

Vorlage an den Landrat

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)

Anpassung 2017 (Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation)

[wird vom System eingesetzt]

vom [wird vom System eingesetzt]

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung ([RPG](#)) vom 22. Juni 1979 werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthafte bessere Lösung möglich ist. Im Rahmen des Richtplanverfahrens können aber auch Aufträge des Parlaments an den Regierungsrat, Aufträge des Bundesrats an den Kanton sowie erledigte Aufträge zu Anpassungen führen.

Mit der vorliegenden Landratsvorlage sollen insgesamt vier bestehende Objektblätter (V 1.2, V 2.1, V 2.2 und V 2.3) samt den entsprechenden Einträgen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur im kantonalen Richtplan ([KRIP](#)) angepasst werden.

Auslöser dieser Richtplananpassung ist die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation und die offizielle Einreichung beim Bund Ende Dezember 2016. Gemäss Vorgaben von Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer ([MinVG](#)) wird für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der richtplanrelevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6 gemäss Weisung des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen. Im Übrigen werden unter anderem weitere, rechtliche Aspekte unter Ziffer 2.1.2 dieser Vorlage erläutert.

Eine finanzielle Mitbeteiligung des Bundes an agglomerationsrelevanten Verkehrsinfrastrukturmassnahmen setzt die Ausarbeitung eines Agglomerationsprogramms in den Bereichen Siedlung und Verkehr voraus. Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes, wobei hierfür auch die nicht infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Siedlung, Verkehr und Landschaft entscheidend sind.

Im Vergleich zur 1. Generation und 2. Generation der Agglomerationsprogramme sind höhere Anforderungen zu erfüllen und ist von einer noch grösseren Konkurrenz der eingereichten Agglomerationsprogramme auszugehen. Über die Massnahmen aller Agglomerationsprogramme wird der Bundesrat dem Parlament voraussichtlich im Jahr 2018 eine Botschaft zur 3. Generation der Agglomerationsprogramme unterbreiten. Auf der Grundlage des entsprechenden Beschlusses werden dann Leistungsvereinbarungen mit den Trägerschaften der Agglomerationen abgeschlossen und die Freigabe der Mittel beim Bundesparlament periodisch beantragt.

Zudem hat der Bundesrat zum Bereich Verkehr im Zusammenhang mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans vom 7. März 2017 unter Ziffer 3 festgehalten, dass die Massnahme "Entflechtung Pratteln (1. Etappe)" als Zwischenergebnis (anstelle Festsetzung) genehmigt wird. Diese Änderung ist bereits übernommen worden. Des Weiteren hat der Bundesrat den Kanton unter Ziffer 8 beauftragt, bei der Weiterentwicklung des Richtplans hinsichtlich der übergeordneten Massnahmen strikt zwischen Projekten nationaler und kantonalen Zuständigkeit zu unterscheiden. Zur Umsetzung dieses Auftrags wird bei Projekten, bei welchen im Rahmen der vorliegenden Richtplananpassung Veränderungen vorgenommen werden, neu der Zusatz ("Kompetenz Bund") ergänzt, wenn es sich um Projekte in Bundeshoheit handelt.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Bericht	4
2.1.	Ausgangslage	4
2.1.1.	Agglomerationsprogramm Basel und strategische Mobilitätsaspekte im Richtplan des Kantons Basel-Landschaft	4
2.1.2.	Was sind Agglomerationsprogramme	4
2.1.3.	Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation	5
2.1.4.	Abstimmung Siedlung und Verkehr bzw. zwischen Gemeinden, Regionen und Kantonen in den Gefässen des Agglomerationsprogramms Basel	6
2.1.5.	Verankerung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation im Kantonalen Richtplan	7
2.1.6.	Siedlungsprojekte gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation (Kt. BL)	7
2.1.7.	Verkehrsprojekte gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation	9
3.	Erläuterungen zu den Anpassungen der Objektblätter	12
3.1.	Generelle Vorbemerkungen	12
3.2.	Anpassung Objektblatt V 1.2 Agglomerationsprogramm	12
3.3.	Anpassung Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Projekte	12
3.4.	Anpassung Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz	14
3.5.	Anpassung Objektblatt V 2.3 Schienennetz	15
3.6.	Erläuterungen zu den Änderungen der Richtplanlegenden und Richtplankarten	16
3.6.1.	Änderungen Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur	16
3.6.2.	Anpassung Richtplan-Gesamtkarte	17
4.	Fortschreibung	18
5.	Kosten	20
5.1.	Allgemeines	20
5.2.	Projekte des Kantons Basel-Landschaft aus dem Agglomerationsprogramm Basel	20
5.3.	Finanzrechtliche Prüfung	22
6.	Regulierungsfolgenabschätzung	22
7.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	22
7.1.	Generelle Stimmungslage zur KRIP-Anpassung 2017	22
7.2.	Detailanträge zu den Objektblättern	22
7.3.	Forderungen zur Richtplankarte	22
7.4.	Weitere Anpassungsanträge	22
8.	Antrag	23
8.1	Beschluss	23
9.	Anhang	23

2. Bericht

2.1. Ausgangslage

2.1.1. Agglomerationsprogramm Basel und strategische Mobilitätsaspekte im Richtplan des Kantons Basel-Landschaft

Die vorliegende Anpassung des Kantonalen Richtplans ist ausgelöst durch die Einreichung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation, beim Bund, wie in den folgenden Kapiteln, insbesondere Kap. 2.1.5, näher erläutert wird. Der Erarbeitung des Baselbieter Anteils am Agglomerationsprogramm lagen unter anderem die mobilitäts- und verkehrsstrategischen Vorgaben des rechtskräftigen Kantonalen Richtplans zu Grunde, wie sie insbesondere im Objektblatt V 1.1 (Gesamtverkehrsschau) sowie in den Planungsgrundsätzen der nachfolgenden Objektblätter verankert sind. Folglich wird durch das Agglomerationsprogramm auch kein Änderungsbedarf in diesen strategischen Vorgaben ausgelöst und entsprechend mit der vorliegenden Vorlage keine solchen Änderungen unterbreitet. Die vorliegend unterbreiteten Änderungen beziehen sich grossmehrheitlich auf konkrete Einzelvorhaben und die entsprechenden richtplanerischen Vorgaben dazu (siehe auch Erläuterungen in Kap. 3). Hier besteht kurzfristig Handlungsbedarf.

Der Regierungsrat beabsichtigt jedoch zusätzlich zur längerfristigen Weiterentwicklung der Mobilität im Kanton unabhängig vom Agglomerationsprogramm eine Mobilitätsstrategie vorzulegen und für diejenigen Aspekte mit massgeblichen räumlichen Auswirkungen entsprechende Änderungen des kantonalen Richtplans zu beantragen. Es ist vorgesehen, eine entsprechende Landratsvorlage zu erarbeiten und vorzulegen, wenn die vorliegende Vorlage verabschiedet ist.

2.1.2. Was sind Agglomerationsprogramme

Die Agglomerationsprogramme bilden einen wichtigen Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Sie bestehen typischerweise aus urbanen Räumen mit einer Kernstadt und mit ihr verzahnten Siedlungsgebieten. Im Bericht "Agglomerationspolitik des Bundes" hat der Bundesrat Ende 2001 dazu seine Strategie festgelegt. Aufgrund der guten Erfahrungen mit der 2001 eingeführten – jedoch zeitlich befristeten – Agglomerationspolitik hat der Bundesrat entschieden, die Agglomerationspolitik zu konsolidieren und weiterzuentwickeln. Um auch in Zukunft Projekte für den Agglomerationsverkehr unterstützen zu können und auch die Finanzierung der Nationalstrassen langfristig zu sichern, haben Bundesrat und Parlament auf Verfassungsstufe den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds ([NAF](#)) geschaffen. Dieser neue Fonds wurde im Februar 2017 vom Souverän gutgeheissen. Er soll 2018 in Kraft treten. Damit wird die heute noch gültige Gesetzgebung zum Infrastrukturfonds ([IFG](#)) zukünftig durch die Gesetzgebung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds ([NAF](#)) abgelöst.

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument und soll gemeinde-, kantons- und landesübergreifend im funktionalen Raum der Agglomeration, auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmt, die Verkehrssysteme der Agglomerationen verbessern (Art. 17a Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer; [MinVG](#)). Es wirkt primär anreizorientiert (Art. 17c MinVG). Das heisst, erst das Vorliegen eines Agglomerationsprogramms kann die Fördermittel des Bundes für Verkehrsinfrastrukturen auslösen. Allerdings muss das Agglomerationsprogramm inhaltliche und formale Grundanforderungen (GA) erfüllen, damit Bundesbeiträge ausgelöst werden können (vgl. auch [Weisung](#) über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015). Voraussetzungen für Bundesbeiträge sind:

- GA1: Partizipation; Einbindung und politische Abstimmung schweizerischer und ausländischer Gebietskörperschaften (Gemeinden, regionale Körperschaften, Kantone und Länder) einerseits und die Bevölkerung andererseits
- GA2: Bestimmung einer Trägerschaft

- GA3: Analyse von Ist-Zustand und Entwicklungstrends sowie Identifikation von Stärken, Schwächen, Chancen, Risiken und Handlungsbedarf
- GA4: Entwicklung von Massnahmen in allen Bereichen, in Kohärenz zu Zukunftsbild, Teilstrategien und Priorisierung (erkennbarer roter Faden)
- GA5: Beschreibung und Begründung der prioritären Massnahmen
- GA6: Sicherung von Umsetzung und Controlling; Massnahmen müssen in kantonale Planung eingebunden und behördenverbindlich verankert sein (A-Projekte müssen im kantonalen Richtplan den Status "Festsetzung" haben)

Das unter Federführung der Geschäftsstelle Agglo Basel erarbeitete Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, koordiniert die Verkehrs-, Siedlungs- und Landschaftsentwicklung in der trinationalen Agglomeration Basel. Es umfasst inhaltlich und zeitlich koordinierte und priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungs- und Landschaftsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger des ganzen Agglomerationsraums. Es handelt sich beim Agglomerationsprogramm um ein langfristiges Planungsinstrument, welches periodisch (alle vier Jahre) zu überarbeiten ist und aus vier Teilen besteht:

- einem Konzeptteil (Zukunftsbild),
- einem Analyseteil,
- einem (Teil-) Strategieteil und
- einem Massnahmenteil.

Die Freigabe der Bundesmittel erfolgt alle vier Jahre. Dies macht der Bund von obgenannten Voraussetzungen sowie von der Gesamtwirkung der vorgesehenen Massnahmen in den Bereichen Verkehr, Siedlung und Landschaft abhängig. Eine Mitfinanzierung durch den Bund beträgt höchstens 50 Prozent der anrechenbaren Kosten. Den Vorrang haben dabei Agglomerationsprogramme, die zur Lösung der grössten Verkehrs- und Umweltprobleme beitragen (Art. 17d Abs. 1 und 3 MinVG).

Im Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer und der Nationalstrassenabgabe (MinVG) ist festgehalten, dass die Trägerschaften in den Agglomerationsprogrammen nachzuweisen haben, dass und wie sie die Voraussetzungen für Bundesbeiträge erfüllen.

2.1.3. Schwerpunkte des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation

Mit der Gründung des Vereins Agglo Basel im Sommer 2014 sind die deutschen und französischen Partner nun gleichberechtigt in die Trägerschaft integriert. Agglo Basel hat sich zur trinationalen Koordinationszentrale für eine abgestimmte und qualitätsvolle Verkehrs- und Siedlungsplanung entwickelt. Gleichzeitig wurden auch die Gemeinden enger in die Arbeiten eingebunden. In verschiedenen Workshops wurde gemeinsam mit den Städten und Gemeinden an der konkreten Umsetzung des Zukunftsbildes 2030 gearbeitet. Inhaltlich misst das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms der trinationalen S-Bahn eine herausragende strategische Rolle als strukturierendes Element der Siedlungsplanung bei und verpflichtet zu einer grenzüberschreitend abgestimmten Angebotsplanung. Und schliesslich liegen dem Agglomerationsprogramm erstmals Grundzüge einer trinational abgestimmten Strategie Strasse zu Grunde.

Um die Entscheidungsstrukturen besser abzustützen und effizienter zu gestalten, wurde am 1. Juli 2014 der Verein Agglo Basel nach Schweizerischem Recht gegründet. Mitglieder des Vereins sind die Kantone AG, BL, BS, SO, der Landkreis Lörrach mit dem RVHB sowie die Communauté d'Agglomération des Trois Frontières (CA3F). Die politische Steuerung und die Geschäftsleitung wurden der neuen Trägerschaftsstruktur angepasst und die Fachgruppen ausgebaut (z. B. FG Raumplanung, FG Strasse, FG S-Bahn). Neu beteiligen sich auch alle partizipierenden Partner an den Kosten.

Die mit dem Zukunftsbild erarbeitete Vision gibt den Orientierungsrahmen für die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung bis 2030 vor. Die konkrete Realisierung des Zukunftsbildes findet auf der kommunalen Ebene statt. Im Rahmen der Erarbeitung der 3. Generation der Agglomerationsprogramme stand die Zusammenarbeit mit den Gemeinden deshalb im Vordergrund. Die Kooperation zwischen Geschäftsstelle Agglo Basel und Gemeinden ist korridorweise erfolgt. In jedem Korridor ist eine neue und grenzüberschreitende Zusammenarbeit aufgegleist. Die Gemeinden der Korridore befürworten die Zusammenarbeit im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel. Bei den Diskussionspunkten "Projekte" und "Organisation" sind die Prozesse angelaufen und stossen auf zunehmendes Interesse. Anhand der Teilstrategien und Massnahmen wird grenzüberschreitend an der Umsetzung der Vision gearbeitet, um eine nachhaltige, prosperierende Entwicklung der Agglomeration Basel sicherzustellen. Dabei gilt es in jedem Korridor kommunale, regionale und kantonale Aktivitäten mit unterschiedlichen Akteuren und Zeithorizonten zu koordinieren. Ein gut etablierter und längerfristig ausgerichteter Austausch ist von grosser Bedeutung um alle Projekte und Planungen möglichst gut aufeinander abzustimmen.

2.1.4. Abstimmung Siedlung und Verkehr bzw. zwischen Gemeinden, Regionen und Kantonen in den Gefässen des Agglomerationsprogramms Basel

Das im Rahmen des Agglomerationsprogramms der 2. Generation entwickelte Zukunftsbild wurde in der 3. Generation weiterentwickelt und zugleich mit den acht Korridoren der Agglomeration Basel (Leimental, Birstal, Ergolzthal, Wiesental, Laufental/Thierstein, Hochrhein, Oberrhein/Kandertal und Pays de Saint-Louis) und den laufenden Richtplanrevisionen der Kantone, der Überarbeitung des Regionalplans Hochrhein-Bodensee auf deutscher Seite sowie jener des "Schéma de Cohérence Territoriale" (SCOT) auf französischer Seite abgestimmt. Das Zukunftsbild enthält drei neue ländliche Entwicklungsachsen: das Waldenburgertal im Kanton Basel-Landschaft, das Kandertal im Landkreis Lörrach und die Achse Hegenheim – Bartenheim im Pays de Saint-Louis.

Als Auftrag aus dem Agglomerationsprogramm 2. Generation heraus wurde auch die überkommunale Zusammenarbeit hinsichtlich Raumplanung und Verkehr verstärkt in Angriff genommen. So werden die Siedlungsentwicklung und der Verkehr auch im Rahmen eines Bottom-up-Prozess besser aufeinander abgestimmt und das Zukunftsbild in einem kleineren Massstab verankert und vertieft.

Nach Vorbild der Agglomeration Genf sind inzwischen im Rahmen der Zusammenarbeit überall Korridore definiert und initialisiert; insgesamt acht Korridore wie bereits vorangehend aufgeführt. In ihnen werden konkret die agglomerationsrelevanten Siedlungsprojekte der Gemeinden identifiziert und mit den erforderlichen Mobilitätsanforderungen verknüpft. Für den Richtplan des Kantons Basel-Landschaft unmittelbar relevant sind die Abstimmungsergebnisse der Korridore Leimental, Birstal, Ergolzthal, Laufental/Thierstein und Hochrhein.

In einigen Korridoren wurde als Grundlage für die Abstimmungsarbeiten die Erarbeitung von regionalen Leitbildern oder Raumkonzepten an die Hand genommen. Die Region Laufental/Thierstein hat im Spätsommer 2015 ihr Zukunftsbild verabschiedet, die Region Birsstadt im Frühsommer 2016. Die übrigen Korridorprozesse befinden sich jeweils in unterschiedlichen Stadien mit den gleichen/ähnlichen Zielsetzungen.

Aus dem Abstimmungsprozess gingen aber in allen Korridoren am Ende der vierjährigen Agglomerationsprogrammperiode nebst den Siedlungsprojekten jeweils auch die konkreten, für diese Landratsvorlage relevanten Verkehrs-Infrastrukturprojekte hervor, mit denen in den dafür vorgesehenen Zeiträumen im 4-Jahresrhythmus begonnen werden soll (Projekte A-Horizont). Auch mittel- bis längerfristig zu realisierende Projekte (Projekte B- und C-Horizont) wurden in die Projektliste des Agglomerationsprogramms aufgenommen.

2.1.5. Verankerung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation im Kantonalen Richtplan

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) vom 22. Juni 1979 werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist.

Der Anpassungsbedarf für die zu behandelnden Objektblätter des kantonalen Richtplans basiert auf der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation bzw. der Einreichung beim Bund Ende Dezember 2016. Mit dem neuen Agglomerationsprogramm Basel, sind Änderungen bei bestehenden Projekten vorzunehmen und neue Vorhaben im kantonalen Richtplan zu integrieren.

Konkret bedeutet dies für den Kanton Basel-Landschaft, dass sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden und zur A-Liste gehören, bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung – das heisst für die dritte Generation voraussichtlich im Zeitraum 2018/19 - im Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bundesrat genehmigt sein müssen. Dies gilt grundsätzlich auch für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind. Diese müssten spätestens nach Ablauf der mit der Leistungsvereinbarung erfassten Zeitspanne von vier Jahren im Richtplan umgesetzt und genehmigt sein. Dabei ist der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen rechtzeitig einzureichen.

Für richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen der B-Liste ist eine Festlegung mit Koordinationsstand "Zwischenergebnis" bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung empfohlen, aber nicht zwingende Voraussetzung.

In der vorliegenden Vorlage finden sich primär die in den Korridorprozessen mit der Siedlungsentwicklung abgestimmten Verkehrsvorhaben.

Das Thema Siedlung sowie raumkonzeptionelle Inhalte, die im Zusammenhang mit dem Zukunftsbild stehen, sind bereits in der Anpassung des Kantonalen Richtplans an Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes integriert, welche im 2017 vom Regierungsrat zur Beschlussfassung an den Landrat überwiesen wird.

2.1.6. Siedlungsprojekte gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation (Kt. BL)

Das Agglomerationsprogramm muss aufzeigen, dass Zukunftsbild, Teilstrategien und Massnahmen übereinstimmen. Ein spezielles Augenmerk ist somit auch auf die Teilstrategie Siedlung und die Siedlungsmassnahmen zu richten. Für sie musste die Konformität mit den neuen Bestimmungen der Raumplanungsgesetzgebung (Art. 8 und Art. 8a RPG, RPV und entsprechende Umsetzungsinstrumente) und den darauf basierenden kantonalen Richtplänen im Agglomerationsprogramm nachgewiesen werden. Bei der Beurteilung der Agglomerationsprogramme wird die Konformität der Agglomerationsprogramme mit dem RPG mitberücksichtigt.

Die Siedlungsmassnahmen konkretisieren einerseits das weitere Vorgehen zur Realisierung der zahlreichen Schwerpunktgebiete (und deren Teilareale), andererseits definiert das Agglomerationsprogramm 3. Generation übergeordnete Massnahmen zur Siedlungsverdichtung und -begrenzung. Letztere haben im Vergleich zur 2. Generation einen weniger konzeptionellen Ansatz, sondern rücken ebenfalls die Umsetzung mit den Gemeinden bzw. Korridoren ins Zentrum.

Für die Beurteilung der Agglomerationsprogramme ist ein RPG-konformer Richtplan zwingend bzw. Voraussetzung. Das revidierte RPG definiert neu in Art. 8a die Mindestinhalte der kantonalen

Richtpläne im Bereich Siedlung. Diese sind identisch mit den Zielen der Siedlungsentwicklung des Agglomerationsprogramms gemäss Siedlungsmassnahmen S0, nämlich:

- Grösse und Verteilung der Siedlungsfläche sowie regionale Abstimmung ihrer Erweiterungen
- Abstimmung von Siedlung und Verkehr
- Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen
- Sicherstellung der Bauzonendimensionierung nach Art. 15 RPG
- Stärkung der Siedlungserneuerung

Die Anpassung 2016 des kantonalen Richtplans Basel-Landschaft an die Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes enthält mit den Objektblättern Siedlungsgebiet, Bauzonen, Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen, Entwicklungsgebiete, Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte) sowie Standorte für Hochhäuser die erforderliche behördenverbindliche Verankerung der Siedlungsmassnahmen im Agglomerationsprogramm (Vorlage [2017/300](#) vom 29. August 2017).

Die folgende Tabelle listet die Siedlungsmassnahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 3. Generation – den Kanton Basel-Landschaft betreffend – auf.

Übersicht Siedlungsmassnahmen Kanton Basel-Landschaft gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Nr.	Schwerpunkte / Areale	Nr.	Bezeichnung	Korridor	Gemeinde	Nr. AP BS 2. Gen.
S0	Siedlungsverdichtung fördern	S0.1	Siedlungsverdichtung fördern	Agglo	Agglo	S01
	Siedlungsbegrenzung durchsetzen	S0.2	Siedlungsbegrenzung durchsetzen	Agglo	Agglo	S02
	Hochhausstrategie	S0.3	Hochhausstrategie	Agglo	Agglo	S03
S5	Pratteln/ Grenzach-Wyhlen	S5.1	Bahnhofsgebiet Pratteln	Hochrhein	Pratteln	S12
S9	Bachgraben-Allschwil	S9.1	Arbeitsplatzgebiet Bachgraben	Leimental	Allschwil	S3
S10	Widen/Birmatt	S10.1	Birmatt	Birstal	Aesch	S7
		S10.2	Widen	Birstal	Dornach	
S11	MuttENZ	S11.1	Bahnhofsgebiet MuttENZ	Hochrhein	MuttENZ	S11
		S11.2	MuttENZ Areal Hagnau	Hochrhein	MuttENZ	
S12	Salina Raurica	S12.1	Salina Raurica – Pratteln	Hochrhein	Pratteln	S13
		S12.2	Salina Raurica – Augst	Hochrhein	Augst	
S14	Gstad/Schoren/ Untere Widen	S14.1	Gstad	Birstal	Münchenstein	S5
		S14.2	Untere Widen/Schoren	Birstal	Arlesheim	
S15	Reinach/Dornachbrugg/Stöcklin	S15.1	Kägen	Birstal	Reinach	S6
		S15.2	Hinterkirch	Birstal	Reinach	
		S15.3	Stöcklin	Birstal	Reinach	
S16	Birsfelden	S16.1	Hafen Birsfelden	Birstal	Birsfelden	S8
		S16.2	Sternenfeldallee	Birstal	Birsfelden	
S17	Aesch Nord	S17.1	Aesch Nord	Birstal	Aesch	S9

Nr.	Schwerpunkte / Areale	Nr.	Bezeichnung	Korridor	Gemeinde	Nr. AP BS 2. Gen.
S18	Münchenstein	S18.1	Gartenstadt	Birstal	Münchenstein	S10
		S18.2	Dychrain	Birstal	Münchenstein	
S20	Liestal	S20.1	Zentrum Nord	Ergolztal	Liestal	S20
		S20.2	Bahnhof Liestal	Ergolztal	Liestal	
		S20.3	Oristal	Ergolztal	Liestal	
		S20.4	Heidenweid-Grammet-Cheddite	Ergolztal	Liestal	
S21	Ergolzachse	S21.1	Gelterkinden – Eifeld	Ergolztal	Gelterkinden	S23
		S21.2	Entwicklung Bahnhofsumfeld Sissach	Ergolztal	Sissach	
S22	Laufen	S22.1	Kernstadtentwicklung	Laufental	Laufen	S21
		S22.2	Entwicklungsgebiet Nau	Laufental	Laufen	
		S22.3	Weststrasse	Laufental	Laufen	
S23	Zwingen	S23.1	Papierfabrik	Laufental	Zwingen	S22
		S23.2	Kernentwicklung	Laufental	Zwingen	

2.1.7. Verkehrsprojekte gemäss Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Die folgenden Tabellen listen die Massnahmen Verkehr des Kantons Basel-Landschaft gemäss dem Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation auf, differenziert nach A-, B- und C-Horizont sowie gruppiert nach Verkehrsmittelkategorien. Es bleibt der Hinweis, dass die Agglomerationsprogramm-Massnahmen gemäss den "Langsamverkehrs-Paketen" (LV-Pakete) häufig keine Richtplanrelevanz haben. Es handelt sich um eine Vielzahl von kommunalen und kantonalen Massnahmen, welche oft im Rahmen von (Strassen)-Sanierungen realisiert werden und planerisch oft kurzfristige Verfahren und Abläufe aufweisen. Zudem können in diesem Bereich - im Rahmen der finanziellen Rahmenbedingungen - auch Projektverschiebungen vorgenommen werden. Die Agglomerations- und somit auch die Richtplanrelevanz bildet die Summe der Massnahmen, über deren Realisierung auch im "Rapporting" gegenüber dem Bund periodisch Bericht erstattet werden muss (Umsetzungsbericht).

**Übersicht Verkehrsmassnahmen Kanton Basel-Landschaft gemäss Agglomerationsprogramm Basel 3.
Generation**
A-Massnahmen 2019 - 2022

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ¹ Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
LVA2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/DE	Fuss-Velo	39.6	A	
LVA3	LV-Korridorpaket Ergolzthal	BL	Fuss-Velo	9.9	A	
LVA4	LV-Korridorpaket Birstal	BL	Fuss-Velo	3.8	A	
LVA5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	BL	Fuss-Velo	2.3	A	
LVA6	LV-Korridorpaket Leimental	BL	Fuss-Velo	4.5	A	
Ö7	Bushof Bottmingen	BL	ÖV-Knoten	7.0	A	
Ö8	Bushof Grellingen	BL	ÖV-Knoten	1.4	A	
Ö9	Bushof Frenkendorf	BL	ÖV-Knoten	2.0	A	
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	BL	ÖV-Strasse	5.1	A	
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	BL	ÖV-Strasse	7.8	A	Ae
M1	Vollanschluss Aesch	BL	MIV	55.4	A	üM
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18 inkl. Beruhigung Ortszentrum Dornach	SO/BL	MIV	28.3	A	C
M3	Anschluss Angenstein / Aesch	BL	MIV	19.5	A	A
M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	BL	MIV	6.0	A	
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	BL	MIV	18.5	A	
M9	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Hofackerstrasse Ost	BL	MIV	3.0	A	
M10	Muttenz: Betriebs- und Gestaltungskonzept Kriegackerstrasse Ost	BL	MIV	3.0	A	
M11	Liestal: Park+Ride-Anlage Bahnhof	BL	MIV	5.5	A	
				222.6		

B-Massnahmen (2023-2026)

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ² Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
LVB2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/DE	Fuss-Velo	11.0	B	
LVB3	LV-Korridorpaket Ergolzthal	BL	Fuss-Velo	1.0	B	
LVB4	LV-Korridorpaket Birstal	BL	Fuss-Velo		B	
LVB5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	BL	Fuss-Velo	1.5	B	
LVB6	LV-Korridorpaket Leimental	BL	Fuss-Velo	0.2	B	
Ö24	Bushof Zwingen	BL	ÖV-Knoten	2.0	B	
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben	BL	ÖV-Strasse	7.0	B	
Ö26	Basel: Linien-Fernbus-Terminal	BS	ÖV-Knoten	1.0	B	
M13	Zubringer Bachgraben - Nordtangente	BL	MIV	177.0	B	
M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	BL	MIV	60.0	B	
M16	Laufen, neue Birsbrücke inkl. kommunaler FlaMa	BL	MIV	16.8	B	C
M17	Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt	BL	MIV	5.5	B	
M18	Birsfelden, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	BL	MIV	35.0	B	
				318.0		

¹ inklusive Projektierungskosten, provisorische erste Schätzung

² inklusive Projektierungskosten, provisorische erste Schätzung

C-Massnahmen (2027-2030)

Nr.	Massnahme	Teilraum	Kategorie	Kosten ³ Mio. CHF	Prio. AP3	Prio. AP2
LVC2	LV-Korridorpaket Hochrhein	BL/AG/DE	Fuss-Velo		C	
LVC3	LV-Korridorpaket Ergolzthal	BL	Fuss-Velo		C	
LVC4	LV-Korridorpaket Birstal	BL	Fuss-Velo		C	
LVC5	LV-Korridorpaket Laufental / Thierstein	BL	Fuss-Velo	1.2	C	
LVC6	LV-Korridorpaket Leimental	BL	Fuss-Velo		C	
Ö28	Tram Polyfeld	BL	Tram	100.0	C	C
Ö32	Tram Dreispitz	BS/BL	Tram	59.8	C	B
Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld	BL	Tram	45.0	C	
Ö36	Tram Allschwil-Letten (Neuweilerstrasse – Paradies – Letten)	BL	Tram	40.0	C	B
Ö43	ÖV-Drehscheibe Laufen	BL	ÖV-Knoten	39.0	C	C
M20	Tunnel Allschwil	BL	MIV	245.0	C	
M21	Verlegung Kantonsstrasse Augst - Kaiseraugst	BL	MIV	100.0	C	
M23	Teilumfahrung Reinach Süd	BL	MIV	20.0	C	
M24	Oberwil, Langmattstrasse	BL	MIV	15.0	C	
				665.0		

Für Änderungen der richtplanrelevanten Massnahmen wird auf die nachfolgenden Ausführungen verwiesen.

³ inklusive Projektierungskosten, provisorische erste Schätzung

3. Erläuterungen zu den Anpassungen der Objektblätter

3.1. Generelle Vorbemerkungen

Der Bundesrat hat den Kanton im Rahmen der Genehmigung des kantonalen Richtplans ("Anpassung 2012") vom 07. März 2017 unter Ziffer 8 beauftragt, bei der Weiterentwicklung des Richtplans hinsichtlich der übergeordneten Massnahmen strikt zwischen Projekten nationaler und kantonalen Zuständigkeit zu unterscheiden. Zur Umsetzung dieses Auftrags wird bei Projekten, bei welchen Veränderungen vorgenommen werden, neu der Zusatz ("Kompetenz Bund") ergänzt, wenn es sich um Projekte in Bundeshoheit handelt. Dies ist insbesondere bei Nationalstrassenprojekten sowie bei Projekten der Fall, welche aus dem Bahninfrastrukturfonds (BIF) finanziert werden. Der Zusatz wird beim Beschrieb und der örtlichen Festsetzung hinter die Projektbezeichnung gestellt. Wird ein Vorhaben in der vorliegende Richtplananpassung nicht verändert, so wird auch die Aufnahme des Zusatzes für dieses Vorhaben auf eine zukünftige Anpassung (spätestens mit der Gesamtüberprüfung des Richtplans) verschoben.

3.2. Anpassung Objektblatt V 1.2 Agglomerationsprogramm

Rechtliche Grundlage

Vgl. Kap. 2.1.2

Ausgangslage

Mit der 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel wurden die Arbeiten der 1. und 2. Generation weitergeführt. Die 3. Generation setzt aber auch neue Akzente (vgl. Kap. 2.1.3).

Anpassungen

Im Rahmen der konkreten Anpassung von Objektblatt V 1.2 wird zur Hauptsache die erforderliche Verankerung und Abstimmung der Massnahmen im Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, mit dem kantonalen Richtplan vollzogen. Entsprechend wird das Objektblatt V 1.2, Agglomerationsprogramm, im Sinne von neuen Fakten, Erkenntnissen und Rahmenbedingungen den aktuellen Verhältnissen angepasst bzw. fortgeschrieben.

3.3. Anpassung Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Projekte

Rechtliche Grundlage

Vgl. Kap. 2.1.2

Ausgangslage

Das Objektblatt V 2.1, Übergeordnete Projekte, ist im Sinne geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 3. Generation.

Anpassungen

APBS-Nr.	Neue BL-Richtplanvorhaben	Koordinationsstand
Ü40 Ü41	Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2, Anpassung / Ausbau Anschlüsse Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschluss Muttenz Süd Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 u. 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse Reinach Süd und Reinach Nord	Vororientierung

Bemerkungen zum Vorhaben Kapazitätserhöhung A18, Anpassung / Ausbau Anschlüsse

Zum Zeitpunkt der Redaktion des Agglomerationsprogramms war der Neue Netzbeschluss, welcher den Übergang der A18 an den Bund umfasst, noch in der Behandlung in den Eidgenössischen Räten. Aus diesem Grund wurde im Agglomerationsprogramm nach Massnahmen im heutigen Nationalstrassenperimeter (Ü40) und solchen auf der heutigen kantonalen Hochleistungsstrasse (Ü41) unterschieden. Mit der Volksabstimmung vom Februar 2017 ist über den Neuen Netzbeschluss endgültig entschieden worden, so dass die Massnahmen im KRIP nun zusammengeführt dargestellt werden können. Die Richtplanrelevanz ergibt sich aus der voraussichtlichen Flächeninanspruchnahme und dem Abstimmungsbedürfnis mit benachbarten Raumnutzungen.

APBS 3.G.: Umsetzung / Anpassung KRIP⁴		APBS 2.G.: Projekte APBS 2.G. / Koordinationsstand KRIP⁵	
Ü1	Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) (Kompetenz Bund) Anpassung: Text	Ü1	Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) Koordinationsstand: Festsetzung
Ü9	Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund) Anpassung: Festsetzung	Ü6	Ausbau Doppelspur Laufental Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Ü22	Neubaustrecke Basel SBB – Basel St. Johann / - Basel Bad.-Bhf (Herzstück) Anpassung: Planungsanweisung c) (keine Projektbeschreibung)	Ö2	Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn) (Objektblatt V2.3) Koordinationsstand: Keiner
Ü25	Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau) Anpassung: Text	Ü2	Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau) Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Ü33	Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)	Ü10	Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarz-waldtunnel Koordinationsstand: Zwischenergebnis
Ü43	H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung) (Kompetenz Bund)	Ü15	H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung) Koordinationsstand: Zwischenergebnis
	(Richtplaneintrag entfällt)	Ü12	H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal) Koordinationsstand: Festsetzung

Ü1 Bemerkungen zu den Vorhaben Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) und Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)

Gemäss aktueller Planung im Bahninfrastrukturbereich handelt es sich um drei Vorhaben: "Leistungssteigerung Ostkopf" beim Bahnhof Basel SBB sowie Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) und Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau). Da sich das erste Vorhaben vollumfänglich im Kanton Basel-Stadt befindet, ist eine Planungsanweisung, aber kein Objektbeschrieb vorgesehen. Die Objektbeschriebe für die beiden Entflechtungs-Vorhaben sind aktualisiert worden.

Ü22 Herzstück Basel

Im Sinne einer Systematisierung der KRIP-Einträge wird dieses ausserkantonale Projekt neu im Objektblatt V 2.1 (statt bisher V 2.3) angesprochen. Eine Beschreibung der Massnahme im Kapitel C ist nicht vorgesehen, da das Projekt nicht im Kanton BL liegt. Hingegen wird das hohe Interesse des Kantons am Vorhaben in Form einer Planungsanweisung zum Ausdruck gebracht und in konkretes Handeln umgesetzt.

⁴ Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

⁵ aktueller Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft; Mutation 2012 Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation

Ü33 Bemerkungen zum Vorhaben Engpassbeseitigung A2 Osttangente, Rheintunnel (alt: Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel)

Das Vorhaben ist in der Zwischenzeit konkretisiert worden. Die Erarbeitung eines Generellen Projekts für den Rheintunnel läuft. Die Bezeichnung und der Beschrieb im KRIP werden entsprechend angepasst.

Bemerkungen zum bisherigen Vorhaben H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)

Für die Erneuerung der Umfahrung Liestal steht eine umfassende Instandsetzung unter dem Einsatz von Ultra-Hochleistungs-Faserbeton (Variante UHFB) im Vordergrund. Die Erstellung eines Zentrumsanschlusses Liestal ist damit nicht mehr möglich und wird nicht weiter verfolgt. Die vorgesehenen Massnahmen zur Erneuerung sind nicht richtplanrelevant.

3.4. Anpassung Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz

Rechtliche Grundlage

Vgl. Kap. 2.1.2

Ausgangslage

Das Objektblatt V 2.2, Kantonsstrassennetz, ist im Sinne geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 3. Generation.

Anpassungen

APBS 3.G. Nr.	Neue BL-Richtplanvorhaben	Koordinationsstand
M5	Keine Aufnahme in KRIP:-(Laufen, Verlegung Naustrasse)	----- (Festsetzung)
M15	Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau	Vororientierung Planungsanweisung
M20	Tunnel Allschwil	Planungsanweisung
M23	Teilumfahrung Reinach Süd	Vororientierung
M24	Oberwil, Langmattstrasse	Zwischenergebnis

M5 Bemerkungen zum Vorhaben Laufen, Verlegung Naustrasse

Die Massnahme ist im Agglomerationsprogramm 3. Generation (mit Projektnummer M5) enthalten. Sie war zum Zeitpunkt der Redaktion des Agglomerationsprogramms im Zusammenhang mit der Gebietsentwicklung Nau der Stadt Laufen für eine Realisierung im A-Horizont vorgesehen. Da die Gemeindeversammlung Laufen jedoch in der Zwischenzeit die Zonenplanänderung sowie einen Projektierungskredit für die Arealentwicklung abgelehnt hat, erfolgt vorläufig keine Aufnahme in den Kantonalen Richtplan.

M15 Bemerkungen zum Vorhaben Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau

Beschreibung des Vorhabens siehe Objektblatt. Mit der Aufnahme in den Kantonalen Richtplan als Vororientierung erfolgt die Trasseesicherung. Zudem werden die Voraussetzungen zur weiteren Abstimmung mit anderen raumrelevanten Vorhaben geschaffen.

M20 Bemerkungen zum Vorhaben Tunnel Allschwil

Die Aufnahme des Tunnels Allschwil als Teil der Umfahrung Allschwil in den Kantonalen Richtplan ist ein Schritt der Umsetzung des Auftrags aus Strassengesetz § 43c.

M23 Bemerkungen zum Vorhaben Teilumfahrung Reinach Süd

Das Vorhaben ist Bestandteil des Entwicklungskonzeptes Birsstadt

M24 Bemerkungen zum Vorhaben Oberwil, Langmattstrasse

Auf Basis der Motion [2016/100](#) werden die Arbeiten am Projekt Langmattstrasse dringlich vorangetrieben. Sobald ein Vorprojekt vorliegt, wird die Aufstufung in den Koordinationsstand "Festsetzung" beantragt werden.

Aktueller Stand KRIP BL	Anpassung KRIP BL
Übernahme der Gemeindestrasse Wölferstrasse zwischen Rheinstrasse und A22-Anschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord durch den Kanton Abtretung der Kantonsstrassen Fraumattstrasse und Erzenbergstrasse in Füllinsdorf und Liestal an die Gemeinden Koordinationsstand: Zwischenergebnis	Festsetzung
Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau Koordinationsstand: Vororientierung	Zwischenergebnis

Bemerkungen zum Vorhaben Übernahme der Gemeindestrasse Wölferstrasse zwischen Rheinstrasse und A22-Anschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord durch den Kanton und Abtretung der Kantonsstrassen Fraumattstrasse und Erzenbergstrasse in Füllinsdorf und Liestal an die Gemeinden

Es handelt sich um projektbezogene Übernahmen und Abtretungen; die Netzanpassungen werden in Folge der Inbetriebnahme der A22 zwischen Pratteln und Liestal (Projekt H2 Pratteln – Liestal) erforderlich. Um die Umsetzung zeitnah vornehmen zu können, sind sie in der aktuellen Vorlage aufgenommen worden, auch wenn kein unmittelbarer Bezug zur 3. Generation der Agglomerationsprogramme besteht.

Bemerkungen zum Vorhaben Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau

Für das Vorhaben sind Variantenuntersuchungen erfolgt. Das ursprünglich angenommene Erfordernis, im Zuge des in Kürze anstehenden Doppelspurausbaus Grellingen – Duggingen eine Aufhebung der Bahnübergänge vorzunehmen, besteht zwischenzeitlich nicht mehr. Dementsprechend kann das Variantenstudium mittelfristig vertieft und eine optimale Lösung gesucht werden. Aus diesem Grund wird Grellingen vorläufig auch nicht mehr in der Liste der Gemeinden, in denen Strassen zur Abtretung vorgesehen sind, im Objektblatt V 2.2 geführt.

3.5. Anpassung Objektblatt V 2.3 Schienennetz

Rechtliche Grundlage

Vgl. Kap. 2.1.2

Ausgangslage

Das Objektblatt V 2.3, Schienennetz, ist im Sinne geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingungen anzupassen. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 3. Generation.

Anpassungen

APBS 3.G. Nr.	Neue BL-Richtplanvorhaben	Koordinationsstand
Ü12	Wendeschleife Bottmingen	Zwischenergebnis
Ö25	ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann	Vororientierung
Ö34	Tram Birsfelden Sternenfeld	Planungsanweisung

Bemerkungen zum Vorhaben ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann

Der ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann ist eine flankierende Massnahme zum Strassenprojekt "Zubringer Bachgraben – Nordtangente" (vgl. auch LRV [2016/381](#)).

APBS 3.G.: Umsetzung / Anpassung KRIP		APBS 2.G.: Projekte APBS 2.G. / Koordinationsstand KRIP	
Ö43	ÖV-Drehscheibe Laufen Anpassung: Text	Ö30	ÖV-Drehscheibe Laufen Koordinationsstand: Festsetzung
Ü31	Tram Salina Raurica Anpassung: Zusammenführung der beiden Etappen	Ö18a Ö18b	Tramerschliessung Salina-Raurica (1. Etappe) Tramerschliessung Salina-Raurica (2. Etappe) Koordinationsstand: Festsetzung
Ü13	Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein Anpassung: Festsetzung		Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein Koordinationsstand: Zwischenergebnis

Ö43 Bemerkungen zum Vorhaben ÖV-Drehscheibe Laufen

Die Beschreibung des Vorhabens wird infolge der Fertigstellung des Bushofs Laufen angepasst.

Ü31 Bemerkungen zum Vorhaben Tram Salina Raurica

Basierend auf dem aktuellen Projektstand sowie dem Prüfbericht des Bundes zum Agglomerationsprogramm, 2. Generation, ist derzeit keine Etappierung des Vorhabens vorgesehen.

3.6. Erläuterungen zu den Änderungen der Richtplanlegenden und Richtplankarten

Zu beschliessen sind die "Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur" sowie die "Richtplan-Gesamtkarte".

3.6.1. Änderungen Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

In der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur werden die Strassen-, Schienen- und Wegnetze sowie die Strassenkategorien (HLS, HVS, übrige Kantonsstrassen) durch den Landrat festgelegt. Zudem führt auch die Änderung des Koordinationsstands zu einer Anpassung der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, sofern diese eine Änderung des Netzstatus nach sich zieht, z. B. von einer Trasseesicherung (i. d. R. Zwischenergebnis) zu einer Aufnahme ins Strassen- oder Schienennetz als Netzbestandteil (Festsetzung).

Folgende Anpassungen der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur vorgenommen:

Streichung von Netzelementen

- Aufhebung Vollanschluss: H2/A22 Zentrumsanschluss Liestal

Darstellung orientierender Planinhalten

- Trasseefreihaltung: Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)

Neue / geänderte Netzelemente

Gegenüber dem KRIP 2017 (Stand September 2017) sollen folgende richtplankartenrelevante neue Netzelemente in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur aufgenommen werden:

- Kantonsstrasse Abtretung: Abtretung folgender Gemeindestrassen in Füllinsdorf und Liestal an die Gemeinden gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Fraumattstrasse und Erzenbergstrasse
- Kantonsstrasse Übernahme: Übernahme folgender Gemeindestrasse in Füllinsdorf durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Wölferstrasse zwischen Rheinstrasse und A22-Anschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord
- Trasseesicherung: Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)
- Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) und Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)
- Ausbau Doppelspur Laufental
- H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)
- Kantonsstrasse: Grellingen Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Westlich und östlich des Bahnhofs wird die Signatur für abzutretende Kantonsstrassen aus der Richtplan-Gesamtkarte entnommen und südlich der Bahnlinie wird die Signatur "Trasseesicherung" ergänzt. Die Aufhebung der Signatur "abzutretende Kantonsstrasse" ist – aufgrund der vielen Richtplanaussagen am gleichen Ort – darstellerisch kaum erkennbar.
- Trasseesicherung – Änderung Linienführung: H18 Umfahrung Laufen-Zwingen (Trasseefreihaltung) (Kompetenz Bund)
- Ausbau Normalspur: Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) (Kompetenz Bund)
- Ausbau Normalspur: Änderung (Eingrenzung) Bereich Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund)
- Trasseesicherung: Oberwil, Langmattstrasse

3.6.2. Anpassung Richtplan-Gesamtkarte

Folgende Anpassungen der Richtplan-Gesamtkarte wurden vorgenommen:

Streichung von Netzelementen

- Aufhebung Vollanschluss: H2/A22 Zentrumsanschluss Liestal

Darstellung informativer Planinhalten (Fortschreibung)

Keine Mutation

Neue / geänderte Netzelemente

Gegenüber dem KRIP 2017 (Stand September 2017) sollen folgende richtplankartenrelevante neue Netzelemente in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur aufgenommen werden:

- Trasseefreihaltung: Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)
- Vollanschlüsse: Kapazitätserhöhung A18 Stufe 1 und 2: Anpassung / Ausbau Anschlüsse H18 (Kompetenz Bund)
- Trasseefreihaltung – Aufhebung / Änderung Linienführung: H18 Umfahrung Laufen-Zwingen (Trasseefreihaltung) (Kompetenz Bund)
- Ausbau Normalspur: Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) (Kompetenz Bund)
- Ausbau Normalspur: Änderung (Eingrenzung) Bereich Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund)
- Tram-Wendeschlaupe: Wendeschlaupe Bottmingen (Kompetenz Bund)
- Trasseefreihaltung: Oberwil, Langmattstrasse
- Trasseefreihaltung: Reinach, Teilumfahrung Reinach Süd
- Trasseefreihaltung: Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau
- ÖV-Korridor: ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann

4. Fortschreibung

Kleinere Abweichungen, textliche Berichtigungen und geringfügige Änderungen von untergeordneter räumlicher und sachlicher Bedeutung bedürfen keiner formellen Anpassung des Richtplanes oder der Richtplankarten. Es handelt sich dabei um Änderungen, die im Rahmen der bereits vorgezeichneten räumlichen Entwicklung stehen. Mit diesen Fortschreibungen wird der Richtplan aktuell gehalten. Fortschreibungen bedürfen keiner Beschlüsse des Landrats; sie sind unverzüglich dem Bund zu melden (Art. 11 Abs. 3 [RPV](#)).

Textänderung:

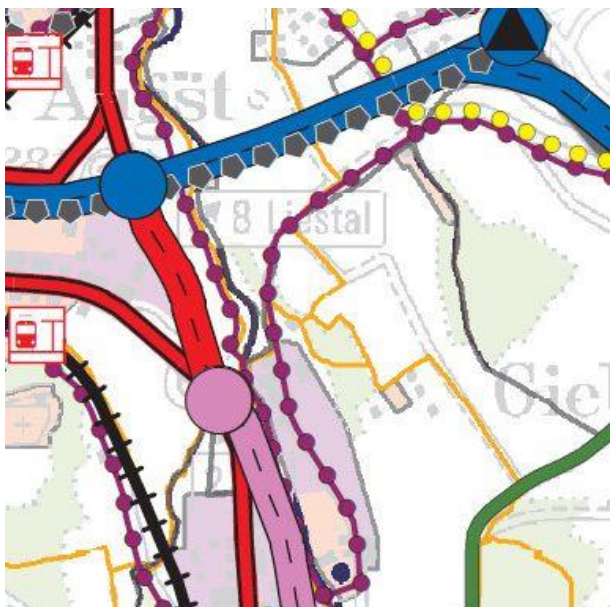
Objektblatt V 2.2, örtliche Festlegungen, Festsetzung:

Mit der "Anpassung 2012" ([LRV 2015/034](#)) ist die Übernahme des folgenden Strassenzugs in den textlichen örtlichen Festlegungen festgesetzt worden: "Gasstrasse bis Weierweg, Weierweg, Rosenstrasse bis Militärstrasse sowie Kasinostrasse zwischen Rosenstrasse und Kasernenstrasse". Die Kartendarstellung der Vorlage umfasst hingegen richtigerweise zusätzlich auch den Abschnitt der Rosenstrasse zwischen Militär- und Kasinostrasse. Dies entsprach auch stets der planerischen Absicht, da sonst eine Netzlücke bestehen geblieben wäre. Der Text wird somit der Kartendarstellung angepasst auf "Gasstrasse bis Weierweg, Weierweg, Rosenstrasse bis Kasinostrasse sowie Kasinostrasse zwischen Rosenstrasse und Kasernenstrasse".

Kartendarstellungen:

Frenkendörferstrasse Pratteln:

Die Strecke zwischen dem Anschluss Pratteln Ost (A22) und dem Anschluss Liestal (A2/A3) geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über – ist daher gemeinsam mit der übrigen A22 als "von nationaler Bedeutung" zu kennzeichnen. Als wichtiges Lückenschluss-Element im Netz der Hauptverkehrsstrassen ist sie darüber hinaus seit Inbetriebnahme als solche (und nicht "grün" als Hochleistungsstrasse) signalisiert.



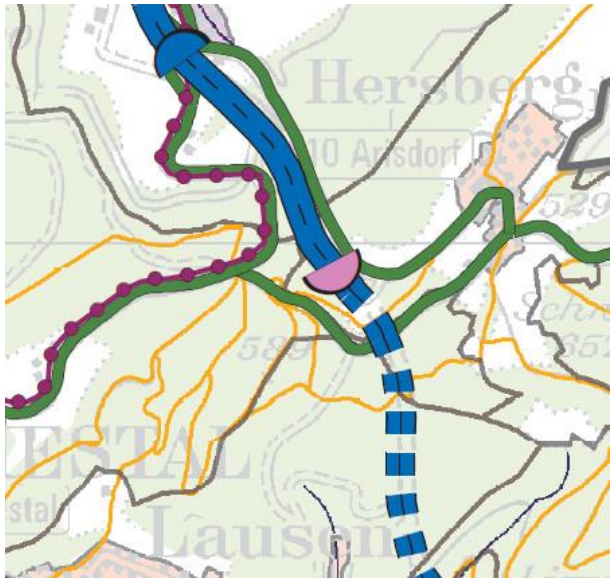
alt



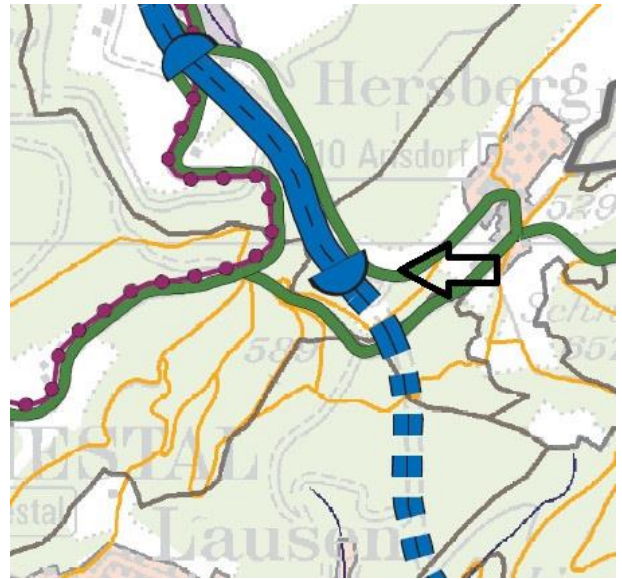
neu

Anschluss Arisdorf:

Der Anschluss Arisdorf ist seit seiner Erstellung Bestandteil des Nationalstrassennetzes.



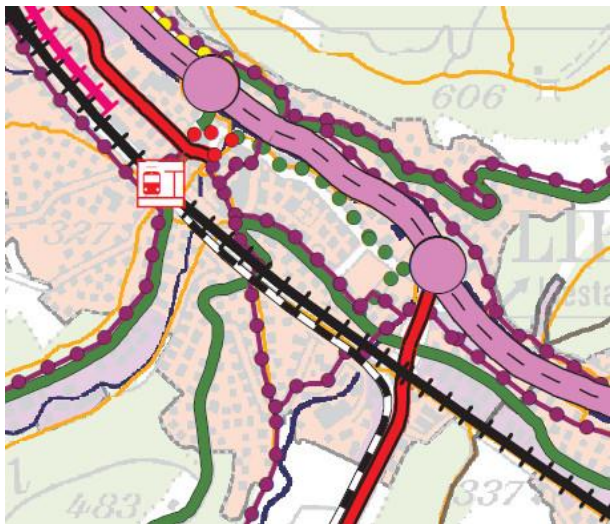
alt



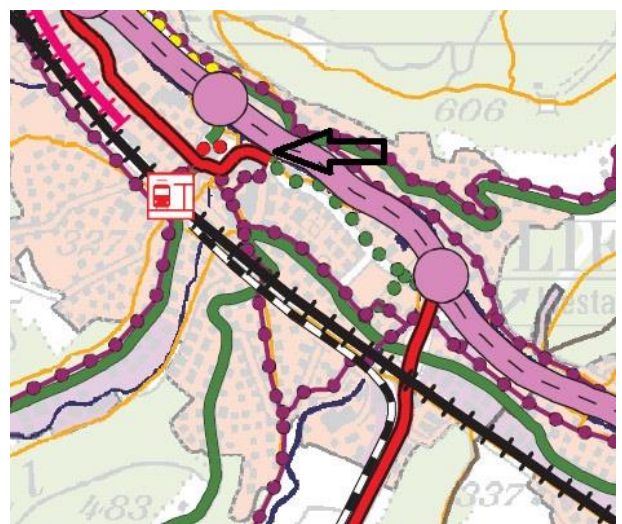
neu

Rebgasse/Gerberstrasse Liestal:

Die Rebgasse und die Gerberstrasse in Liestal befinden sich im Eigentum des Kantons und sind Kantonsstrassen. Dies war im Kantonalen Richtplan auch so eingetragen. Im Zuge der „Anpassung 2012“ ist die Signatur (wohl im Zuge der Übernahme von Weierweg und Rosenstrasse) irrtümlich auf „Übernahme“ geändert worden.



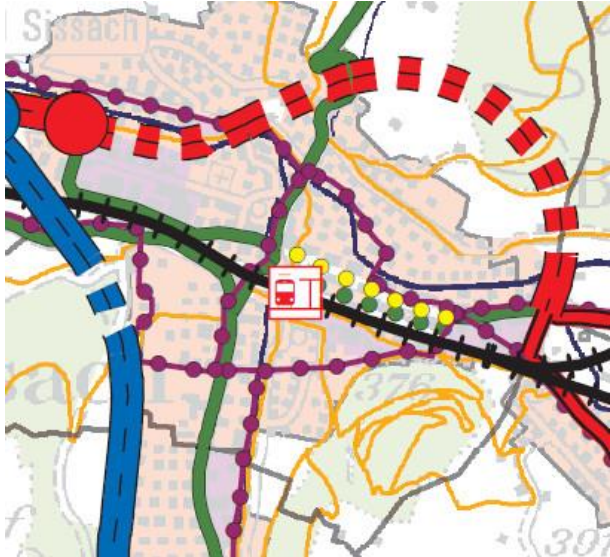
alt



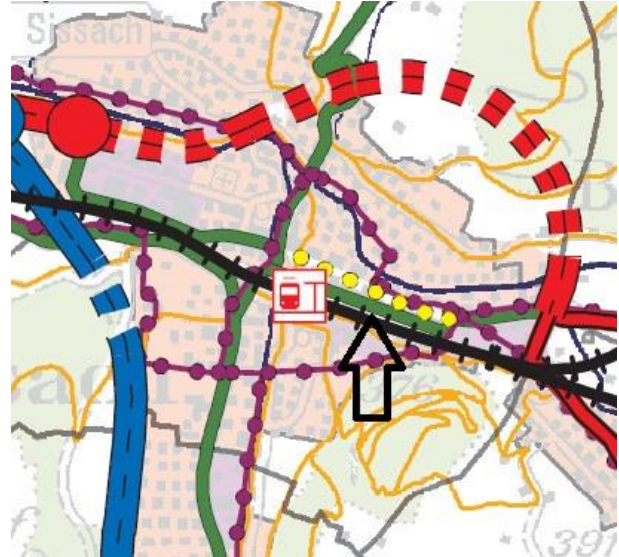
neu

Bahnhofstrasse/Güterstrasse Sissach:

Die Bahnhofstrasse und die Güterstrasse in Sissach sind mit LRV [2008/017](#) und LRB Nr. 698 vom 25. September 2008 als übrigen Kantonsstrasse in den kantonale Strassennetzplan der Region Ergolzthal-Ost, Strassen im Raum Sissach, aufgenommen worden. Dies ist nicht in die Darstellung des parallel entstehenden Kantonalen Richtplans überführt worden.



alt



neu

5. Kosten

5.1. Allgemeines

Die vorliegende Vorlage hat keine direkten Kostenfolgen. Für die Umsetzung von im Richtplan verankerten Projekten sind die regulären Entscheidungsschritte bezüglich den Projekten, Krediten und Finanzierung einzuhalten. Dementsprechend werden dem Landrat für alle grösseren, durch den Kanton BL zu finanzierenden Massnahmen entsprechende Einzelvorlagen vorgelegt werden.

5.2. Projekte des Kantons Basel-Landschaft aus dem Agglomerationsprogramm Basel

Mit dem Agglomerationsprogramm Basel der 3. Generation beantragt die trinationale Agglomeration Basel eine Mitfinanzierung in Höhe von insgesamt ca. 631 Mio. CHF für die zentralen Verkehrsmassnahmen für den Umsetzungszeitraum ab 2019 – 2022 für die A-Listen-Projekte.

Jene Massnahmen der A-Liste, welche einer (Mit)-Finanzierung durch den Kanton Basel-Landschaft bedürfen, sind gemäss folgender Darstellung im Investitionsprogramm vorgesehen. Es handelt sich dabei um die totalen Investitionskosten, da der Anteil des Bundes heute noch nicht fest steht:

A-Massnahmen mit teilweiser Finanzierung durch Kanton BL

Nr.	Massnahme	Kosten ⁶ Mio. CHF	Mittel in Aufgaben- und Finanzplan 2018-2021 eingestellt (inkl. Ausblick bis 2027)
Ö7	Bushof Bottmingen	7.0	priorisiert
Ö8	Bushof Grellingen	1.4	priorisiert
Ö9	Bushof Frenkendorf	2.0	priorisiert
Ö12	Busspur Bruderholzstrasse	5.1	priorisiert
Ö13	Fahrplanstabilität Bus BL (Linie 80/81)	7.8	priorisiert
M1	Vollanschluss Aesch	55.4	Projektierung bereits erfolgt (rechtskräftig), Bau infolge Netzbeschluss durch Bund
M2	Zubringer Dornach / Aesch an die A18	28.25	Anteil BL priorisiert
M3	Anschluss Angenstein Aesch	19.5	Projekt priorisiert, Bau infolge Netzbeschluss durch Bund
M4	Therwil, Umgestaltung Ortsdurchfahrt	6.0	priorisiert
M5	Laufen, Verlegung Naustrasse	18.5	kantonaler Anteil priorisiert (AP-Projekt enthält auch kommunale Projektteile)
LV14	Langsamverkehrsachse Salina Raurica	6.5	priorisiert
LV25	Augst: Giebenacherstrasse	3.0	kantonaler Anteil priorisiert (AP-Projekt enthält auch kommunale Projektteile)
LV26	Augst: Velo-/Fusswegquerung Frenkendorferstrasse	3.0	priorisiert
	TOTAL ca. Mio. CHF	163.45	

Die Wirksamkeit des Agglomerationsprogramms bestimmt den Beitragssatz des Bundes, wobei hierfür auch die nicht infrastrukturellen Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Verkehr entscheidend und die Grundanforderungen des Bundes zu erfüllen sind. Die Auswirkungen der Massnahmen des Agglomerationsprogramms auf die Umwelt und Landschaft werden ebenfalls mitberücksichtigt und beim Bund mitbewertet (vgl. auch Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16. Februar 2015).

Die Agglomerationsprogramme der 1. Generation wurden im Verlauf des Jahres 2008 durch den Bund geprüft (Beitragssatz Agglo BS = 40%). Die Agglomerationsprogramme der 2. Generation enthielten die Massnahmen im Rahmen der Freigabe der Mittel ab 2015 (Beitragssatz Agglo BS = 35%). Die 3. Generation der Agglomerationsprogramme enthält die Massnahmen der A-Liste, für die im Programm Agglomerationsverkehr ab 2019 Mittel bereitgestellt werden.

Gesamtswweizerisch stehen 37 Agglomerationsprogramme im Wettbewerb mit einem Kostenrahmen von ca. 12.7 Milliarden Franken, wobei Massnahmen für die Eisenbahn erstmals nicht mehr über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert werden. Dabei haben aus Sicht der Agglomerationen Verkehrsprojekte für ca. 7.3 Franken Milliarden Priorität.

Der Beitragssatz des Bundes ergibt sich aus der Gesamtwirkung (Nutzen) und den Gesamtkosten des Agglomerationsprogramms. Aufgrund der Berücksichtigung der Hinweise betreffend die Verbesserung des Agglomerationsprogramms Basel (vgl. Prüfbericht zur 2. Generation), wird mit einem ähnlichen Beitragssatz wie für die 2. Generation gerechnet. Dabei gelten für alle A-Projekte die gleichen Mitfinanzierungssätze.

Es bleibt darauf hinzuweisen, dass infrastrukturelle Massnahmen die bei der Wirksamkeitsbeurteilung des Bundes mitberücksichtigt werden, vom Bund als Eigenleistungen eingestuft werden können. Für solche Projekte werden vom Bund keine Mitfinanzierungsbeiträge gesprochen, sie sollen aber gleichwohl mit der angekündigten Priorisierung realisiert werden.

⁶ inklusive Projektierungskosten, prov. erste Schätzung gemäss Agglomerationsprogramm, 3. Generation

Zudem sind von Seite des Bundes Abänderungen, Umpriorisierungen oder ein Ersatz von einzelnen Massnahmen möglich, wenn die Wirkung des Massnahmenpakets insgesamt nicht infrage gestellt wird.

5.3. Finanzrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 36 Abs. 1 lit. C des Finanzhaushaltgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind.

6. Regulierungsfolgenabschätzung

Mit dieser Landratsvorlage schafft der Kanton die richtplanerische Voraussetzung, dass die Verbesserung der Verkehrssysteme gemäss den Vorgaben des Kantonalen Richtplanes umgesetzt werden können (Art. 17a MinVG). Das heisst, erst das Vorliegen eines Agglomerationsprogramms und die Verankerung der Themen Siedlung, Landschaft und Verkehr im Kantonalen Richtplan können die Fördermittel des Bundes für Verkehrsinfrastrukturen auslösen. Dabei muss das Agglomerationsprogramm inhaltliche und formale Grundanforderungen (GA) erfüllen und die A-Listenprojekte müssen im Kantonalen Richtplan den Status "Festsetzung" aufweisen, damit Bundesbeiträge ausgelöst werden können (vgl. auch Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16. Februar 2015 sowie Ziffer 2.1.1 ff.). Im Rahmen der Realisierung der Verkehrsinfrastrukturprojekte besteht für KMU die Chance auf neue Aufträge und regionale Wertschöpfung. Negative Folgen für KMU ergeben sich nicht.

7. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

Nach der öffentlichen Vernehmlassung

7.1. Generelle Stimmungslage zur KRIP-Anpassung 2017

7.2. Detailanträge zu den Objektblättern

7.3. Forderungen zur Richtplankarte

7.4. Weitere Anpassungsanträge

8. Antrag

8.1 Beschluss

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:

Der Landschreiber:

9. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2016, Objektblätter V 1.2, V 2.1, V 2.2 und V 2.3
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2016, Richtplan-Gesamtkarte und Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

Landratsbeschluss

über Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2016, Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Anpassung 2016 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus den Anpassungen der Objektblätter V 1.2, V 2.1, V 2.2 und V 2.3 und den Anpassungen in der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur werden beschlossen.
2. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
3. Der vorliegende Landratsbeschluss unterliegt dem fakultativen Planungsreferendum (§ 31 Abs. 1 lit. a Kantonsverfassung (KV)).
4. Der Beschluss der Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

Der Landschreiber: