mio. CHF ($\pm 30\%$, Basis Januar 2000)
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

S-Bahn-Haltestelle Morgartenring (Kompetenz Bund)

Allschwil ist die grösste Gemeinde der Schweiz ohne eigenen Bahnhof. Mit einer S-Bahn Haltestelle Morgartenring kann die Gemeinde besser an die Regio-S-Bahn angebunden werden. Voraussetzung ist jedoch zumindest ein 15-Minutentakt auf der Elsässerbahn.

Die Finanzierung wird über STEP angestrebt.

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

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	noch nicht untersucht
Umwelt:	noch nicht untersucht
Kosten:	ca. 10 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre)

Wendegleis Aesch (Kompetenz Bund)

Im Rahmen von STEP Ausbauschnitt 2030/35 wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel-Aesch untersucht und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches Wendegleis in Aesch.

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	noch nicht untersucht
Umwelt:	noch nicht untersucht
Kosten:	ca. 20 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre)

Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz (Güterverkehr)

~~Der Hafen Birsfelden und der Auhafen Muttenz verfügen über eine Schienenanbindung zum Rangierbahnhof Muttenz. Dabei ist der Auhafen lediglich über eine einspurige Gleisverbindung mit dem SBB-Netz verbunden (Kopfbahnhof). Bei einer Störung in der Zufahrt ist die Hafentbahn blockiert. Zudem steht auf den Anlagen der Hafentbahn Birsfelden zur Abdeckung von Bedarfsspitzen zu wenig Abstellkapazität zur Verfügung. Weitere Ausbauten im Bereich der Anlagen der Hafentbahn sind aus Platzgründen nicht möglich. Im Auhafen fehlt eine Schienenanbindung südwärts zur Anschlussgleisanlage Schweizerhalle. Eine Südanbindung (entlang des östlichen Abschlusses des Hard Waldes) verbessert die Schienenanbindung des Auhafens deutlich. Auch ist im Bereich des Areals Schweizerhalle Abstellkapazität vorhanden und könnte mitbenutzt werden. Zudem werden beide Industrie- und Gewerbestandorte schienenseitig vernetzt. Die Attraktivität beider Standorte kann hierdurch erhöht werden.~~

~~Die zu bauende Infrastruktur umfasst ein Teilstück von 900 m sowie die Anbindung an das Anschlussnetz Schweizerhalle und das Netz der Hafentbahn im Auhafen (Bestandeslinien).~~

~~Eine Vorstudie ist in Erarbeitung, das Plangenehmigungsverfahren ist für ca. 2020 vorgesehen. Die Federführung liegt bei der Hafentbahn Schweiz AG.~~

~~Siedlung: Keine Auswirkungen, da die neue Schienenanbindung des Auhafens kein Wohngebiet tangiert und durch eine Industriezone an das übergeordnete Schienennetz erschlossen wird.~~

~~Wirtschaft: Besserer und versorgungssicherer Anschluss – heute Zugang nur von einer Seite – sowie Schaffung einer grösseren Flexibilität im Bereich Rangierung. Das Projekt bringt eine grosse Engpassentlastung für den Auhafen und verbindet zusätzlich das Gebiet "Schweizerhalle" (Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung) mit dem Auhafen. Dies bedeute auch eine Standortaufwertung / -förderung des Industriegebietes "Schweizerhalle".~~

V 2.3 SCHIENENNETZ

~~Umwelt: Das Projekt hat keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge.~~

~~Kosten: Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.~~

~~Termine: kurzfristig (0–5 Jahre)~~

Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, "Spiesshöfli" Binningen

Die Tramlinie 10 Dornach–Basel–Ettlingen(–Rodersdorf) verkehrt seit Dezember 2011 im 7,5'-Takt. Die Taktverdichtung erfolgte, weil die Kapazitätsgrenze in den Spitzenstunden erreicht wurde und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung eine weitere Nachfragesteigerung voraussagt. Im ca. 350 m langen eingleisigen Abschnitt "Spiesshöfli" in Binningen sind Fahrplanningenstabilitäten zu erwarten, weshalb ein Doppelspurausbau angestrebt wird. Mit dem 7,5'-Takt und der Ausnutzung aller bestehenden Kreuzungsmöglichkeiten besteht keinerlei Fahrplanflexibilität mehr. Daraus ergibt sich, dass die Anschlusssituationen im hinteren Leimental (Ettlingen und Flüh) sowie die zeitliche Einbindung ins Stadtnetz suboptimal sind.

Im Rahmen der Planung ELBA zeigen die Zwischenresultate, dass auch längerfristig eine Stärkung (bzw. weitere Verdichtung) der radialen ÖV-Achse durch das Leimental anzustreben und somit aufwärtskompatibel ist.

Siedlung: Aufwertung des Raums mittels Gestaltungsmaßnahmen
Verbesserung durch das Entfernen der sehr hausnahen Übergänge (Hausabbruch).

Wirtschaft: Die Taktichte ist bereits sehr hoch. Der Ausbau dient der reibungslosen Abwicklung der hohen ÖV-Nachfrage. Die Leistungsfähigkeit des Trams im vorderen Leimental wird erhöht und macht die stadtnahen Gebiete attraktiv.

Umwelt: Beitrag zur Verkehrsverlagerung durch ÖV-Angebotsverdichtung.
Die Verkehrsfläche vergrössert sich, ermöglicht aber eine hohe Verkehrsdichte im ÖV.

Kosten: ca. 25 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

ÖV-Drehscheibe Laufen (exkl. Neue Birsbrücke Laufen)

In Laufen ist ein neuer Bushof realisiert worden. In einer zweiten Etappe erfolgen der Bau einer neuen Personen-Unterführung und einer neuen Achse Fuss- und Veloverkehr. Zudem wird das Kopfgleis 1 rück- und zu einer neuen Velostation umgebaut. Die Verbesserungen für ÖV-Drehscheibe Laufen sind mit einer neuen Birsbrücke kombiniert und bringen zusätzliche positive Wirkungen (vgl. entsprechender Projekteintrag). Bei Projekte zusammen erlauben auch bei einer weiter zunehmenden Nachfrage eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Betriebsabwicklung. Weiter wird eine Stärkung von Laufen als regionales Zentrum des Laufentals bewirkt.

Einen Hauptkostenfaktor stellt das Einrichten einer neuen Personenunterführung dar, welche fast die Hälfte der Gesamtkosten verursacht.

Siedlung: Stärkung von Laufen als regionales Zentrum im Laufental. Ausnutzung von Potentialen für Wohnen und Arbeiten im Bahnhofsgelände.

Wirtschaft: Die Umsteigebeziehungen Bahn – Bus werden direkter und attraktiver. B&R und P&R werden attraktiver und besser an Bus und Bahn angebunden. Das Bahnhofsgelände Laufen wird seiner Funktion als zentrale intermodale (alle Verkehrsträger) Verkehrsdrehscheibe im Laufental verstärkt gerecht.

Umwelt: Geringer Modal-Split Beitrag
Punktuell kommt es zu Verbesserungen und optimierter Führung und Abwicklung des Verkehrs. Die Gesamtverkehrsbelastung im Raum Laufen bleibt aber konstant. Kein zusätzlicher Flächenverbrauch. Die Massnahme stimmt mit den Strategien für Landschafts- und Grünräume überein.

Kosten: ca. 40 Mio. CHF (± 50 %, Preisbasis 2016)

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Neue Tramverbindung Dreispitz

Das ehemalige Industrieareal im Dreispitz befindet sich im Wandel. Künftig soll sich das Dreispitz-Areal als neues städtisches Quartier entwickeln. Dazu soll das Areal in den nächsten Jahren räumlich und zeitlich etappiert geplant und transformiert werden. Im südlichen Dreispitz soll zudem ein Universität-Standort etabliert werden, der die Identifikation der beiden Kantone mit der Universität weiter erhöhen und das Entwicklungspotenzial des Dreispitz stärken soll. Damit kann im südlichen Dreispitz

V 2.3 SCHIENENNETZ

zusammen mit dem Campus der Künste der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) und mit der Hochschule für Wirtschaft der FHNW ein attraktiver Cluster im Bereich Hochschulen entstehen. Zur besseren Erschliessung des Dreispitz mit dem öffentlichen Verkehr soll der Dreispitz ans Tramnetz und zugleich an die Quartiere angebunden werden. Mit einer neuen Tramstrecke entlang der Achse Reinacherstrasse, kann das Tram ab dem Viertelkreis (Kanton BS) bis in den Dreispitz Süd das Entwicklungsgebiet auch auf der westlichen Seite erschliessen. Derzeit verkehren Tramlinien nur entlang der Münchensteiner-/Emil-Frey-Strasse resp. Baselstrasse am östlichen Rand des Dreispitzgebietes. Die Koordination mit der im gleichen Raum angedachten Velovorzugsroute ist noch ausstehend.

~~Das ehemalige Industrieareal im Dreispitz befindet sich im Umbruch zu einem lebendigen Stadtteil an der Grenze zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (Gemeinde Münchenstein).~~

~~Das Gebiet wird derzeit nur am Rande von den Tramlinien 10 und 11 erschlossen. Zur besseren Erschliessung mit öffentlichem Verkehr soll die bestehende Tramlinie 16 aufgebrochen, durch den Leimgrubenweg zur S-Bahn Haltestelle Dreispitz und weiter über die Wienstrasse den künftigen „Broadway“ durch das Entwicklungsgebiet und entlang der Reinachstrasse bis zum Kreisel bei der Motorfahrzeugprüfstation geführt werden.~~

~~Die Strecke im Leimgrubenweg wird gemäss dem Netzdesign aus der Tramnetzplanung 2020 auch von weiteren Linien befahren werden und so die Quartiere Gundoldingen und Bruderholz an den Dreispitz und dessen S-Bahn Haltestelle und z.T. weiter nach Osten anbinden.~~

- Siedlung:** Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit Mischnutzung, abgestimmte Nutzungs- und Verkehrsplanung (GVK). Keine zu erwartenden Zersiedelungseffekte; Angebotsverdichtung und neue Verbindungen innerhalb der inneren Agglomeration. [Ausgestaltung der Tramachse als langsamverkehrsfreundlicher Strassenraum, optimierte Zugänglichkeit für Fussgänger.](#)
- Wirtschaft:** Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des südlichen Dreispitzareals mit **ÖV-affiner Nutzung des Bildungsclusters und der Hauptentwicklungsschse Wienstrasse**. **Möglichkeit, das Tram als zentrales Element zur städtebaulichen Öffnung und Aktivierung in die Siedlungsentwicklung einzubetten**, Schaffung von neuen öffentlichen Räumen.
- Umwelt:** Positiver Effekt durch Konzentration der Arbeitsplätze und MIV-Fahrtenbeschränkung. Flächenverbrauch beschränkt sich weitestgehend auf bereits bestehende Verkehrsflächen.
- Kosten:** ca. **40 54** Mio. CHF (**Teil BL**, ± 30 %, **Preisbasis 2021**)
- Termine:** **langfristig (> 15 Jahre)** **mittelfristig (5–15 Jahre)**

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

Alternativ zur Tramverlängerung Binningen ist gemäss RRB Nr. 1753 vom 4. Dez. 2007 ist eine Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB mit einer neuen Verbindung über den Margarethenstich in Basel zu schaffen. Sie hat aber gegenüber der Tramverlängerung Binningen Nachteile bei der Liniennetzgestaltung. Gleichzeitig ist ein Ausbau des Einspurabschnitts beim Spiesshöfli auf Doppelspur zwingend und demzufolge als fester Bestandteil der Tramverbindung Margarethenstich zu behandeln.

Eine NIBA-Untersuchung (Bewertungsmethodik "Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte" des Bundesamts für Verkehr) ergab für dieses Projekt ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis.

- Siedlung:** Verbesserte und neue direkte ÖV-Erschliessung des Leimentales mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB.
- Wirtschaft:** Direkte ÖV-Anbindung des Leimentales an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden mit entsprechenden Reisezeitverkürzungen.
- Umwelt:** Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, dichtbesiedelten Arbeits- und Wohngebiet.
- Kosten:** rund 17 Mio. CHF
- Termine:** kurzfristig (0–5 Jahre)

Wendeschlaufe Bottmingen (Kompetenz Bund)

Mit der Massnahme "Expresstram Linie 10" soll eine der beiden Linien 10/17 mit selektiver Haltestellenbedienung beschleunigt werden.

V 2.3 SCHIENENNETZ

Bis die Nachfrage für einen ganztägigen Betrieb bis Ettingen vorhanden ist, kann durch die neue Wendeschleife ausserhalb der HVZ ein ganztägiger Betrieb bis Bottmingen angeboten werden. Ausserdem bringt die Schleife Bottmingen für den Betrieb deutlich mehr Flexibilität. Die Distanz zwischen den bestehenden Wendemöglichkeiten (Hüslimatt und Heuwaage) ist heute sehr gross und führt bei Störungen und Bahnersatz mit Bussen zu grossen Behinderungen sowie Komforteinbussen.

Da die Linien 10/17 Regionalverkehrslinien sind, ist der Bund für diese Infrastrukturmassnahme zuständig. Über deren Realisierung wird im Rahmen des STEP-Ausbauschrittes 2030/35 entschieden. Für die Region ist die Realisierung dieser Massnahme wichtig, damit das Angebotskonzept 2030 für die Linien 10/17 wie geplant umgesetzt werden kann.

Siedlung: Verbesserte ÖV-Erschliessung des Leimentales

Wirtschaft: Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte im Leimental und damit die Standortattraktivität

Umwelt: Die Massnahme hat keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume. Geringer Flächenverbrauch. Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: rund 5 Mio. CHF ($\pm 30\%$, Preisbasis 2016)

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB (Tramtunnel Bruderholz) (Kompetenz Bund)

Als langfristige Option der Verbesserung der Anbindung des Leimentals an die Stadt Basel wird ein Tramtunnel zwischen Bottmingen und dem Gundeldinger-Quartier in Betracht gezogen. Dabei würde das Kantonsspital Bruderholz durch eine unterirdische Haltestelle bedient. Durch diese beschleunigte Linienführung würde ein Fahrzeitgewinn von rund 10 Minuten erzielt. Das Projekt weist ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (NIBA-Untersuchung).

Die genaue Linienführung ist noch nicht evaluiert. Nach ersten Einschätzungen könnten das Südportal in Bottmingen bei der Margarethenstrasse, und das Nordportal im Gundeldinger Quartier ausgangs der Wolfschlucht zu liegen kommen.

Siedlung: Die Verbesserung der Anbindung an die Stadt Basel könnte im mittleren und hinteren Leimental einen deutlichen Siedlungsdruck zur Folge haben.

Wirtschaft: Die Verbesserung der Anbindung des mittleren und hinteren Leimentals an die Stadt Basel bewirkt eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität und die Verkürzung der Fahrzeit bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: ca. 150-220 Mio. CHF

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung Binningen – Oberwil (Tramtunnel Bruderholz) (Kompetenz Bund)

Im Zuge der Arbeiten zur Optimierung der ÖV-Erschliessung des Leimentals entstand die Idee einer Verlängerung der Tramlinie 2 nach Oberwil und eventuell nach Biel-Benken. Dadurch könnte die Tramlinie 2 gestärkt und die westliche Seite des Leimentals besser an Basel angebunden werden.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht untersucht

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung Pratteln - Buholz

Eine Verlängerung der Tramlinie 14 Richtung Buholz bringt einem grossen Teil der Gemeinde Pratteln ein stark verbessertes, vom motorisierten Individualverkehr unabhängiges ÖV-Angebot. Am 11. April 1991 hat der Landrat auf eine Verlängerung der Linie 14 um ca. 600 m bis zur Zweiengasse verzichtet.

V 2.3 SCHIENENNETZ

Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein rechtskräftiges Generelles Projekt vor mit entsprechender Genehmigung des BAV. Das Trasse ist seit dem Bau der Tramlinie nach Pratteln im Besitz der BLT (bzw. Vorgängergesellschaft). Die Tramverlängerung ab Zweiengasse bis Buholz ist nur bei gleichzeitiger Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Pratteln, Buholz sinnvoll. Das Areal ab Zweiengasse ist auf einem ersten Abschnitt im Besitz der BLT.

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	noch nicht untersucht
Umwelt:	noch nicht untersucht
Kosten:	keine aktuellen Angaben
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Tramerschliessung Salina Raurica

Die Gesamtplanung Salina Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert.

Eine wesentliche Massnahme im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist die Verlängerung des bestehenden Tramtrassees vom heutigen Endpunkt Pratteln bis zur Gemeindegrenze Augst. Durch die Führung durch das Gebiet Grüssen sowie in zentraler Lage durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica in der Rheinebene wird eine optimale Attraktivität erzielt.

Die Schaffung einer neuen Infrastruktur wird ergänzt durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements.

Siedlung:	Die Erreichbarkeit der Gebiete Grüssen, Salina Raurica und Längi Nord wird durch die neue ÖV-Erschliessung verbessert. Nur eine optimale Anbindung an den ÖV gewährleistet eine konzentrierte Entwicklung des Gebiets Salina Raurica. Die Line prägt den öffentlichen Raum wesentlich, und ermöglicht insbesondere die Aufwertung hoch frequentierter Räume um die Haltepunkte.
Wirtschaft:	Die verkehrliche Erschliessung ist eine wichtige Voraussetzung für die Bereitstellung attraktiver Wirtschaftsstandorte im Perimeter Salina Raurica. Mit der Tramlinie wird die Erreichbarkeit der publikumsintensiven Einrichtungen in Grüssen wesentlich verbessert.
Umwelt:	Noch nicht abschliessend untersucht. Durch die Schaffung eines attraktiven ÖV-Angebotes können die Umweltauswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemindert werden. Die zu erwartende deutliche Zunahme des MIV im Gebiet wird durch die Tramlinie wesentlich abgemildert Die Tramlinie wird mehrheitlich in das kommunale Erschliessungsnetz integriert und beansprucht somit kaum neue Flächen.
Kosten:	ca. 170 Mio. CHF (± 50 %, Preisbasis 2014)
Termine:	kurzfristig (0-5 Jahre)

Tramverlängerung Allschwil-Letten

Verlängerung der Tramlinie 8 von der heutigen Endstation Neuweilerstrasse bis [Allschwil-Letten](#) zur Schulanlage Gartenhof. Die Entwicklung der Tramverlängerung erfolgt integriert in eine Gesamtentwicklung des Strassenraums, welche ihrerseits mit der umgebenden städtebaulichen Entwicklung abgestimmt ist. Die verbesserte ÖV-Anbindung des Gebiets Binningerstrasse ermöglicht dessen angestrebte dynamische Entwicklung. Die weitere Verlängerung [entlang der Binningerstrasse](#) Richtung Dorfkern [und/oder Bachgraben](#) ist für einen späteren Ausbauschritt zu prüfen. [und wird im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil \(ELBA\) definiert](#). Das Vorhaben ist abgestimmt mit dem angrenzenden Abschnitt [auf baselstädtischem Gebiet](#).

Siedlung:	Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit Mischnutzung Arbeiten und Wohnen. Qualitative Verbesserung der öffentlichen Räume (Neugestaltung des Strassenraumes einschliesslich Plätzen).
Wirtschaft:	Verbesserte Erreichbarkeit im Raum Allschwil. Netzergänzung, neue Haltestellen, bessere ÖV-Erschliessung von Allschwil, Erhöhung des Fahrkomforts.

V 2.3 SCHIENENNETZ

Umwelt: Geringe Reduktion der Belastung durch Wegfall von Dieselnbussen.
Kein zusätzlicher Flächenverbrauch, Tramtrasse auf bereits bestehenden Verkehrsflächen.

Kosten: ca. 76 ~~20~~ Mio. CHF ($\pm 30\%$, Preisbasis 2021)

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre) ~~mittelfristig (5-15 Jahre)~~

Tram Bachgraben ~~ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann~~

Das dynamische Arbeitsplatzgebiet Bachgraben soll verstärkt mit dem ÖV erschlossen werden. Die geplante Massnahme soll die Anbindung an den Bahnhof St. Johann verbessern, der als Schnittstelle zum S-Bahn-Netz dient. Das Vorhaben wirkt komplementär zum Strassenprojekt "Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) ~~Nordtangente~~".

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebiets Bachgraben

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: ca. 120 ~~7~~ Mio. CHF (exkl. MwSt., $\pm 50\%$, Preisbasis 2021 ~~2012~~)

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

Expresstram Linie 10 (Kompetenz Bund)

Das Leimen-/Birsigtal ist stadtnah und dicht besiedelt, verfügt aber weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Im Rahmen der aktuell laufenden Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) zeigen die Zwischenergebnisse, dass mittelfristig eine Beschleunigung der radialen Tramlinien im Leimental die massgebende Handlungsoption darstellt. Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung ist es naheliegend, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Tramlinien (Linien 10 und 17) mittels einer Funktionstrennung zu verbessern. Dies durch Beschleunigung einer der beiden Linien mit selektiver Haltestellenbedienung. Dazu sind an Haltestellen mit Durchfahrt umfangreiche Sicherungsmassnahmen vorzunehmen.

Siedlung: Das bereits dicht besiedelte Gebiet wird aufgewertet und durch einen schnellen ÖV vernetzt.
Die Massnahme kann einen Beitrag für die weitere Erhöhung der Siedlungsdichte leisten.

Wirtschaft: Deutliche Fahrzeitreduktion zwischen Ettingen – Basel SBB (inkl. Margarethenstich) bringt deutlich positiven Effekt.
Das dicht besiedelte Gebiet wird deutlich besser erreichbar und besser vernetzt.
Die P&R Anlage in Oberwil wird besser angebunden. Weitere P&R Anlagen können sinnvoll eingebunden werden.

Umwelt: Mittlerer Modal Split-Effekt. Der ÖV wird deutlich attraktiver und besser auf das überregionale Netz (Basel SBB) angebunden.
Es werden keine zusätzlichen Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets beansprucht.

Kosten: ca. 20 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)

Die Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dreispitz und St. Jakob stellt eine Querverbindung zwischen den ÖV-Einfallachsen aus dem Birseck und dem Ergolz-/ Fricktal dar und ermöglicht das Anbieten einer zusätzlichen Linie im Quartier Gundeldingen mit neuer Anbindung nach Osten. Weiter kann eine direkte Fahrmöglichkeit vom Sport- und Eventraum St. Jakob an den Bahnhof Basel SBB geschaffen werden. In Abhängigkeit der Entwicklungen im Bahnhofsgelände Muttenz (Polyfeld) kann die neue Strecke später via Polyfeld an den Bahnhof Muttenz verlängert werden.

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung resultierte aus der Tramnetzplanung 2020. Als nächster Schritt gilt es eine Parlamentsvorlage für die Erarbeitung einer Vorstudie aufzugleisen.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: Erhöhter Gesamtnutzen des Tramnetzes
Weitere Effekte und Nutzen sind noch nicht untersucht.

Umwelt: noch nicht untersucht

V 2.3 SCHIENENNNetz

Kosten: ca. 45 Mio. CHF (+/- 50 %)

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein (Kompetenz Bund)

Die Waldenburgerbahn verkehrt in den Spitzenstunden im 15' Takt zwischen Liestal und Waldenburg. Aufgrund der durchgehend einspurigen Strecke sind Zugskreuzungen nur an den Kreuzungsstationen möglich. Um eine höhere Flexibilität bei der Fahrplangestaltung zu erreichen und die Fahrplanstabilität zu erhöhen, muss der Abschnitt Lampenberg-Hölstein auf Doppelspur ausgebaut werden.

Da die Waldenburgerbahn eine Regionalverkehrslinie ist, ist der Bund für diese Infrastrukturmassnahme zuständig. Über deren Realisierung wird im Rahmen des STEP-Ausbaus 2030/35 entschieden. Für die Region ist die Realisierung dieser Massnahme wichtig, damit das Angebotskonzept 2030 für die Waldenburgerbahn wie geplant umgesetzt werden kann.

Siedlung: Erhöhung der Attraktivität des ÖV-Angebots, damit Beitrag dazu, dass das Wachstum im äusseren Korridor Waldenburgertal in Form von Verdichtung in den heute schon besiedelten, haltestellennahen Bereichen stattfinden kann.

Wirtschaft: Höhere Erreichbarkeit des Waldenburgertals durch Ausrichtung der Waldenburgerbahn an den Fernverkehr Richtung Basel und Verkürzung der Fahrzeit (Waldenburg-Basel um 10 %).

Umwelt: Geringer Modal Split Effekt mit entsprechender Reduktion der strassenbedingten Luftbelastung

Kosten: ca. 14 Mio. CHF (± 20 %, Preisbasis 2015)

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a Innerhalb der Agglomeration ist das OeV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- b Für die Regio-S-Bahn Linien S1 und S3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- c Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätsvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- d Der Ausbau der Vorortlinien ist weiterzuführen.
- e Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- f Wo die Netzwirkung verbessert wird und/oder es die Nachfrage rechtfertigt, soll die Schieneninfrastruktur erweitert werden. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden.
- g Die Verknüpfungspunkte zwischen den zubringenden Bussen und den Bahnen sind zu optimieren. Ebenso diejenigen zwischen den individuellen, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Langsamverkehr. Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden.
- h Eine grenzüberschreitende Tarifierung der OeV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.
- i Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.

V 2.3 SCHIENENNETZ

Planungsanweisungen

a Die zuständigen kantonalen Stellen werden angewiesen, eine Strategie zur ÖV-Priorisierung, welche auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs aufnimmt, auszuarbeiten.

~~b Der Kanton untersucht vertieft eine Tram-Linienführung vom bestehenden Trasse in Richtung Hafen Birsfelden ("Tram Sternenfeld").~~

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- Trammerschliessung Salina Raurica
- Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen
- ÖV-Drehscheibe Laufen
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- ~~— Schienenanbindung Süd-Auhafen Muttenz (Güterverkehr)~~
- **Tram Letten**
- Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein (Kompetenz Bund)

Zwischenergebnis

- Neue Tramverbindung Dreispitz
- Wendeschlaufe Bottmingen (Kompetenz Bund)
- ~~— Tramverlängerung Allschwil — Letten~~
- Expresstram Linie 10
- **Tram Bachgraben**

Vororientierung

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- Neues Wendegleis Aesch
- Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)
- Tramtunnel Bruderholz
- Tramverbindung Binningen – Oberwil
- ~~— ÖV Korridor Bachgraben — St. Johann~~
- Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)

VE 1 VERSORGUNG

VE 1.1 GRUNDWASSER

Ausgangslage

Das Grundwasser ist die wichtigste Ressource zur Versorgung mit Trink- und Brauchwasser. Der Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen stellt deshalb eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand dar.

Die Wasserbeschaffung im Kanton ist dezentral organisiert. Praktisch jede Gemeinde besitzt eine eigene Wasserversorgung. Die Viele Trinkwassernetze sind allerdings jedoch zusammengeschlossen, um im Bedarfsfall Wasser von den Nachbarwasserversorgungen oder von grösseren Wasserwerken zu beziehen. Das System der dezentralen Wasserversorgung hat sich aus folgenden Gründen in den letzten Jahren sehr bewährt. Die Aufgabenteilung zwischen Kanton als Aufsichtsbehörde und den Gemeinden als Betreiber der Wasserversorgungen ist zweckmässig geregelt.

~~Es besteht eine grosse Versorgungssicherheit, da verschiedene Grundwasserleiter für die Trinkwasserversorgung genutzt werden. In Fällen von Verunreinigungen kann jeweils auf ein anderes Grundwasserfließssystem zurückgegriffen werden.~~

~~Die Versorgungsnetze haben eine überblickbare Grösse und können deshalb von den gemeindeeigenen Wasserversorgungen betrieben werden.~~

~~Die lokale Trinkwassergewinnung verstärkt den Schutz des Grundwassers. Ohne diese Nutzung müsste der Gewässerschutz ebenfalls gewährleistet werden (Grundsatz im Gewässerschutzgesetz), der offensichtliche Nutzen des Schutzes für den Menschen wäre aber geringer.~~

~~Der Energieverbrauch in kleineren und mittleren Wasserversorgungen ist oft geringer als in grossen Versorgungsgebieten, da Quellen genutzt werden können, die in freiem Gefälle ins Netz fliessen (keine Pumpenenergie).~~

~~Kleinere und mittlere Wasserversorgungen bieten eine grössere Versorgungssicherheit, da sie gegen äussere Einflüsse (Naturgefahren, menschliche Einwirkungen) weniger gefährdet sind bzw. im Fall eines Versorgungsunterbruchs weniger Personen betroffen sind.~~

~~Gerade in den dicht besiedelten Räumen im Birs- und Ergolzta, müssen Flächen für die Grundwassernutzung freigehalten werden, um auch in Zukunft genügend Raum für die Grundwassergewinnung bereit zu stellen. Die Nutzung von zuvor freigehaltenen Flächen (z. B. Schutzzonen) durch den Menschen bewirkt einen zusätzlichen Eintrag von unerwünschten Stoffen und gefährdet damit langfristig die Wasserversorgung. Grundwassersysteme können auch mit grossem technischem Aufwand nicht soweit isoliert werden, dass keine Schadstoffe ins Trinkwasser gelangen.~~

Für eine gute Trinkwasserqualität braucht es einen wirkungsvollen Schutz der Grundwasserbrunnen und Quelfassungen mit Grundwasserschutzzonen. Ein wirkungsvoller Schutz bedingt, dass in der Nähe der Fassungen keine zonenfremden Nutzungen vorhanden sind, die zu einer Gefährdung des Grundwassers und damit des Trinkwassers führen könnten. In dicht besiedelten Räumen gibt es viele verschiedene Nutzungsansprüche. Gleichzeitig sind die freien Flächen knapp. Es ist daher wichtig, dass Grundwasserschutzzonen rechtzeitig und hydrogeologisch korrekt ausgeschieden werden, damit der Schutz des Trinkwassers gewährleistet werden kann.

Die chemische Qualität des Grundwassers im Kanton entspricht praktisch überall Trinkwasserqualität. Trotzdem können in vielen Fällen Stoffe nachgewiesen werden, die im Grund- und Trinkwasser unerwünscht sind, und längerfristig eine Aufbereitung verlangen könnten (z. B. Stoffe aus der Landwirtschaft, aus Siedlungsgebieten, von belasteten Standorten und von Verkehrswegen). Die mikrobiologische Grundwasserqualität entspricht zeitweise nicht Trinkwasserqualität. Betroffen sind Karstquellen und Grundwasserbrunnen in der Nähe von Flüssen. In diesen Fällen muss die Belastung durch Optimierung der Schutzzonen und Nutzungseinschränkungen reduziert werden und das Trinkwasser muss mit einer einstufigen Aufbereitungsanlage behandelt werden.

Vor mehr als 20 Jahren hat der Bund in der Gewässerschutzverordnung verlangt, dass die Grundwasserschutzzonen überprüft werden. Bis Mitte 2021 haben lediglich 25 % der Wasserversorgungen im Kanton angepasste Schutzzonen. Knapp 38 % der Schutzzonen werden momentan überprüft, bei den restlichen ist die Überprüfung noch ausstehend. Die zeitliche Verzögerung führt immer wieder zu Nutzungskonflikten, da die für den Grundwasserschutz notwendigen Gebiete mittlerweile (teilweise) überbaut oder andere Nutzungen darin vorhanden sind. Die bisher durchgeführten Überprüfungen der Schutzzonen zeigen, dass sowohl in Karstgebieten wie auch in den Tälern die neuen Schutzzonenperimeter wesentlich von den bisherigen abweichen und dass die bestehenden Grundwasserschutzzonen oft nur einen minimalen Schutz vor Verunreinigungen bieten. Die Anpassung der Schutzzonen an die effektiven hydrogeologischen Gegebenheiten ist deshalb eine zentrale Aufgabe zur Sicherung der guten Grundwasser- und Trinkwasserqualität in den nächsten Jahren.

Der Kanton hat den Auftrag, die für die Wasserversorgung im Kanton regional bedeutenden Grundwasserfassungen im kantonalen Richtplan festzusetzen. Das Instrument für die Bestimmung der regional bedeutenden Grund- und Quellwasserfassungen sind die vom Kanton in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden erarbeiteten regionalen Wasserversorgungspläne.

VE 1.1 GRUNDWASSER

Als Grundwasserfassungen von regionaler Bedeutung gelten solche, bei deren langfristigem Ausfall die Versorgungssicherheit in einer Gemeinde mit mehr als 5'000 Einwohner oder in mehreren kleineren Gemeinden nicht mehr gewährleistet ist.

Mit der Teilrevision des Grundwassergesetzes kann der Kanton das Instrument des kantonalen Nutzungsplans einsetzen, um in die Ausscheidung von Grundwasserschutz-zonen eingreifen zu können, wenn die Gemeinden ihrer Aufgabe nicht oder nur ungenügend nachkommen. So kann der Kanton seiner Aufgabe der Sicherstellung der regionalen Wasserversorgung wenn nötig selbst nachkommen.

~~Das Konzept der Grundwasserschutz-zonen umfasst drei Bereiche: den Fassungs-bereich S1, die engere Schutz-zone S2 und die weitere Schutz-zone S3. Mit der Schutz-zone S2, soll verhindert werden, dass abbaubare Substanzen oder Mikroorganismen in die Fassungen gelangen. Für schlecht abbaubare Stoffe, die in erhöhten Konzentrationen auftreten, werden Zuström-bereiche ausgeschieden, aus denen 90 % des Grundwassers in einer Fassung stammt. In diesen Zuströmbereichen werden dann Massnahmen zur Reduzierung der Stoffeinträge eingeleitet.~~

~~Viele der heutigen Schutz-zonen stammen aus einer Zeit, als der Gewässerschutz erst im Aufbau war und die Instrumente zur vertieften System-betrachtung nicht vorhanden waren. In den letzten Jahren sind verschiedene Methoden entwickelt worden, die eine differenzierte Betrachtung der Grundwasserzirkulation erlauben. Erste Überprüfungen der Schutz-zonen zeigen, dass sowohl in Karstgebieten wie auch in den Lockergesteinsgrundwasserleitern der Täler die neuen Dimensionierungen wesentlich von den bisherigen Schutz-zonen-perimetern abweichen können und dass die bestehenden Grundwasserschutz-zonen oft nur einen minimalen Schutz vor Verunreinigungen bieten können. Ein wesentlicher Grund dafür ist der oft heterogene Aufbau der Grundwasserleiter mit teilweise schlechter Filterwirkung im Untergrund. Die Anpassung der Schutz-zonen an die effektiven hydrogeologischen Gegebenheiten ist deshalb eine zentrale Aufgabe zur Sicherung der guten Grundwasser- und Trinkwasserqualität in den nächsten Jahren.~~

Ziele

- a Bestehende und künftig mögliche Gebiete für Grundwassernutzungen, Anreicherungsgebiete sowie wichtige Grundwasser-träger sind zu schützen.
- b Die Grundwasservorkommen werden in qualitativer und quantitativer Hinsicht nachhaltig geschützt und bewirtschaftet.
- c Die bestehenden Grundwasserschutz-zonen werden flächenmässig beibehalten und, wo aufgrund hydrogeologischer Überprüfung notwendig, in ihrer Ausdehnung angepasst.
- d Die Trinkwasserversorgung aus Grundwasser ist ohne oder mit lediglich einer einstufigen Trinkwasseraufbereitung gewährleistet.

VE 1.1 GRUNDWASSER

Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– keine
	Siedlung	– bauliche Einschränkungen je nach Schutzzone, Erhaltung von Freiräumen zwischen Siedlungen
	Erholung/Wohlfahrt	– Erhaltung von Gebieten für die Erholung mit extensiver Nutzung
	Soziale Aspekte	– Erhaltung von Grünflächen für die Erlebbarkeit der Natur und zur Erfahrung der Trinkwasserherkunft
	Wirtschaftliche Aspekte	– Die Wasserversorgungen sind unabhängig und werden von der öffentlichen Hand (Gemeinden) betrieben. In den Grundwasserschutz-zonen gelten Einschränkungen insb. der landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Nutzung zur Erhaltung der Grundwasserqualität.
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– keine
Umwelt	Natur/Landschaft	– Erhaltung von Freiräumen und Erholungsgebieten zwischen den Siedlungen
	Grundwasser/Boden	– Sicherstellung der nachhaltigen Nutzung und des Schutzes der Bodenfläche und der Bodenfunktionen
	Lärm/Luft	– keine

Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a Die Wasserversorgung wird durch die lokale (dezentrale) Nutzung des Grundwassers und von Quellen sowie durch regionale (zentrale) Wasserwerke sichergestellt.
- b Als Grund- resp. Quellwasserfassungen von regionaler Bedeutung gelten solche, bei deren langfristigem Ausfall die Versorgungssicherheit in einer Gemeinde mit mehr als 5'000 Einwohner oder in mehreren kleineren Gemeinden nicht mehr gewährleistet ist.
- c Die bestehenden Grundwasserschutz-zonen werden erhalten und wo notwendig neuen Erkenntnissen angepasst.
- d Die Nutzung des Grundwassers als Trinkwasser hat Vorrang gegenüber anderen Nutzungen.

Planungsanweisungen

- a ~~Kanton und~~ Die Gemeinden überprüfen die bestehenden Grundwasserschutz-zonen. Sie sorgen **gemeinsam** für deren Ausweisung und Sicherung nach neuen hydrogeologischen Kenntnissen.
- b Der Kanton scheidet Zuströmbereiche zu den Grundwasserfassungen aus.
- c Der Kanton reduziert oder beseitigt Emissionsquellen ins Grundwasser in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Wasserversorgungen und den Direktbetroffenen.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Regional bedeutende Grundwasserfassungen:

– Aesch	Kägen	11.A.3	Zweckverband Wasserversorgung Aesch-Dornach-Pfeffingen
– Arlesheim	Weiden II	13.A.2	Einwohnergemeinde Arlesheim
– Arlesheim	Weiden III	13.A.3	Einwohnergemeinde Arlesheim
– Böckten	Wühre 2	52.A.2	Regionale Wasserversorgung Wühre
– Böckten	Wühre 1	52.A.3	Regionale Wasserversorgung Wühre

VE 1.1 GRUNDWASSER

– Bökten	Wühre 3	52.A.4	Regionale Wasserversorgung Wühre
– Bubendorf	Unterbergen	33.A.2	Einwohnergemeinden Bubendorf, Seltisberg und Lupsingen
– Bubendorf	Schneckenmatt	33.A.3	Einwohnergemeinde Bubendorf
– Buus	Tal	54.A.1	Einwohnergemeinde Buus
– Duggingen	PW-Gillmatten	115.A.1	Einwohnergemeinde Duggingen
– Füllinsdorf	Wanne	35.A.3	Einwohnergemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf
– Gelterkinden	Wolfstiege	56.A.4	Einwohnergemeinde Gelterkinden
– Hölstein	Oberfeld	86.A.1	Einwohnergemeinde Hölstein
– Hölstein	Fassungen Helgenweid	86.B.1-16	Einwohnergemeinde Liestal
– Itingen	Gstaadmatt	59.A.1	Einwohnergemeinde Itingen
– Laufen	PW Birshalden	117.A.1	Einwohnergemeinde Laufen
– Lausen	Häspech	38.A.3	Einwohnergemeinde Lausen
– Liestal	Alte Brunnen	39.A.8	Einwohnergemeinde Liestal
– Liestal	Alte Brunnen B2	39.A.9	Einwohnergemeinde Liestal
– Münchenstein	Jakobsplatten «PW Nord»	20.A.10	Einwohnergemeinde Birsfelden
– Münchenstein	Jakobsplatten «PW Mitte»	20.A.11	Einwohnergemeinde Birsfelden
– Münchenstein	Jakobsplatten «PW Süd»	20.A.7	Einwohnergemeinde Birsfelden
– Münchenstein	Brüglinger Ebene	20.A.12	Einwohnergemeinde Münchenstein
– Muttenz	Auweg	21.A.104	Einwohnergemeinde Muttenz
– Muttenz	Obere Hard	21.A.105	Einwohnergemeinde Muttenz
– Muttenz	Brunnen 1-34	21.A.1-34	Hardwasser AG
– Pratteln	Remeli	41.A.4	Einwohnergemeinde Pratteln
– Pratteln	Löli 2	41.A.5	Einwohnergemeinde Pratteln
– Pratteln	Löli 4	41.A.6	Einwohnergemeinde Pratteln
– Pratteln	Löli 6	41.A.7	Einwohnergemeinde Pratteln
– Reinach	Au	24.A.14	Einwohnergemeinde Münchenstein
– Reinach	PW 1	24.A.1	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 64	24.A.10	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 2	24.A.2	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 3	24.A.3	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 5	24.A.5	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 61	24.A.6	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 62	24.A.8	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 63	24.A.9	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Thürnen	Leim	74.A.2	Regionale Wasserversorgung Wühre
– Thürnen	Gehren	74.A.4	Regionale Wasserversorgung Wühre
– Wittinsburg	Talboden	77.A.1	Zweckverband Regionale Wasserversorgung Oberes Homburgertal
– Zwingen	In den Weiden	123.A.1	Regionale Wasserversorgung Birstal-Thierstein AG
Regional bedeutende Quellwasserfassungen:			
– Frenkendorf	Gesamtquellen	34.14.A	WV Frenkendorf
– Läuelfingen	Tunnelquellen	62.70.A	ZV WV Oberes Homburgertal
– Rothenfluh	Dübachquellen	68.14-15/26-34.A	WV Gelterkinden
– Oltingen	Gallislochquelle	65.5.A	WV Oltingen
– Oberdorf	z'Hof Oberdorf	92.11.A	WV Oberdorf
– Oberdorf	z'Hof Niederdorf	92.12.A	WV Niederdorf
– Reigoldswil	Eisetquellen	93.2-4.A	ZV WRZ (Reigoldswil-Ziefen)
– Röschenz	Lützelquelle	120.5.A	WV Röschenz
– Zwingen	Berhardsmätteliquelle	123.3.A	Wasserbund Birstal
– Zwingen	Pfandelquelle	123.4.A	Wasserbund Birstal

VE 2.5 WASSERKRAFT

Ausgangslage

Nach Art. 2, Abs. 2 des eidgenössischen Energiegesetzes vom 30. September 2016 (EnG) ist bei der Produktion von Elektrizität aus Wasserkraft ein Ausbau anzustreben, mit dem die durchschnittliche inländische Produktion im Jahr 2035 bei mindestens 37'400 GWh liegt. Gegenüber dem Stand von 36'137 GWh im 2019 setzt dieser Richtwert einen schweizweiten Zubau von 1'263 GWh bis 2035 voraus. Ausserdem legt das Energiegesetz fest, dass die Nutzung erneuerbarer Energien und ihr Ausbau von nationalem Interesse sind (Art. 12), und dass der Umweltverträglichkeit die notwendige Beachtung zu schenken ist (Art. 1).

Als Reaktion auf weitere Erkenntnisse des «Weltklimarats» hat der Bundesrat im August 2019 das sogenannte «Netto-Null-Ziel» beschlossen. Demnach soll die Schweiz ab 2050 nicht mehr Treibhausgase in die Atmosphäre ausstossen, als durch natürliche und technische Speicher aufgenommen werden. Den «Energieperspektiven 2050+» des Bundesamtes für Energie vom November 2020 ist zu entnehmen, dass der Strombedarf in der Schweiz künftig weiter zunehmen wird (Elektromobilität, Wärmepumpen, strombasierte Energieträger etc.) und die erneuerbare Stromproduktion in der Schweiz aufgrund des Netto-Null-Ziels als noch wichtiger eingestuft wird. Das vom Bundesrat angekündigte Ausbauziel 2050 für die Wasserkraft dürfte voraussichtlich bei 38'600 GWh zu liegen kommen. Das würde bedeuten, dass bis 2050 gegenüber heute schweizweit 2'400 GWh zugebaut werden müssten.

Der Regierungsrat hat sich in seiner Energiestrategie 2012 explizit zur Energiestrategie 2050 des Bundes bekannt. Zudem trägt er das Netto-Null-Ziel explizit mit. Gemäss § 2, Abs. 2 des kantonalen Energiegesetzes vom 16. Juni 2016 soll der Anteil der erneuerbaren Energien am Gesamtenergieverbrauch (ohne Mobilität) bis zum Jahr 2030 auf mindestens 40 % gesteigert werden. Der Grundlagenbericht zur Energiestrategie 2012 erachtet es als realistisch, mit Blick auf die energiepolitischen Ziele von Bund und Kanton auf dem Kantonsgebiet bis 2050 zusätzlich rund 1'000 GWh/j Strom aus neuen erneuerbaren Energien zu erzeugen. Unter Berücksichtigung der Potenziale der einzelnen Energieträger wurde von der Wasserkraft damals ein Beitrag in der Grössenordnung von zusätzlich 20-30 GWh/j als realistisch eingestuft.

Die Kantone haben nach Art. 10, Abs. 1 EnG bzw. Art 8b des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) dafür zu sorgen, dass insbesondere die für die Nutzung von Wasser- und Windkraft geeigneten Gebiete und Gewässerstrecken im Richtplan festgelegt werden. Die Aufgaben des Kantons bei der Wasserkraft umfassen im Weiteren einerseits die Konzessionierung und die Aufsicht betreffend Wasserkraftanlagen, andererseits die Koordination zwischen den verschiedenen Anspruchsgruppen (Gemeinden, Konzessionäre, Naturschutz- und Fischereiverbände etc.).

Im Kanton Basel-Landschaft gibt es aktuell zwei Grosswasserkraftwerke am Rhein (Kraftwerk Birsfelden, Kraftwerk Augst) und fünf kleinere Laufkraftwerke sowie drei kleinere Ausleitkraftwerke an der Birs. An den übrigen Gewässern im Kanton existieren bislang keine Wasserkraftwerke. Von der jährlichen Produktion dieser Wasserkraftwerke sind rund 350 GWh dem Kanton Basel-Landschaft zuzurechnen. Dies entspricht rund 75 % der gesamten Stromproduktion im Kanton beziehungsweise rund 18 % des kantonalen Stromverbrauchs.

Als Grundlage für die Bezeichnung von für die Nutzung erneuerbarer Energien geeigneten Gewässerstrecken im Richtplan wurden in einer Studie alle für die Wasserkraftnutzung geeigneten Gewässerstrecken im Kanton identifiziert und nach einer an die Empfehlung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angelehnten Methodik einheitlich und systematisch bewertet. Dazu wurden sowohl die Schutzinteressen als auch die Nutzungsinteressen pro Gewässerabschnitt anhand von Kriterien beurteilt, klassiert und in einer Matrix zur sogenannten Nutzungseignung zusammengeführt. Damit soll gewährleistet werden, dass ein allfälliger Ausbau der Wasserkraft dort erfolgt, wo ein substantieller Beitrag zur Stromproduktion zu erwarten (hohes Nutzungsinteresse) und der ökologische und landschaftliche Wert vergleichsweise gering (kleines Schutzinteresse) ist.

Die durchgeführten Beurteilungen zeigen, dass ein Ausbau der Wasserkraft im Kanton Basel-Landschaft am ehesten an der Birs und an der Ergolz in Frage kommt. Bei den Gewässerabschnitten mit einer hohen Nutzungseignung kann mit einem Potenzial von 1'450 kW bzw. 8 GWh/j gerechnet werden; diese sollen als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen werden.

Beim Kraftwerk Birsfelden wird das Potenzial, das durch eine Austiefung im Unterwasser erschlossen werden könnte, derzeit auf rund 15-20 GWh/j beziffert, wovon den Akteuren aus dem Kanton Basel-Landschaft aufgrund der heutigen Aktienverteilung 50 % zustehen würde.

Das eidgenössische Fischereigesetz (BGF) verlangt in Art. 9 und Art. 10 die Sicherstellung der freien Fischwanderung. Das eidgenössische Gewässerschutzgesetz (GSchG) verpflichtet die Kantone in Art. 38a zur Revitalisierung der Gewässer und zur Berücksichtigung der Revitalisierungsplanung in der Richt- und Nutzungsplanung. Die Auswirkungen eines oder mehrerer zusätzlicher Kraftwerke auf die Durchwanderbarkeit eines gesamten Gewässers für Fische (Durchgängigkeit auf- und ab-

VE 2.5 WASSERKRAFT

wärts) wurden in der Studie nicht näher betrachtet, da es bei der Beurteilung der relativen Nutzungseignung von verschiedenen Standorten untereinander nicht für eine Differenzierung dient. Dieser Aspekt muss bei allfälligen Konzessions- und Baugesuchen erarbeitet und bei der Beurteilung berücksichtigt werden.

Ebenfalls lässt eine solche Klassierung keine Rückschlüsse auf die Wirtschaftlichkeit, Bewilligungsfähigkeit oder Realisierbarkeit eines Kraftwerkprojekts zu. Auch diese Aspekte müssen im Einzelfall im Rahmen eines allfälligen Projekts genauer untersucht werden.

Ziele

- a An den Standorten, an denen die Wasserkraft heute bereits genutzt wird, soll die Wasserkraftnutzung langfristig weiterbestehen. Bei den bestehenden Wasserkraftwerken sollen die Fischgängigkeit sichergestellt bzw. wiederhergestellt werden. Unerwünschte Auswirkungen sind so gering wie möglich zu halten.
- b Die Wasserkraft leistet einen Beitrag an den aus energie- und klimapolitischen Gründen von Bund und Kanton angestrebten Ausbau der erneuerbaren Energien in der Höhe von 20 bis 30 GWh.
- c Es sind die raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, damit Projekte zum Ausbau der Wasserkraft bewilligt werden können.
- d Die Auswirkungen der Wasserkraftanlagen auf die Gewässer und die Flora und Fauna sollen dabei so gering wie möglich gehalten und kompensiert werden.
- e Die Nutzungs- und Schutzinteressen sind unter Einhaltung der rechtlichen Normen zu berücksichtigen.

Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– keine
	Siedlung	– keine
	Erholung/Wohlfahrt	– keine
	Soziale Aspekte	– keine
	Wirtschaftliche Aspekte	– Beitrag zum Ausbau erneuerbarer Energien und zur lokalen Wertschöpfung
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– keine
Umwelt	Natur/Landschaft	– Beeinträchtigung der naturnahen Gewässerdynamik – Bedrohung für Fische und gefährdete Fischarten, durch die Behinderung der Fischwanderung (erhöhte Mortalität) und dem Laichgeschäft (rechtzeitiges Erreichen der Laichgebiete erschwert)
	Grundwasser/Boden	– keine
	Lärm/Luft	– keine

Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a Der Kanton setzt sich für die Erhaltung der Wasserkraftnutzung ein und unterstützt einen massvollen Ausbau. Die dazu notwendigen baulichen Massnahmen haben die Vorgaben der Umwelt-, Fischerei-, Natur-, Landschafts- und Heimatschutzgesetzgebung einzuhalten.
- b Neue Wasserkraftwerke sind an den in der Richtplan-Gesamtkarte festgesetzten Gewässerstrecken grundsätzlich möglich.
- c Alle übrigen Gewässerstrecken, welche keine bestehenden Wasserkraftnutzungen aufweisen, gelten als Ausschlussgebiete. In diesen Gebieten ist der Bau von Wasserkraftwerken nicht möglich.

VE 2.5 WASSERKRAFT

- d Durch neue Wasserkraftwerke dürfen sich hinsichtlich Längsvernetzung lediglich geringfügige Verschlechterungen gegenüber dem angestrebten ökologischen Zustand (Zustand nach der Sanierung der bestehenden Stauhaltungen und der Umsetzung der in der Revitalisierungsplanung vorgesehenen Massnahmen zur Verbesserung der Längsvernetzung) ergeben.

Planungsanweisungen

- a Bei der Planung eines neuen Wasserkraftwerks sind die Auswirkungen der neuen Staustufe insbesondere auf die Längsdurchgängigkeit sowie die Produktivität (Massstab sind die Zielarten/Leitfischarten der Fliessstrecken) des betroffenen Gewässers aufzuzeigen. Ebenfalls ist der Lebensraumverlust aufzuzeigen und auszugleichen (Laichgebiete durch Staubereiche vermindert).
- b Der Kanton bezieht die betroffenen Gemeinden frühzeitig in die Planung ein. Die räumlichen Auswirkungen der Kraftwerke sind mit den kommunalen Planungen abzustimmen.
- c Die als Vororientierung eingestufteten Streckenabschnitte sind als Reservestandorte für Wasserkraftwerke zu verstehen. Diese Streckenabschnitte sind dann nochmals zu überprüfen und allenfalls festzusetzen, wenn das Potenzial an den bereits festgesetzten Standorten ausgeschöpft ist bzw. sich konkrete Projekte an den betreffenden Standorten als nicht machbar erwiesen haben. Dies bedingt ein erneutes Richtplanverfahren.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- | | |
|----------------------------------|--------------------------------|
| - Birs: Chueweid | Aesch, «Wehr Metallwerke» |
| - Birs: Lieb matt | Duggingen, «Häuslerwehr» |
| - Birs: Brücke Hinterfeldstrasse | Zwingen, «Grossmatt» |
| - Ergolz: Zwirni | Füllinsdorf, «Niederschönthal» |
| - Ergolz: Chessel | Liestal, «Kessel» |

Vororientierung

- | | |
|----------------------|-----------------------|
| - Birs: Birsmatt | Aesch |
| - Birs: Bünte | Laufen |
| - Birs: Glashütte | Laufen |
| - Birs: Liesbergmüli | Liesberg |
| - Ergolz: Hülften | Pratteln, Füllinsdorf |