



Anpassung ELBA – Stossrichtung Ausbau inkl. Trasse- sicherung äussere Tangente

Versionshinweis: die vorliegende Darstellung basiert auf der aktuell gültigen Fassung des KRIP, eine Aktualisierung ist zurzeit in Vorbereitung („Anpassung 2012“, Vernehmlassung kürzlich abgeschlossen). Die vorliegende Darstellung wird angepasst, wenn die Aktualisierung vom Landrat beschlossen ist.

| | |
|--|--------------|
| Siedlungsentwicklung nach innen | S 2.1 |
| Übergeordnete Projekte | V 2.1 |
| Kantonsstrassennetz | V 2.2 |
| Schienennetz | V 2.3 |
| Kantonale Radrouten | V 3.1 |

Formeller Hinweis:

vom Landrat genehmigter Text

schwarz

Gleicher Text in beiden Stossrichtungen:

blau

Stossrichtung spezifischer neuer Text

grün

gelöschter Text:

rot durchgestrichen

Beschlüsse:

| | |
|-------------------------|-----|
| Regierungsratsbeschluss | vom |
| Landratsbeschluss | vom |
| Bundesratsbeschluss | vom |

A. Ausgangslage

Unser Siedlungsraum ist in den letzten Jahrzehnten als Folge der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung immer mehr in den Landschaftsraum hinausgewachsen. Im Kanton Basel-Landschaft sind in den letzten Jahren über ~~40'000~~ 44'000 Wohnungen entstanden, was 50% des Bestandes von 1980 entspricht. Rund 90% des Neuwohnungszuwachses wurden in unüberbauten Bauzonen, d.h. "auf der grünen Wiese" erstellt. Dabei wurde die planungsrechtlich zulässige Nutzung bei weitem nicht ausgeschöpft. Eine Baugesuchsanalyse zeigt, dass zwischen 1991 bis 2005 durchschnittlich rund 18 % der Parzellenfläche für die jeweiligen Bauvorhaben nicht notwendig gewesen wären. Von diesen ~~ca.~~ über 1 Mio. m² theoretischer Baulandreserve liegen über 40 % der Fläche auf Parzellen, welche zu weniger als der Hälfte der möglichen Ausnutzung tatsächlich realisiert wurde. Auf diesen Parzellen wäre eine nachträgliche Verdichtung in der Regel problemlos durchführbar.

Im Kanton Basel-Landschaft ~~besteht~~ bestand 2010 eine zulässige BGF von ca. 2430 ha, wovon rund 1290 ha realisiert wurden. Von den bestehenden 1140 ha befinden sich 730 ha auf bebauten Parzellen, 410 ha auf unbebauten (K. Widler 2010, Nachhaltiges Siedlungsflächenmanagement - Entwicklung einer Methode zur Abschätzung der Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet des Kantons Basel-Landschaft) ~~im überbauten Gebiet eine potenzielle Reserve von mindestens 700'000 m² BGF für die Erstellung neuer Wohneinheiten, Arbeitsplätze oder Versorgungseinrichtungen.~~ Während in den ländlichen Gemeinden die Ausbaureserven in Form von Dachausbauten und Umnutzungen vorwiegend im Dorfkern und in den neu erstellten Einfamilienhausquartieren zu finden sind, verteilen sich die Verdichtungspotenziale in stadtnäheren Gemeinden stärker auf verschiedene Bebauungstypen (Kerngebiete, MFH-Zeilenbebauungen, ältere Einfamilienhausgebiete).

Daraus ergibt sich, dass im *ländlichen Raum* nebst der Ausschöpfung der inneren Reserven im bereits überbauten Gebiet (v.a. in der Kernzone) insbesondere darauf hinzuwirken ist, dass der Ausbaugrad erhöht wird. Da im eher *städtisch geprägten Raum* der Ausbaugrad der Bauvorhaben bereits verhältnismässig hoch ist, ist der Schwerpunkt der Aktivitäten hinsichtlich haushälterischer Nutzung auf die **Siedlungserneuerung** ~~Nachverdichtung geeigneter Areale~~ zu legen.

B. Ziele

- Die Siedlungsentwicklung nach innen soll grössere Bedeutung erlangen. Siedlungsentwicklung nach innen heisst: standortgerechtes, massgeschneidertes Ausschöpfen der Nutzung unter Berücksichtigung der bestehenden Wohnqualität, der gewachsenen Aussenraumstrukturen, einer ansprechenden Gestaltung und des voraussichtlichen Mehrverkehrs. (KORE)
- Der weitgehend irreversible Bodenverbrauch ist durch verdichtete Bauweise, Nachverdichtung oder Neunutzung der Siedlungsbrachen unter Wahrung oder Verbesserung der Wohnqualität zu begrenzen (haushälterische Nutzung des Bodens).
- Im ländlichen Raum ist schwerpunktmässig das Ziel zu verfolgen, mit unüberbauten Bauzonenreserven haushälterisch umzugehen.
- Im städtisch geprägten Raum sind Verdichtungsanstrengungen schwerpunktmässig im bereits überbauten Gebiet vorzunehmen (**Siedlungserneuerung**, Nachverdichtung). Ziel ist die quartier- und umweltverträgliche Schaffung zusätzlicher Wohneinheiten, zusätzlichen Raums für neue Arbeitsplätze und/oder für Versorgungsmöglichkeiten, welche eine hohe Qualität in der Siedlungsstruktur und der Architektur aufweisen.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

| | |
|-------------------------|---|
| Verkehr | <ul style="list-style-type: none">grösseres Potenzial für den öffentlichen Verkehrgeringe Zunahme in verdichteten Quartierenper Saldo eher weniger IV als bei Flächenwachstum |
| Siedlung | <ul style="list-style-type: none">bessere Nutzung der Siedlungsfläche |
| Erholung/Wohlfahrt | <ul style="list-style-type: none">kein |
| Soziale Aspekte | <ul style="list-style-type: none">höhere Bevölkerungsdichte |
| Wirtschaftliche Aspekte | <ul style="list-style-type: none">grösserer Steuerertrag für Gemeinden pro m² Bauzonebessere Auslastung = grössere Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturanlagen |

Siedlung

Siedlungsqualität

Siedlungsentwicklung nach innen

| | | |
|--------|--|--|
| | Voraussichtliche Kosten für den Kanton | ▪ nicht quantifizierbar |
| Umwelt | Natur/Landschaft | ▪ Reduktion innerhalb , Erhaltung ausserhalb der Siedlung |
| | Grundwasser/Boden | ▪ Verminderung des Neuverbrauchs an Bodenfläche ausserhalb der Siedlungen |
| | Lärm/Luft | ▪ Lärm: Zunahme des Nachbarschaftslärms in verdichteten Quartieren. Luft: Zunahme der lokalen Luftemissionen wird kompensiert durch geringere Gesamtbelastung im Kanton, Verstärkung der thermischen Überwärmung und reduzierte Durchlüftung möglich |

D. Beschlüsse

| | |
|---------------------|--|
| Planungsgrundsätze | <p>a) Die Siedlungsentwicklung nach innen (Optimierung der Nutzung) und insbesondere die Umnutzung und Neunutzung von Brachflächen ist von kantonalem Interesse.</p> <p>b) Entwicklung nach innen vor Entwicklung nach aussen: Die Gemeinden geben eine Übersicht über die inneren Reserven und zeigen auf, wie sie diese zu nutzen gedenken.</p> <p>c) Verdichtete Bauweise und Nachverdichtungen sollen insbesondere an mit ÖV erschlossenen Lagen quartier- und umweltverträglich (massgeschneidert) erfolgen und eine hohe Qualität in der Siedlungsstruktur und der Architektur aufweisen.</p> <p>d) Generelle zonenweise Erhöhungen der Nutzung durch Mutation der Zonenvorschriften sind nur vorzunehmen, wenn aufgezeigt werden kann, dass dadurch die Wohn- und Umweltqualität (Lärm, Luft, räumliche und bauliche Qualitäten) nicht verringert wird.</p> |
| Planungsanweisungen | <p><u>Siedlungsbegrenzung</u></p> <p>a) Der Regierungsrat unterbreitet dem Landrat innert 3 Jahre nach Inkrafttreten der RPG-Revision vom 3. März 2013 eine Richtplananpassung, die mindestens folgendes beinhaltet:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Konzeptionell-strategische Ausrichtung der zukünftigen Siedlungs-, Verkehrs- und Landschaftsentwicklung - Festsetzung des Siedlungsgebiets - Vorgaben für die Erweiterung/Redimensionierung des Siedlungsgebiets - Vorgaben zur baulichen Dichte oder Bevölkerungsdichte - Transformations-/Verdichtungsgebiete (Entwicklungsgebiete) - Überarbeitung des Objektblatts S 2.2 Ortsbildschutz (Aufwertung Kernzonen/Quartierzentren). <p><u>Siedlungsverdichtung/Siedlungserneuerung</u></p> <p>b) Ländliche Gemeinden sorgen mit geeigneten Massnahmen für eine dichtere Bebauung der unüberbauten Wohnbauzonenreserven. Dazu stellen sie fest, welche Areale sich dafür besonders eignen und welche Planungsinstrumente dazu dienlich sind.</p> <p>c) Städtisch geprägte Gemeinden schaffen die notwendigen planerischen Voraussetzungen, damit Projekte zur Siedlungserneuerung bzw. Siedlungsverdichtung (<u>Siedlungserneuerung</u>, Nachverdichtung) realisiert werden können. Dazu stellen sie fest, welche Areale sich dafür besonders eignen und welche Planungsinstrumente dazu dienlich sind. <u>Sie legen für diese Gebiete in Abstimmungen mit den Nachbargemeinden in ihren kommunalen Planungsinstrumenten für diese Gebiete Dichtezielwerte (Einwohner- und Beschäftigte) sowie minimale und maximale Nutzungsmasse fest. Gleichzeitig bezeichnen sie diejenigen Gebiete, die nicht verdichtet werden sollen.</u></p> <p>d) <u>Massgeschneiderte Verdichtung: Die Verdichtungsgebiete sollen in folgender Prioritätenfolge bezeichnet werden:</u></p> <ul style="list-style-type: none"> - wichtige Umsteigestellen des ÖV - Transformationsgebiete - übrige Haltestellen des ÖV - entlang Tramlinien - entlang Strassenabschnitten mit zukünftigen Zentrumsfunktionen - weitere Gebiete |

A. Ausgangslage

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

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

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

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

Die Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Verkehr in unserer trinationalen Region werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union bestimmt. Im April 2006 wurde - im Rahmen einer Überarbeitung und Weiterentwicklung des Konzepts Bahn 2000 2. Etappe - eine von einer Planungsgruppe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB AG erarbeitete Gesamtschau zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) veröffentlicht. Dabei soll mit Investitionen von 4.7 Mrd. CHF der Zugsverkehr auf den Hauptachsen in den kommenden 20 Jahren schneller und dichter werden, wobei der Wisenbergtunnel in diesem Bericht keine Aufnahme/Berücksichtigung fand. Die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz und insbesondere die Regierung des Kantons Basel-Landschaft werden sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass der Wisenbergtunnel, Variante "Wisenberg lang, Liestal à Niveau" (ca. 1.9 Mrd. CHF), in die Gesamtschau aufgenommen wird. Sollte dies nicht gelingen, wird es unumgänglich sein, weitere Bundesmittel zu erschliessen. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft ist der festen Überzeugung, dass ohne Wisenbergtunnel eine gesamtschweizerische und regionale, längerfristige Entwicklungsperspektive gar nicht möglich ist. Mit dem vorgesehenen ZEB-Konzept wird keine Lösung zur Infrastrukturproblematik auf den wichtigsten Zulaufstrecken nach Basel, etwa zwischen Liestal und Olten, angeboten. Zudem ist zu befürchten, dass wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum noch verbessert werden könnte.

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

B. Ziele

- 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. (KORE)
- 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. (KORE)
- c) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- d) Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale

- oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)
- 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.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

Sanierungstunnel Belchen

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

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

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

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

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. 250 Mio. Fr., zu 100% durch den Bund

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

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

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

Siedlung: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Wirtschaft: geringere Staukosten

Umwelt: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Kosten: eine erste Kostenschätzung liegt noch nicht vor

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Umfahrung Gundeldingen

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

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 auf das Hochleistungsstrassennetz kanalisiert.

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 Dornbach werden städtebauliche bzw. landschaftliche Eingriffe notwendig.

Kosten: noch nicht bekannt

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Äussere Tangente im Raum Leimental - Birseck - Allschwil

2000 - 2003: Im Rahmen einer Planungsstudie werden Varianten einer Umfahrung von Basel für einen eng gefassten Korridor (mehrheitlich ausserhalb des Siedlungsgebietes) verglichen und auf ihre Zweckmässigkeit untersucht. Als Resultat der Planungsstudie wird die Bestvariante für den untersuchten Korridor eruiert.

2011 – 2012: Die Lösung äussere Tangente wird im Zusammenhang mit dem Planungsprozess Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) erneut untersucht. Diese Abklärungen erfolgen zweistufig: Zuerst in einem Studienauftrag und in der Folge in einem Variantenvergleich von verschiedenen Linienführungen. Es wird davon ausgegangen, dass die äussere Tangente vornehmlich in Tunnels geführt wird und ausschliesslich bei den Anschlussbereichen an die Oberfläche kommt.

Siedlung: Abschliessende Bewertung nicht möglich.

Wirtschaft: Abschliessende Bewertung nicht möglich.

Umwelt: Abschliessende Bewertung nicht möglich.

Kosten: Grobe Kostenschätzung: > CHF 1 Mia.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen

10. Februar 1983: Laufentalvertrag § 109

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

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

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

Siedlung: Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von 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 -

| | |
|------------------------------------|---|
| | <p>hier aber vor allem Gewerbegebiet - tangiert.</p> <p>Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität des Laufentals wird erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.</p> <p>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.</p> <p>Kosten: Die Kostenschätzung geht von 400 Mio. CHF aus.</p> <p>Termine: langfristig (> 15 Jahre)</p> |
| H18, Muggenbergtunnel | <p>1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes. 1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes. 11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.</p> <p>Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"</p> <p>Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"</p> <p>Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele" Hat emissionsmässig keine Veränderung zur Folge. Die Strasse inklusive die Tunnelportale beanspruchen zusätzlichen Boden.</p> <p>Kosten: ca. 23 Mio. CHF (Preisbasis 1980)</p> <p>Termine: langfristig (> 15 Jahre)</p> |
| H18, Anschluss Aesch (Dornach) | <p>1. März 2002: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern, einen Vollanschluss Aesch und einen neuen Birsübergang im Bereich "Weiden" zu studieren (Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung).</p> <p>Siedlung: Die Ortsdurchfahrt in Aesch kann leicht von Durchgangsverkehr entlastet werden.</p> <p>Wirtschaft: Der Knoten Angenstein wird entlastet und die Gewerbegebiete im Raum Aesch Nord und Ost werden besser ans Hochleistungsstrassennetz angeschlossen.</p> <p>Umwelt: Der Vollanschluss Aesch befindet sich in einem Grundwasserschutzgebiet. Mit entsprechenden baulichen Massnahmen kann dieses jedoch gut geschützt werden.</p> <p>Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt zwischen 20-25 Mio. CHF.</p> <p>Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)</p> |
| Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau | <p>Bei der Überführung Salinenstrasse, welche Teil des Autobahnanschlusses Pratteln ist, besteht Instandsetzungsbedarf. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung des bestehenden Anschluss Pratteln ist im Rahmen der Erhaltungsmassnahmen auch die Optimierung der Kapazitäten anzustreben. Es gilt insbesondere einen Rückstau auf die A2 zu verhindern. Als Lösung ist eine Umgestaltung des Anschlusses zu einem Grosskreisel vorgesehen.</p> <p>Siedlung: keine namhaften Einflüsse</p> <p>Wirtschaft: Verbesserung der Verkehrsqualität im gesamten Raum und verbesserte Erreichbarkeit des Raum Pratteln Mitte und Nord.</p> <p>Umwelt: noch nicht untersucht</p> <p>Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt rund 9 Mio. CHF (Preisbasis 2003).</p> <p>Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)</p> |
| H2, Pratteln - Liestal | <p>6. Februar 1995: Landratsbeschluss betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für</p> |

die Jurastrasse J2 (neu H2 Pratteln-Liestal).

24. September 1995: Bestätigung des Landratsbeschlusses betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2.

25. Oktober 1999: BUD-Entscheid betr. Nutzungsplan (Bauprojekt) und Umweltverträglichkeit.

31. Januar bzw. 12. August 2002: BUD-Entscheid betr. Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens und Rechtskraftbescheinigung.

11. Mai 2006: Landratsbeschluss betr. Kreditbewilligung für die Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd (durchgehend geschlossener Tunnel aufgrund der verschärften Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich Tunnellüftung und Sicherheit).

26. Oktober 2006: Spatenstich und Beginn der Vorarbeiten.

Siedlung: Bau einer 2-spurigen Hochleistungsstrasse bzw. zweiten Hauptverkehrsachse, davon ca. 2 km im Tunnel zur Entlastung der Rheinstrasse und Verbesserung des Verkehrsflusses.

Umgestaltung und Rückbau der Rheinstrasse auf 2 Spuren, die infolge des Ziel- und Quellverkehrs nach wie vor eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweist und demzufolge für Wohnnutzung eher ungeeignet ist.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität des unteren Ergolztals wird durch den Bau der H2 verbessert.

Umwelt: Die Umweltprobleme können gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung befriedigend gelöst werden.

Kosten: ca. 400 Mio. Fr. (Preisbasis April 2005, inkl. Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd)

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

H2, Umfahrung Liestal

20. September 2001: Landratsbeschluss betr. Verpflichtungskredit für ein Verkehrskonzept Liestal unter Berücksichtigung des Sanierungsbedarfs der H2 Umfahrung Liestal.

Siedlung: Die Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal mit einem neuen Zentrumsanschluss und einem umgestalteten Anschluss Altmarkt kann deutliche Impulse für die Siedlungsentwicklung im Bereich Grienmatt geben. Das Zentrum von Liestal wird vom Durchgangsverkehr weiter entlastet, wodurch die Voraussetzungen für die Entwicklung im Zentrum des Kantonshauptorts verbessert werden. Das Zentrum von Liestal wird qualitativ aufgewertet.

Wirtschaft: Der Anschluss von Liestal an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert.

Umwelt: Die Auswirkungen der Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.

Kosten: Kosten werden gemäss Entwurf Vorprojekt auf 160 Mio. CHF geschätzt.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Rheinüberquerung im Raum Pratteln

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

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

Es liegen gegenwärtig noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Als Option soll aber das Trasse gesichert werden.

Siedlung: Option zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenführung 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)

Neubaustrecke Liestal-
Olten (Wisenbergtunnel)

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

Siedlung: Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolzthal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet.
Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten: ca. 2000 Mio. CHF
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Überwerfung Liestal,
Adlertunnel

Die Überwerfung beim Südportal des Adlertunnels in Liestal dient der kreuzungsfreien Einbindung der Strecke via Adlertunnel in die Stammlinie Pratteln-Basel. Sie eliminiert den betrieblichen Flaschenhals in Liestal und bewirkt dadurch eine Verbesserung der Betriebsstabilität und Kapazitätssteigerung zwischen Basel und Olten. Die Überwerfung ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten.

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. 160 Mio. CHF.
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Schienenanbindung an
den EuroAirport (EAP)

Der für die Wirtschaftsregion Nordwestschweiz wichtige Flughafen ist als einziger Landesflughafen nicht mit der Bahn erschlossen. Die eidgenössischen Räte haben bereits im Rahmen des Anschlusses an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz einen Kredit von 25 Mio. CHF für diese Vorhaben gesprochen, hingegen ist die Finanzierung auf französischer Seite nach wie vor ungelöst.

Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.
Wirtschaft: Ein Flughafen mit direkter Bahn-Anbindung stellt eine wesentliche Verbesserung der Standortqualität der Region Basel dar.
Umwelt: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Kosten: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Kapazitätssteigerung/
Entflechtung Ostkopf
Basel

Im Knoten Basel SBB ergeben sich aufgrund der Überlagerung von Güter- und Personenverkehr sowie internationalem, nationalem und lokalem Bahnverkehr Engpässe. Das Vorhaben war Bestandteil des Sachplangentwurfs vom 20. September 2005, ist jedoch im vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan nicht mehr enthalten. In einem Planungsauftrag der Nordwestschweizer Kantone an die SBB vom Frühjahr 2007 wurden die notwendigen Infrastruktur-Ausbauten im

Raum Basel zur Bewältigung des gesamten geplanten Bahnverkehrs (Güter-, Fern- und Regionalverkehr) genannt und mit Kostenangaben versehen.

- Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
- Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
- Kosten: ca. 150 Mio. CHF.
- Termine: mittelfristig (10-15 Jahre)

Überwerfung Pratteln

Im Planungsauftrag wurden neben dem Wisenberg-Tunnel und der Entflechtung Ostkopf Basel auch eine Überwerfung Pratteln als zwingende Infrastrukturmassnahme zur Entflechtung der Verkehrsströme zwischen dem Ergolzthal und dem Fricktal und damit zur Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten auf dem Schienennetz aufgeführt.

- Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
- Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
- Kosten: ca. 150 Mio. CHF.
- Termine: mittelfristig (10-15 Jahre)

Erstellung von Doppelspurinseln im Laufental

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

Die ursprünglich im Projekt Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten konnten aus Kostengründen nicht in der ersten Etappe realisiert werden. Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich für eine Aufnahme in den nächsten Leistungsauftrag vom Bund an die SBB ein. Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots auf der Achse Basel-Biel genannt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen eine Doppelspur zwischen Grellingen und Zwingen, eine Kreuzungsstation im Bahnhof Duggingen und neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.

- Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.
- Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
- Kosten: Kostenschätzung ca. 140 Mio. CHF (Doppelspur allein: 100 Mio CHF)
- Termine: mittelfristig (10-15 Jahre)

Kapazitätserhöhung
Anschlüsse und Ausbau
H18

Die H18 wird weiterhin die grössten Verkehrsmengen aus dem Birstal erfassen. Dazu sollen in erster Linie Staumanagementmassnahmen (Aufstellflächen, Steuerung des Verkehrs etc.) ergriffen werden und die Anschlüsse ausgebaut werden (1./2.Stufe). Massnahmen zur Kapazitätserhöhung (Ausbauten, zusätzliche Spuren etc.) zwischen Reinach Süd und Muttenz bzw. Muttenz Süd bis und mit Verzweigung Hagnau sind erst längerfristig und auch nur bei einer sehr starken Siedlungsentwicklung erforderlich (3. Stufe).

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: 1./2. Stufe ca. 90 Mio. CHF / 3. Stufe ca. 700 Mio. CHF
Termine: mittelfristig (5 – 15 Jahre) bis langfristig (ab 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton evaluiert und prüft in Absprache mit dem Bund und den Nachbarkantonen mögliche Parkierungs- und Warteräume für den Schwerverkehr in der Agglomeration Basel sowie die Errichtung eines Kontroll-/Kompetenzzentrums für den Schwerverkehr.
- ~~b) Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen, die namentlich Folgendes beinhaltet:~~
 - ~~* Problemanalyse: Die Verkehrsprobleme mit räumlichem Fokus Birseck-Leimental – Allschwil – Grenzraum zu Frankreich und Basel Stadt werden analysiert und eine gemeinsame Sichtweise Kanton-Gemeinden angestrebt ("Harmonisierung der Problemwahrnehmung")~~
 - ~~* Randbedingungen für Lösungsentwicklung (Masterplan Verkehr): Erarbeitung von Varianten im Konkurrenzverfahren. Die Variante Südumfahrung muss Bestandteil des Variantenfächers sein. Die Verkehrsarten MIV und ÖV stehen im Vordergrund und der LV ist~~

sinnvoll miteinzubeziehen, wobei Alternativen mit allen Verkehrsträgern zu untersuchen und aufzuzeigen sind.

• ~~Ergebnisse:~~ Es sind mindestens zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Varianten der Problemlösung darzulegen und zum Beschluss vorzulegen. Den Varianten 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 Südumfahrungsrouten nötigenfalls mit einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern.~~

b) Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau H18: Der Kanton erarbeitet in Absprache mit dem ASTRA ein Konzept zum Verkehrsmanagement und zum Ausbau der Anschlüsse.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- Ausbau H2 Pratteln-Liestal, Realisierung
- H2 Umfahrung Liestal, Erneuerung und Erweiterung mit Zentrumsanschluss
- H18 Muggenbergtunnel, Neubau
- H18 Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach, Neubau
- Sanierungstunnel Belchen

Zwischenergebnis

- H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau
- Überwerfung Liestal, Adlertunnel (Trasseesicherung)
- Überwerfung Pratteln
- Erstellung Doppelspurinseln im Laufental (Trasseesicherung)

Vororientierung

- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)
- Umfahrung Gundeldingen
- Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr
- Neubaustrecke Liestal-Olten (Wisenbergertunnel; Trasseesicherung)
- Schienenanbindung an den EuroAirport (EAP)
- Kapazitätssteigerung/Entflechtung Ostkopf Basel
- Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau H18
- Äussere Tangente im Raum Leimental – Birseck – Allschwil (Trasseesicherung)

A. Ausgangslage

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

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

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

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

Die Richtplankarte Infrastruktur enthält u.a. Kantonsstrassen, welche später aufgehoben oder an die Gemeinden abgetreten werden sollen. In der Regel handelt es sich dabei um eine "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.

B. Ziele

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

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

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 Trasse gesichert 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 H18 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. lit. "B. Ziele"

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

Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele", möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1012

Kosten: noch keine Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Rickenbach

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

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

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

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

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

Kosten: Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Brislach-Zwingen, Birsbrücke

2003: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern eine Planungsstudie auszuarbeiten.
2007: Überweisung der entsprechenden Kreditvorlage an den Landrat.

Siedlung: Die Brücke ist zu ersetzen. Damit wird die Linienführung verbessert und die Nutzungsplanung optimiert. Es bestehen Aufwertungsmöglichkeiten insbesondere im Ortskern.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss, insbesondere auch für den Güterverkehr.

Umwelt: Die Umweltsituation wird gegenüber heute nicht verändert.

Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 16 Mio. CHF.

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Netzenunterführung Sissach

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

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht untersucht

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge

1985: Ein erstes Projekt des Kantons Bern wurde ausgearbeitet; Kosten ca. 21 Mio. CHF.

1994: Übernahme des Projekts durch den Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des Kantonswechsels; danach wurde es zum Auflageprojekt ausgearbeitet und im Herbst im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens von der SBB AG öffentlich aufgelegt.

11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.

November 1995: Regierungsrätliche Rückweisung - vorwiegend aus Kostengründen - an die Bau- und Umweltschutzdirektion des Entwurfs einer Landratsvorlage für einen Baukredit sowie Abschreibung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens.

4. Dezember 1997: Landratsbeschluss betreffend die Ausarbeitung einer deutlich weniger kostenintensiven Variante; auch eine Nulllösung sei diskutabel.

Siedlung: Ursprünglich galt es, die beiden Niveauübergänge der Nunninger- und Seewenstrasse zu ersetzen. Dabei sind Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse zu entschärfen. Zudem werden empfindliche Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet. Auch werden die Fussgänger- und Veloverbindungen verbessert.

Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität wird verbessert, wobei insbesondere lange Wartezeiten an den Bahnübergängen vermieden werden.

Umwelt: Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes wird angestrebt, dass Schutzgüter nicht beeinträchtigt werden und der Flächenverbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Diesem Anliegen vermag allerdings nur die Variante "Erweiterte Nulllösung" zu entsprechen.

Kosten: Die Gesamtkosten für das ursprüngliche Projekt betragen 21 Mio. CHF. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrage von ca. 14 Mio. CHF zu erwarten. Eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung konnte bis Ende 2003 noch nicht gefunden werden.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Abtretungen an die Gemeinden

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

- Aesch
- Muttenz

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

Projektbezogene Abtretungen

Die Abtretungen in den Gemeinden Zwingen, Grellingen, Langenbruck, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf/Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In Zwingen ist dies die Erstellung der neuen Birsbrücke und in Grellingen die Erstellung eines neuen Bahnübergangs. In Langenbruck ist eine neue Querverbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der H2 Pratteln-Liestal erfolgen. Die Abtretung der Kantonsstrasse nach Egerkingen in Langenbruck erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn.

Abtretungen zur Netz-
bereinigung

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

Übernahmen durch den
Kanton

In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenabschnitten - zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten - durch den Kanton vorzusehen:

- Aesch
- Allschwil
- Arlesheim
- Liestal
- Langenbruck

Projektbezogene Über-
nahmen

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

Übernahmen zur Netz-
bereinigung

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

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

Zubringer Allschwil bzw.
Bachgraben (Ver-
kehrskorridor Allschwil
Nord – St. Johann)

Ein Autobahnzubringer E25 in Allschwil soll realisiert werden. Dieser funktioniert als eigenständige Massnahme stellt aber gleichzeitig die erste Etappe einer stadtnahen Tangente dar.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 180 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Oberwil Langmattstrasse Die Langmattstrasse in Oberwil soll als Kantonsstrasse ausgebaut werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 15 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Regionale Verkehrssteuerung

Der motorisierte Individualverkehr soll optimal gesteuert werden. Mittels Lichtsignalanlagen an Ortseingängen und bei Anschlussbauwerken zum Hochleistungsstrassennetz soll der MIV gesteuert und gelenkt werden, damit die Kapazität der Strasse ausgenutzt, in den Kernzonen keine Rückstaus auftreten und Busse und Trams nicht verspätet werden. Fokus liegt dabei auf den optimalen Verkehrsfluss für den motorisierten Individualverkehr.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 30 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse

In Allschwil soll die Ortsdurchfahrt (Oberwilerstrasse) für den Durchgangsverkehr gesperrt und kann teilweise rückgebaut werden. Begegnungszonen oder Tempo 30 Zonen können geschaffen werden. Ersetzt wird diese Hauptverkehrsverbindung neu durch den zusätzlich ausgebauten Herrenweg mit Anbindung an die Binningerstrasse.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: ca. 7 Mio. CHF
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Siedlungsorientierte Strassenabschnitte in Ortskernen

Für verschiedene Ortsdurchfahrten soll untersucht werden, wo entsprechender Handlungsbedarf besteht, und wo die Prioritäten gesetzt werden sollen.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Kosten: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil

Eine unterirdische Umfahrung der Gemeinde Allschwil soll als Abschnitt der stadtnahen Tangente umgesetzt werden. Diese Umfahrung ermöglicht langfristig zusammen mit dem Abschnitt Tunnel Bottmingen/Binningen eine Entlastung der Binningerstrasse in Allschwil, womit das gesamte Gebiet aufgewertet und verdichtet und die Tramlinie 8 gut verlängert werden kann.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
 Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
 Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
 Kosten: ca. 250 Mio. CHF
 Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Stadtnahe Tangente,
Abschnitt Tunnel Bott-
mingen / Binningen

Ein Tunnel Bottmingen / Binningen soll als Abschnitt der stadtnahen Tangente realisiert werden. Dieser Tunnel ermöglicht langfristig zusammen mit einer unterirdischen Umfahrung Allschwil eine Entlastung der Binningerstrasse in Allschwil, womit das gesamte Gebiet aufgewertet und verdichtet und die Tramlinie 8 gut verlängert werden kann.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
 Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
 Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
 Kosten: ca. 250 Mio. CHF
 Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Teilumfahrung Reinach
Süd

Die Verkehre aus dem Leimental in Richtung der H18 sollen von der Birsigtalstrasse auf eine neue Strasse im Bereich Reinach-Süd verlegt und in Richtung HLS-Anschluss Aesch geführt werden. Letzterer wird somit besser ins Verkehrsnetz integriert. Dank dieser Massnahme kann zudem die Bruggstrasse stark entlastet werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
 Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
 Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht
 Kosten: ca. 20 Mio. CHF
 Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- Für die geplanten Vorhaben sind durch den Kanton die entsprechenden Trassen mittels geeigneter Massnahmen zu sichern sowie allenfalls notwendige flankierende Massnahmen festzulegen.
- Auf staugefährdeten Strassenabschnitten und Knoten sind nach Möglichkeit Entflechtungsmassnahmen vorzusehen.
- Die öffentlichen Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- 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

- Der Kanton überprüft im Raum Angenstein das Anschlusskonzept für die H18 mit dem Ziel, die Verkehrsströme von und aus dem Laufental optimal mit dem lokalen Verkehr der Gemeinden Aesch, Duggingen, Grellingen und Dornach zu verknüpfen.
- Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richtplan separate Landratsbeschlüsse über die Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vor. Vorgängig führt er mit den Gemeinden eine Anhörung über

Inhalt und Abtretungs- bzw. Übernahmemodalitäten durch.

- c) Zubringer Allschwil bzw. Bachgraben: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Die Planung ist mit der Entwicklung eines verbesserten ÖV-Korridors zu koordinieren. Allfällige Synergien sind ebenfalls aufzuzeigen. Der Grad des Ausbaus des Zubringers Allschwil richtet sich nach der Funktion als Autobahnzubringer.
- d) Oberwil Langmattstrasse: Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden innert 5 Jahren eine vertiefte Vorstudie zur Langmattstrasse und deren flankierenden Massnahmen. Die landschaftliche Einbettung und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sind dabei speziell zu beachten. Die Entlastungswirkung für die Ortskerne von Therwil und Oberwil ist aufzuzeigen. Es ist zu prüfen, ob eine substantielle Entlastung des Ortskerns von Oberwil nur mit der Verlängerung bis zu Bielstrasse zu erreichen ist.
- e) Regionale Verkehrssteuerung: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Konzeptstudie in Absprache mit den Nachbarkantonen/-regionen.
- f) Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse: Der Kanton erarbeitet innert 3 Jahren eine Vorstudie zum Ausbau des Herrenwegs als Kantonsstrasse und der Funktionsänderung (Rückstufung) der Oberwilstrasse (Abtretung an die Gemeinde). Die verkehrliche Machbarkeit und die Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen sind dabei speziell zu beachten. Der notwendige räumliche Korridor für den Ausbau des Herrenwegs ist möglichst genau zu definieren.
- g) Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Studie über siedlungsorientierte Strassenabschnitte in den Ortsdurchfahrten. In dieser Studie wird u. a. definiert, wo Handlungsbedarf besteht und wo die Prioritäten gesetzt werden müssen.
- h) Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Der Anschlusspunkt in Allschwil Süd ist im Rahmen dieser Arbeiten genauer zu untersuchen und dessen Lage zu definieren. Es ist möglichst darauf hinzuwirken, dass Allschwil von Strassenverkehr entlastet wird und das Vorhaben auch unabhängig von ABAC realisiert werden kann.
- i) Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen: Das Vorhaben ist mit ABAC (Gundeldinger-Umfahrung) und mit STOT (bzw. generell mit der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz) zu koordinieren. Der Anschluss Dorenbach von ABAC muss so ausgestaltet werden, dass eine Weiterführung in Richtung West möglich ist. Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Wird ABAC nicht umgesetzt, ist das Weglassen eines Anschlusses im Talboden des vorderen Leimentals zu prüfen.
- j) Teilumfahrung Reinach Süd: Der Kanton erarbeitet eine Vorstudie und ein Vorprojekt.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

- Umfahrung Waldenburg, Neubau
- Umfahrung Rickenbach, Neubau
- Brislach-Zwingen, Birsbrücke, Neubau

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis eingestuft:

- Geplante Abtretungen an die Gemeinden, gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Abtretungen an die Gemeinden gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.

- Verkehrsberuhigung

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

- ~~Sundgauerstrasse, Trasseesicherung~~
- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Sissach, Netzenunterführung, Neubau
- Zubringer Allschwil bzw. Bachgraben, Trasseesicherung
- Oberwil Langmattstrasse, Trasseesicherung
- Allschwil, Ausbau Herrenweg (Trasseesicherung) und Rückstufung Oberwilerstrasse
- Siedlungsorientierte Strassenabschnitte in Ortskernen
- Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil, Trasseesicherung
- Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen, Trasseesicherung
- Teilumfahrung Reinach Süd, Trasseesicherung

A. Ausgangslage

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

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

Auf dem Schienennetz der Schweizerischen Bundesbahnen der Nordwestschweiz und im Raum der Trinationalen Agglomeration Basel wird die Regio-S-Bahn in den nächsten Jahren mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien weiter ausgebaut, denn die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Vorgesehen sind neue Bahnstationen (z.B. Pratteln Salina-Raurica und Rheinfelden Augarten) und der Ausbau der Bahnhöfe für einen raschen, komfortablen Fahrgastwechsel und behindertengerechten Bahnzugang. Bis 2008 wurden sukzessiv neue Fahrzeuge (Flirt) eingesetzt. Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen (Wisenbergertunnel, Entflechtung im Zufahrtsbereich des Bahnhofs Basel SBB) unumgänglich.

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

Mit einer Länge von ca. 13 km gilt die Waldenburgerbahn als 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.

B. Ziele

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

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

S-Bahn-Haltestelle
Pratteln Buholz

Es liegen noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der Verlängerung des Trams Nr. 14 bis Buholz zu sehen.

| | |
|-------------|--|
| Siedlung: | noch nicht untersucht |
| Wirtschaft: | noch nicht untersucht |
| Umwelt: | noch nicht untersucht |
| Kosten: | Kostenschätzung 5-7 Mio. CHF. (± 30%, Basis Januar 2000) |
| Termine: | Mittelfristig (5-15 Jahre) |

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

Für den Personenfern- und den Güterverkehr sieht SBB AG in ihrer momentanen Planung eine Entflechtung des Bahnhofes Liestal mittels Überwerfungsbauten auf Seite Adlertunnel vor. Eine Anbindung des Kopfgleises für den Regionalverkehr ist darin nicht berücksichtigt. Gemäss Planungsauftrag der SBB ist für einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal neben den übergeordneten Infrastrukturmassnahmen im Ergolzthal (Entflechtung Ostkopf Basel und Überwerfung Pratteln) ein Ausbau des Bahnhofes Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen) notwendig.

| | |
|-------------|---|
| Siedlung: | noch nicht untersucht |
| Wirtschaft: | Erhöhung der Standortattraktivität der Kantonshauptstadt Liestal mit sehr vielen Arbeitsplätzen in der Privatwirtschaft und der kantonalen Verwaltung. |
| Umwelt: | noch nicht untersucht Es sind voraussichtlich keine grösseren Probleme zu erwarten. Ein 15'-Takt auf der Strecke Basel-Liestal bildet ein weiterer Schritt, zu einer nachhaltigen Mobilität und ist ein wesentlicher Bestandteil des Regio S-Bahn Konzeptes. |
| Kosten: | ca. 50 Mio. CHF. |
| Termine: | mittelfristig (5 - 15 Jahre) |

~~Neues Perrongleis Aesch~~

~~im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel-Aesch aufgezeigt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches Perrongleis in Aesch sowie neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel-SBB.~~

| | |
|------------------------|------------------------------------|
| Siedlung: | noch nicht untersucht |
| Wirtschaft: | noch nicht untersucht |
| Umwelt: | noch nicht untersucht |
| Kosten: | ca. 20 Mio. CHF. |
| Termine: | kurzfristig (0-5 Jahre) |

S-Bahn-Birseck (15'-Takt
Verbindung Aesch-Basel
SBB) inkl. Anpassung
Signaltechnik und Wen-
degleis Aesch

Der Takt auf der S3 zwischen Aesch und Basel soll auf einen durchgehenden 15'-Takt verdichtet werden. Damit die Zugfolgezeiten verkürzt werden können, soll auf der S3 zwischen Basel und Aesch die Signaltechnik angepasst werden. Damit zwischen Basel und Aesch eine Taktverdichtung zum 15'-Takt umgesetzt werden kann, wird in Aesch ein Wendegleis erstellt: In der Verlängerung von Gleis 3 wird ein separates Wendegleis erstellt.

| | |
|-------------|---|
| Siedlung: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Wirtschaft: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Umwelt: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Kosten: | ca. 60 Mio. CHF. |
| Termine: | langfristig (ab 15 Jahre) |

Ausbau Hafnenbahn/
Ringerschliessung (Gü-
terverkehr)

Der Hafnenbahnhof Auhafen ist lediglich über eine einspurige Gleisverbindung mit dem SBB-Netz verbunden (Kopfbahnhof). Bei einer Störung in der Zufahrt ist die Hafnenbahn blockiert. Zudem steht auf den Anlagen der Hafnenbahn Birsfelden zur Abdeckung von Bedarfsspitzen zu wenig

Abstellkapazität zur Verfügung. Weitere Ausbauten im Bereich der Anlagen der Hafenbahn sind aus Platzgründen nicht möglich.

Eine Planungsstudie für eine Ringerschliessung mit zusätzlichen Abstellmöglichkeiten hat ergeben, dass Kosten und Nutzen nicht im Einklang stehen. Bevor weitere Planungsschritte eingeleitet werden ist deshalb zu klären, ob eine Ringerschliessung aus Gründen der Versorgungssicherheit überhaupt erforderlich ist.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Besserer und versorgungssicherer Anschluss - heute Zugang nur von einer Seite - sowie Schaffung einer grösseren Flexibilität im Bereich Rangierung.

Umwelt: noch nicht untersucht

Problem: Durchquerung des Industriegebietes Schweizerhalle mit erhöhtem Gefahrenpotential mit Zügen, welche ebenfalls Gefahrgüter transportieren.

Kosten: Es liegt noch keine Kostenschätzung bzw. Planungs-/Vorprojektstudie vor.

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

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

Mit dem Herzstück soll die Regio-S-Bahn attraktiver werden, indem sie die Innenstadt direkt erschliesst und die Linien aus der Region ohne Wenden miteinander verknüpft werden. Aus regionaler Sicht steht dabei eine Linienführung via Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof im Vordergrund, damit die heute bahnseitig schlecht erschlossenen Teile des Agglomerationszentrums (Basel-West/Allschwil, St. Johann, Klybeck/Kleinhüningen, Badischer Bahnhof, Roche/Breite) künftig direkt angefahren werden können.

Siedlung: Das Projekt fördert die Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte in der Region Basel in einzigartiger Weise.

Wirtschaft: Das gesamte S-Bahn-System wird massiv aufgewertet und dadurch ein dauerhaftes und nachhaltiges Wachstum der Gesamtregion ermöglicht. Durch die wendefreie Linienverknüpfung und das direkte Ansteuern verschiedener Teile des Agglomerationszentrums werden Wohn- und Arbeitsplatz-Schwerpunkte attraktiv verbunden und damit die Standortqualität stark verbessert.

Umwelt: Die markanten Reisezeitverkürzungen von und zu allen Teilen des Agglomerationszentrums - insbesondere auch den grossen Arbeitsplatzgebieten - bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Angebots respektive des Modal-Splits und tragen damit auch zur Strassenentlastung und Stauvermeidung bei.

Kosten: Die Kosten der Realisierung der Verbindung Bahnhof St. Johann-Badischer Bahnhof liegen deutlich unter jenen der bisher diskutierten Herzstück-Varianten.

Termine: Eine Realisierung in der Agglomerationsprogramm-Tranche 2014-2017 wird angestrebt, allenfalls in der Folgenden (ab 2017).

Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist der wichtigste Umsteigeknoten des regionalen öffentlichen Verkehrsnetzes im Raum Leimental-Birseck. Die Situation auf dem Bahnhofplatz, wo eine Tramlinie und vier Buslinien als Zubringer zur S-Bahn zusammenkommen, ist unübersichtlich und gefährlich. Die ungeordneten Umsteigewege werden dank dem Projekt verkürzt, sicherer und übersichtlicher gemacht. Das Projekt schafft mit einem neuen Busterminal Platz für dringend benötigte, zusätzliche Bushaltestellen. Die Tramhaltestelle kommt direkt an das Bahnperon zu liegen. Eine neue, zentrale Unterführung ermöglicht kurze Umsteigewege auf die Bahn.

Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Damit die notwendige Taktverdichtung vorgenommen werden kann, ist der Doppelspurausbau des Abschnitts von der Endhaltestelle bis zur Haltestelle Stollenrain zwingend.

Eng mit dem Verkehrsprojekt verknüpft ist eine neue Überbauung unmittelbar neben dem Bahnhof. Die neuen Gebäude mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung unterstützen die Entwicklung am wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

Siedlung: Mit diesem Projekt wird gleichzeitig mit einer neuen Überbauung das Bahnhofgebiet aufgewertet und die Siedlungsentwicklung nach innen an idealer Lage gefördert.

Wirtschaft: Durch seine Funktion als zentraler Umsteigeknoten mit einem Einzugsgebiet von über 50'000 Einwohnern haben Verbesserungen am Bahnhof Dornach-Arlesheim einen überaus grossen Nutzen.

Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Der Doppelspurausbau des Abschnitts bis zur Haltestelle Stollenrain ist für notwendige Taktverdichtung zwingend.

Umwelt: Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturvorhaben bildet ein weiterer Schritt zu einer nachhaltigen Mobilität und ist teilweise auch Bestandteil des Regio-S-Bahn Konzeptes.

Kosten: rund 30 Mio. Fr.
Das Bauprojekt liegt vor.

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

Doppelspurausbau Ettingen-Flüh

Im Jahr 2012 ist vorgesehen, den Fahrplan der Tramlinie 10 vom 10-Minutentakt zum 7.5-Minutentakt zu verdichten. Damit die solothurnischen Gemeinden Witterswil, Bättwil und Flüh ebenfalls von dieser Verdichtung profitieren können und keine Angebotsausdünnung zum 15-Minutentakt hinnehmen müssen, ist die Infrastruktur zwischen Ettingen und Flüh teilweise auf Doppelspur auszubauen. Vorgesehen sind zwei Doppelspurabschnitte: Ettingen bis Sonnenrain, sowie Witterswil bis Bättwil.

Siedlung:

Wirtschaft:

Umwelt:

Kosten: rund 20 Mio. CHF (exkl. MwSt)

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

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

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

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

Siedlung: Verbesserte und neue direkte ÖV-Erschliessung des Leimentales mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB.

Wirtschaft: Direkte ÖV-Anbindung des Leimentales an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden mit entsprechenden Reisezeitverkürzungen.

Umwelt: Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, dichtbesiedelten Arbeits- und Wohngebiet.

Kosten: rund 17 Mio. Fr.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB

(Tramtunnel-Bruderholz)

~~Als langfristige Option der Verbesserung der Anbindung des Leimentales an die Stadt Basel wird ein Tramtunnel zwischen 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. Fr~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Tramverlängerung Bin-
ningen - Oberwil

(Tramtunnel Bruderholz)

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

~~Siedlung: noch nicht untersucht~~

~~Wirtschaft: noch nicht untersucht~~

~~Umwelt: noch nicht untersucht~~

~~Kosten: noch nicht untersucht~~

~~Termine: langfristig (> 15 Jahre)~~

Tramverlängerung Linie 2
Bottmingen

Die Tramlinie 2 soll bis nach Bottmingen verlängert werden.

Siedlung: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Wirtschaft: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Umwelt: Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht

Kosten: ca. 80 Mio. CHF.

Termine: langfristig (ab 15 Jahre)

Tramverlängerung
Pratteln - Buholz

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

Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein rechtskräftiges Generelles Projekt vor mit entsprechender Genehmigung des BAV. Das Trassees 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)

Tramverlängerung
Pratteln - Augst

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

Eine wesentliche Massnahme im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist die Verlängerung des bestehenden Tramtrassees 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.

Wirtschaft: Die verkehrliche Erschliessung ist eine wichtige Voraussetzung für die Bereitstellung attraktiver Wirtschaftsstandorte im Perimeter Salina Raurica.

Umwelt: Noch nicht abschliessend untersucht. Durch die Schaffung eines attraktiven ÖV-Angebotes können die Umweltauswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemindert werden.

Kosten: keine aktuellen Angaben

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental

Das Leimen-/ Birsigtal ist stadtnah und dicht besiedelt, verfügt aber weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Mittelfristig stellt eine Beschleunigung der radialen Tramlinien im Leimental die massgebende Handlungsoption dar. 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. 6 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tangentialverbindung
Tramverbindung Reinach–Dornach

Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südumfahrung Basel" wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Tramlinien 11 und 10 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach geprüft und die Machbarkeit nachgewiesen. Die gemachten Abklärungen genügen jedoch nicht, um bereits definitive Entscheide zu treffen.

Zur Realisierung des Vorhabens wären im Wesentlichen eine neue Brücke über die Schweizerische Hauptverkehrsstrasse 18 sowie eine neue Tramunterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsbrücke bzw. bei den Kreiseln Dornacherstrasse - Bruggstrasse nötig. Es ist davon auszugehen, dass die bestehende Brücke ersetzt werden muss. Eine eigene Verkehrsfläche für den öffentlichen Verkehr ist auf dieser stark staugefährdeten Achse äusserst wichtig.

~~Als Zwischenlösung wurde ein Probetrieb (Bus) bis Ende 2009 eingeführt.~~

Siedlung: Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes "Kägen" mit vielen Arbeitsplätzen wird mittels eines neuen und attraktiven ÖV-Angebotes für eine grosse Anzahl von Personen/Pendler neu erschlossen.

Wirtschaft: Verbesserte wie auch neue, attraktive ÖV-Erschliessung mit direktem Zugang

| | |
|---|--|
| | zu den SBB-Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Basel SBB. Zusätzliche Steigerung der Standortattraktivität des wichtigen Gewerbegebietes "Kägen". |
| Umwelt: | Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, mit vielen Arbeitsplätzen ausgestatteten Arbeits- und Einkaufsgebiet. |
| Kosten: | Kostenschätzung 30-ca. 100 Mio. Fr. (+/- 30%, Basis August 2003, Traminfrastruktur) |
| Termine: | mittelfristig (5 - 15 Jahre) |
| Ausbau Knoten/Bahnhof Bottmingen | Der Bahnhof Bottmingen soll als ÖV-Knoten ausgestaltet werden. |
| Siedlung: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Wirtschaft: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Umwelt: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Kosten: | ca. 7 Mio. CHF. |
| Termine: | langfristig (ab 15 Jahre) |
| ÖV-Korridor Hegenheim-Bachgraben-St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann) | Im Rahmen der C14-Studie wurde die Idee einer neuen Tram-Verbindung zwischen der S-Bahn-Haltestelle St. Johann, Bachgraben (Allschwil) und Hégenheim lanciert. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrskorridors Bachgraben-St-Johann (z. B. auch Zubringer Allschwil) gilt es die Idee eines ÖV-Korridors vertieft zu prüfen. |
| Siedlung: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Wirtschaft: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Umwelt: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Kosten: | ca. 7 Mio. CHF. |
| Termine: | mittelfristig (5 - 15 Jahre) |
| Tramverlängerung Linie 8 Allschwil | Die Tramlinie 8 soll zwischen Basel Neuweilerstrasse und dem Gebiet Allschwil-Letten verlängert werden. |
| Siedlung: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Wirtschaft: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Umwelt: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Kosten: | ca. 70 Mio. CHF. |
| Termine: | langfristig (ab 15 Jahre) |
| Tieferlegung Regiotram | Das Tram zwischen Bottmingen und Basel soll unter die Erde verlegt werden. Das ist eine verkehrsplanerische Massnahme, wodurch insbesondere die dichteren Siedlungsgebiete Therwil – Oberwil besser an Basel (Zentrum, Bahnhof) angebunden werden. Die Verbindung wird schneller, zudem sind höhere Frequenzen möglich. Die Tieferlegung lässt sich zusätzlich mit anderen Verkehrsmassnahmen kombinieren. So erhält durch die Verlängerung der Tramlinie 2 das Gebiet Binningen-Bottmingen durch seine spezifische Lage im Siedlungskorridor eine bessere ÖV-Erschliessung. Durch die Tieferlegung entsteht Platz in der Bottmingerstrasse, der sowohl dem MIV zu Gute kommt (besserer Durchfluss an Kreuzungen) als auch dem LV (mehr Platz). Andererseits ist die Tieferlegung eine städtebauliche Massnahme. Infolge ihrer hohen Geschwindigkeit ist die Tramlinie heute baulich vom übrigen Strassenraum abgetrennt. Diese Trennwirkung kann aufgehoben werden. Die Quartiere wachsen zusammen, die Bottmingerstrasse wird zur Saumlinie. Wichtige Nutzungen (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten) und Naherholungsgebiete (Birsigraum, Bruderholz) werden für das gesamte Tal zu Fuss besser erreichbar. Die vielen heute unernutzten Flächen entlang der Strasse bilden zudem eine grosse Reserve an Entwicklungszonen. Auch der Strassenraum selber (durchschnittlich 32 m breit) kann massiv aufgewertet werden (breite Gehbeiriche, Baumreihen). Der attraktive Strassenraum, die Adressbildung, die direkte Erschliessung |

und evt. Parkplätze im Strassenraum stärken das lokale Gewerbe. Ein abschliessender Variantenvergleich zwischen der Tieferlegung Regiotram und dem Tramtunnel Bruderholz muss noch durchgeführt werden, weshalb bis auf Weiteres beide Vorhaben im Richtplan geführt werden.

| | |
|-------------|---|
| Siedlung: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Wirtschaft: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Umwelt: | Als Einzelmassnahme noch nicht im Detail untersucht |
| Kosten: | ca. 340 Mio. CHF. |
| Termine: | langfristig (ab 15 Jahre) |

D. 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 S 3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- c) Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätvorsorge (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.

Planungsanweisungen

~~Der Regierungsrat wird beauftragt, bezüglich der Linienführung der S-Bahn (Horzstück Regio-S-Bahn) mit dem Kanton Basel-Stadt das Gespräch aufzunehmen.~~

- a) S-Bahn-Birseck: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Potenzialanalyse und eine betriebliche Machbarkeitsstudie zur Taktverdichtung der S-Bahn im Birseck. Die entsprechenden Kosten werden ebenfalls ermittelt.
- b) Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren ein Betriebskonzept und eine betriebliche Machbarkeitsstudie zur Tramlinie 10 im Leimental. Das Vorhaben ist mit allfällig notwendigen flankierenden Massnahmen zu ABAC (Gundeldinger-Umfahrung) abzustimmen. Allfällige negative Auswirkungen auf die Zerschneidung oder die städtebauliche Qualität sind zu minimieren bzw. zu vermeiden.
- c) Ausbau Knoten/Bahnhof Bottmingen: Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Vorstudie und ein Vorprojekt. Die Anpassungen sind mit dem umliegenden Strassennetz (Buszubringer-Strecken, Verkehrsfluss) abzustimmen und eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Hauptverkehrsstrasse zu prüfen.
- d) ÖV-Korridor Hegenheim-Bachgraben-St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann): Der Kanton erarbeitet innert 3 Jahren ein öV-Angebotskonzept und die notwendigen Vorstudien für die bauliche Umsetzung in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Die Planung ist mit der Entwicklung eines Zubringers Allschwil zu koordinieren. Allfällige Synergien sind ebenfalls aufzuzeigen.

- e) Tramverbindung Reinach-Dornach: Der Kanton erarbeitet innert 3 Jahren eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (inkl. Variantenvergleich) bezüglich ÖV-Verbindung zwischen Reinach und Dornach.
- f) Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen: Der Kanton erarbeitet eine Vorstudie mit dem Ziel den notwendigen Platzbedarf planerisch zu sichern.
- g) Tramverlängerung Linie 8 Allschwil: Der Kanton erarbeitet eine umfassende Vorstudie (inkl. ZMB, Angebotskonzept öV in Bezug auf die Tramlinien 6 und 8). Die Verknüpfung der Tramlinien 6 und 8 sowie die Auswirkungen dieser Verknüpfung sind zu prüfen und im Rahmen der ZMB zu bewerten.
- h) Tieferlegung Regiotram: Der Kanton erarbeitet eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit BS. Dabei gilt es auch die Tieferlegung des Regiotrams mit einem Tramtunnel Bruderholz zu vergleichen. Beim tiefergelegten Regiotram sind verschiedene Angebotskonzepte (wie Beibehalten der heutigen Haltestellen) zu prüfen.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen:

- Bahnhof Dornach-Arlesheim/Doppelspurausbau Stollenrain
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- Doppelspurausbau Ettingen-Flüh (bis Kantonsgrenze)

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

- Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (Trasseesicherung)
- Tramverlängerung Pratteln-Augst (Trasseesicherung)

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- ~~Neues Perrongleis Aesch~~
- Ausbau Hafenbahn/Ringerschliessung (Güterverkehr)
- Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)
- Tramtunnel Bruderholz
- ~~Tramverbindung Binningen-Oberwil~~
- Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental (ÖV-Korridor)
- Ausbau Knoten/Bahnhof Bottmingen
- ÖV-Korridor Hegenheim-Bachgraben-St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann) (ÖV-Korridor)
- ~~Tangentialverbindung~~ Tramverbindung Reinach-Dornach (Trasseesicherung)
- Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen (Trasseesicherung)
- Tramverlängerung Linie 8 Allschwil (Trasseesicherung)
- Tieferlegung Regiotram (Trasseesicherung)

A. Ausgangslage

Am 7. Mai 1987 beschloss der Landrat den Regionalplan "Radrouten im Kanton Basel-Landschaft". Am 29. Oktober 1998 hat der Landrat den revidierten und ergänzten Regionalplan Radrouten unter Miteinbezug des Bezirkes Laufen beschlossen. Gleichzeitig wurde der dritte Rahmenkredit bewilligt, um die letzte Etappe des Radroutennetzes zu realisieren. Vom gesamten Netz von 297 km sind bisher rund 200 km ausgebaut und mit Wegweisern ausgeschildert.

Die kantonalen Radrouten dienen primär dem täglichen Veloverkehr. Die Linienführung muss deshalb möglichst direkt und hindernisfrei für eine zügige Fahrweise bei guter Verkehrssicherheit gewählt werden. Das Radroutennetz umfasst die wichtigen Längsachsen in den Tälern des Kantons sowie die Querverbindungen dazu. Sämtliche Routen werden bis zu den Kantons- bzw. Landesgrenzen geführt und finden ihre Fortsetzung in den Nachbarkantonen, sei dies in Basel-Stadt, im hinteren Leimental, bei den Juraübergängen oder in Richtung Fricktal.

Das kantonale Radroutennetz wird von nationalen und regionalen touristischen Routen ergänzt. Diese Routen basieren auf den Angaben der Stiftung "Veloland Schweiz" für die Schweizer Radwanderwege sowie der Radwanderkarte der Region Nordwestschweiz, Oberelsass und Südlicher Schwarzwald mit dem Dreiland-Radweg. Andererseits wird das Kantonsnetz aber auch in diversen Gemeinden durch lokale, feingliedrige kommunale Radrouten ergänzt und verfeinert.

Gemäss § 6 Abs. 2 des kantonalen Strassengesetzes sind die Radrouten nach der Fertigstellung Bestandteil des Gemeindestrassennetzes. Die bauliche und betriebliche Gestaltung wird vielmals aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen sowie gestützt auf die Projektierungsrichtlinien für die Radrouten im Kanton Basel-Landschaft im Rahmen der Projektierung definiert. Dabei gilt für Konfliktstellen der Grundsatz, Massnahmen nach Möglichkeit sowohl für routinierte als auch für weniger verkehrsgewohnte Radfahrer zu treffen.

B. Ziele

- a) Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. (KORE)
- b) Für eine ökologisch sinnvolle Mobilität sind die räumlichen Voraussetzungen weiterzuentwickeln. (KORE)
- c) Mit dem Veloverkehr soll eine nachhaltige und gesunde Mobilität im Kanton Basel-Landschaft gezielt gefördert werden.
- d) Die Verkehrssicherheit ist gezielt zu verbessern.
- e) Das kantonale Radroutennetz ist möglichst rasch zu realisieren.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- | | |
|--|--|
| Verkehr | <ul style="list-style-type: none">▪ Förderung einer nachhaltigen und gesunden Mobilität▪ Förderung des Veloverkehrs |
| Siedlung | <ul style="list-style-type: none">▪ Schutz der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen▪ Schaffung und Erhalt von sicheren Radrouten insbesondere für den Bereich zwischen 3 - 5 km |
| Erholung/Wohlfahrt | <ul style="list-style-type: none">▪ Gesundheitsförderung |
| Soziale Aspekte | <ul style="list-style-type: none">▪ Verbesserung der Erreichbarkeit der öffentlichen Bauten und Anlagen▪ Förderung der sozialen Kontakte unter den BewohnerInnen |
| Wirtschaftliche Aspekte | <ul style="list-style-type: none">▪ Primär: Erschliessung von Räumen des täglichen Verkehrs▪ Sekundär: Tourismusförderung |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | <ul style="list-style-type: none">▪ Okt. 1998: Rahmenkredit 3. Etappe 25 Mio. CHF (inkl. Einbezug des Laufentals) |

| | | |
|--------|-------------------|--|
| Umwelt | Natur/Landschaft | ▪ kein Gefährdungspotenzial |
| | Grundwasser/Boden | ▪ kein Gefährdungspotenzial |
| | Lärm/Luft | ▪ Entlastung anderer Verkehre/Verminderung der Emissionen ▪ lautlose Fortbewegungsart/Mobilität |

D. Beschlüsse

| | |
|-----------------------|--|
| Planungsgrundsätze | Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. |
| Planungsanweisungen | <ol style="list-style-type: none"> a) Der Kanton stellt das Radroutennetz (auf der Basis des Radroutenplans von 1998) bis 2020 fertig und optimiert es weiter. b) Verkehrsintensive Einrichtungen sind soweit möglich über kantonale Radrouten zu erschliessen. c) Der Kanton signalisiert das Netz der kantonalen Radrouten und sorgt für den Unterhalt der Signalisation. d) Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren ein Konzept zur Weiterentwicklung des Velonetzes. Als neue Netzelemente werden Veloschnellrouten geprüft. In einer Vorstudienphase werden zwei Pilotstrecken (im Fokus stehen die Korridore Basel–Therwil, Therwil–Dornach und Korridore im Raum Birseck und Allschwil) in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden mit unterschiedlichen Ausbauvarianten geplant und bewertet, um u. a. auf dieser Grundlage die Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes festzulegen und die zwei Pilotstrecken zur Baureife zu führen. |
| Örtliche Festlegungen | <p>Festsetzung</p> <p>Das Radroutennetz gemäss der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur wird festgesetzt.</p> |

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft



Richtplan-Gesamtkarte Anpassung 2013, Entwurf - Variante "Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente"

Masstab 1:50'000

Beschlussinhalt

- V 2.1** **Übergeordnete Projekte**
Trasseesicherung

- V 2.2** **Kantonsstrassennetz**
Trasseesicherung
Aufhebung Trasseesicherung

- V 2.3** **Schienennetz, ÖV**
ÖV-Korridor
Trasseesicherung Schmalspur

Richtplan- aussage (neu)



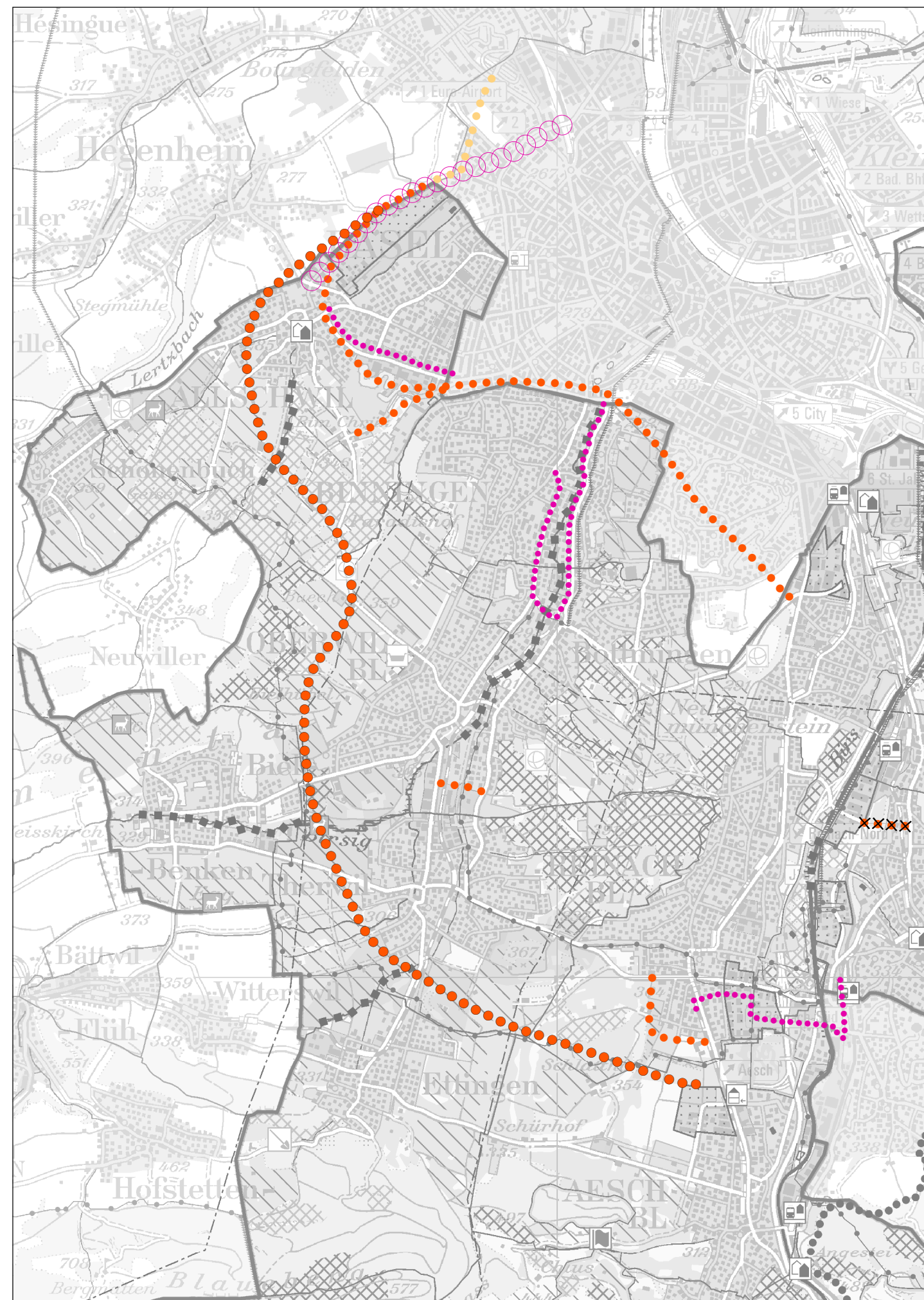
Informativer Inhalt

Trasseesicherung, ausserkantonal



Beschlüsse:

| | | |
|-------------------------|-----|-----|
| Regierungsratsbeschluss | Nr. | vom |
| Landratsbeschluss | Nr. | vom |
| Bundesratsbeschluss | Nr. | vom |



Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft



Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur Anpassung 2013, Entwurf - Variante "Ausbau inkl. Trasseesicherung äussere Tangente"

Massstab 1:50'000

Beschlussinhalt

- V 2.1** **Übergeordnete Projekte**
Trasseesicherung
- V 2.2** **Kantonsstrassennetz**
Trasseesicherung
an Gemeinde abzutretende Kantonsstrasse
Aufhebung Trasseesicherung
- V 2.3** **Schienennetz, ÖV**
Trasseesicherung Schmalspur

Richtplan- aussage (neu)



Beschlüsse:

| Regierungsratsbeschluss | Nr. | vom |
|-------------------------|-----|-----|
| Landratsbeschluss | Nr. | vom |
| Bundesratsbeschluss | Nr. | vom |

