



Schweizerische Eidgenossenschaft  
Confédération suisse  
Confederazione Svizzera  
Confederaziun svizra

Eidgenössisches Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und  
Kommunikation UVEK

**Bundesamt für Raumentwicklung ARE**

**Richtplan**  
**Kanton Basel-Landschaft**

Anpassung 2012

**Prüfungsbericht**

*24.02.2017*

Ittigen, 24.02.2017

## **Inhalt**

<b>1</b>	<b>GESAMTBEURTEILUNG</b>	<b>3</b>
1.1	Genehmigungsgesuch des Kantons	3
1.2	Prüfungsvoraussetzungen	3
1.3	Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen	4
1.4	Ablauf des Genehmigungsverfahrens	4
<b>2</b>	<b>GEGENSTAND UND ABLAUF DES GENEHMIGUNGSVERFAHRENS</b>	<b>6</b>
<b>2.1</b>	<b>Verfahren der Richtplanerarbeitung</b>	<b>6</b>
2.11	Zusammenarbeit mit dem Bund	6
2.12	Öffentliche Mitwirkung	6
<b>2.2</b>	<b>Inhalt der Richtplananpassung und Beurteilung durch den Bund</b>	<b>6</b>
2.21	Allgemeine Bemerkungen	6
2.22	S 4.1 Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen	6
2.23	L 3.1 Vorranggebiet Natur	7
2.24	V 1.1 Gesamtverkehrsschau	7
2.25	V 1.2 Agglomerationsprogramm	8
2.26	V 2.1 Übergeordnete Projekte	8
2.27	V 2.2 Kantonsstrassennetz	11
2.28	V 2.3 Schienennetz	12
2.29	V 3.2 Wanderwege	13
2.210V 3.4	Historische Verkehrswege (neu)	13
<b>3</b>	<b>ANTRÄGE AN DIE GENEHMIGUNGSBEHÖRDE</b>	<b>14</b>

# 1 Gesamtbeurteilung

## 1.1 Genehmigungsgesuch des Kantons

Mit Schreiben vom 12. Mai 2016 reichte der Kanton Basel-Landschaft die Richtplananpassung *Anpassung 2012* zur Genehmigung ein. Durch den Kanton wurden hauptsächlich Inhalte des Teils *Verkehr* angepasst sowie kleinere Anpassungen in den Teilen *Siedlung* und *Landschaft* vorgenommen. Dem Genehmigungsantrag des Kantons Basel-Landschaft lagen folgende Dokumente bei:

- Richtplananpassung Objektblätter S 4.1, L 3.1, V 1.1, V 1.2, V 2.1, V 2.2, V 2.3, V 3.2, V 3.4
- Richtplan-Gesamtkarte mit Anpassung 2012
- Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur mit Anpassung 2012
- Vorlage an den Landrat Anpassung 2012 vom 27.01.2016 (Erläuterungen zu Objektblätter)

## 1.2 Prüfungsvoraussetzungen

Nach Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (RPG; SR 700) sind die Richtpläne zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft bessere Lösung möglich ist. Im Lichte dieser Bestimmungen hat der Kanton Basel-Landschaft den vom Bundesrat am 2. August 2010 genehmigten Richtplan in verschiedenen Bereichen angepasst.

Mit Beschluss vom 25. Februar 2016 hat der Landrat des Kantons Basel-Landschaft die Richtplananpassung *Anpassung 2012* erlassen.

Die gemäss Ziffer 1.1 eingereichten Unterlagen genügen formell den Anforderungen des RPG. Die Prüfungsvoraussetzungen sind somit erfüllt, weshalb auf das vorliegende Gesuch um Genehmigung der Richtplananpassungen eingetreten werden kann.

### **1.3 Für die Prüfung massgebliche Bestimmungen**

Im Rahmen des Prüfungsverfahrens ist zu klären, ob der Richtplan als solcher mit dem Bundesrecht in Einklang steht. Für die Prüfung massgebend sind insbesondere die Bestimmungen des Raumplanungsgesetzes (RPG; SR 700) und der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1).

Die Rechtmässigkeit einzelner Vorhaben wird summarisch geprüft; allfällige Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Die vom UVEK genehmigte Richtplananpassung dient dazu, die geplanten Vorhaben zügig einem rechtmässigen, grundeigentümergebundenen Entscheid zuzuführen, der die im Richtplan zum Ausdruck kommenden Prioritäten und Wertungen berücksichtigt. Der Richtplan ist selber jedoch noch kein Garant für die Rechtmässigkeit eines Vorhabens.

### **1.4 Ablauf des Genehmigungsverfahrens**

Folgende Mitglieder der Raumordnungskonferenz des Bundes ROK wurden mit Brief vom 19. Mai 2016 zur Stellungnahme eingeladen: das Bundesamt für Strassen ASTRA, das Bundesamt für Verkehr BAV, das Bundesamt für Kultur BAK, das Bundesamt für Umwelt BAFU, die Schweizerischen Bundesbahnen SBB, das Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL, die Eidgenössische Finanzverwaltung EFV, das Bundesamt für Landwirtschaft BLW, das Staatssekretariat für Wirtschaft SECO, das eidgenössische Departement für Verteidigung, Bevölkerungsschutz und Sport VBS, sowie die Eidgenössische Natur- und Heimatschutz-kommission ENHK.

Folgende Mitglieder der ROK haben eine materielle Stellungnahme abgegeben:

- Bundesamt für Umwelt (BAFU)
- Bundesamt für Strassen (ASTRA)
- Bundesamt für Verkehr (BAV)
- Schweizerische Bundesbahnen (SBB)

Die Anliegen dieser Bundesstellen wurden berücksichtigt und sind in den Prüfungsbericht eingeflossen.

Mit Schreiben vom 19. Mai 2016 wurden die Kantone Basel-Stadt, Solothurn und der Kanton Aargau darum ersucht, zum Richtplan des Kantons Basel-Landschaft Stellung zu nehmen. Die Kantone Basel-Stadt und Aargau haben sich dahingehend geäußert, dass ihre raumwirksamen Interessen berücksichtigt wurden.

Der Kanton Solothurn bittet um die Angleichung bei der Bezeichnung von gemeinsam getragenen Verkehrsprojekten in den Objektblättern *V2.2 Kantonsstrassennetz* und *V2.3 Schienennetz*.

Mit Schreiben vom 20. Januar 2017 wurde dem Kanton Basel-Landschaft die Gelegenheit gegeben, sich zum Prüfungsbericht zu äussern. Die zuständige Regierungsrätin hat mit Schreiben vom 10. Februar 2017 festgehalten, dass sie - bis auf einen Hinweis im Prüfungsbericht – mit den Ergebnissen der Prüfung einverstanden ist. Dieser Hinweis des ARE hat sich nach Prüfung als durch den Kanton bereits erfüllt erwiesen.

## **2 Gegenstand und Ablauf des Genehmigungsverfahrens**

### **2.1 Verfahren der Richtplanerarbeitung**

#### **2.1.1 Zusammenarbeit mit dem Bund**

Am 7. März 2013 reichte die Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft die Richtplananpassung *Anpassung 2012 "Agglomerationsprogramm Basel/ Verkehr"* dem Bund zur Vorprüfung ein. Der entsprechende Vorprüfungsbericht wurde vom Bund am 11. Dezember 2013 abgeschlossen.

#### **2.1.2 Öffentliche Mitwirkung**

Die öffentliche Mitwirkung der Richtplananpassung wurde vom 12. März bis zum 13. Juli 2013 durchgeführt. Die Ergebnisse dieser Mitwirkung sind in der Vorlage an den Landrat (Erläuterungsbericht) ersichtlich.

### **2.2 Inhalt der Richtplananpassung und Beurteilung durch den Bund**

#### **2.2.1 Ausgangslage**

Der Hauptbestandteil der vorliegenden Anpassung bilden acht bestehende Objektblätter (S4.1, L3.1, V1.1, V1.2, V2.1, V2.2, V2.3 und V3.2) samt den entsprechenden Einträgen in der Richtplan- Gesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sowie der Einführung eines neuen Objektblatts V3.4 Historische Verkehrswege in den kantonalen Richtplan (KRIP). Auslöser war die Abstimmung des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation mit dem Richtplan. Zudem kommt der Kanton verschiedenen Aufträgen des Bundes aus der Genehmigung des gesamthaft revidierten Richtplans aus dem Jahr 2010 nach und setzt das Ergebnis von Aufträgen des Parlaments an den Regierungsrat um.

#### **2.2.2 S 4.1 Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen**

Im Objektblatt S 4.1 war bisher der Hochschulstandort Sporthochschule (Raum Muttenz) im Koordinationsstand Vororientierung aufgeführt. Im Rahmen der Standortevaluation stellte sich heraus, dass am vorgesehenen Standort Schänzli-Areal in Muttenz die gewünschte Entwicklung nicht möglich ist. Der Perimeter der Standortevaluation

wurde deshalb in Richtung St. Jakob-Areal ausgeweitet und eine Standortoption angrenzend an die St. Jakobshalle (Gemeinde Münchenstein) gefunden. Der Eintrag wird nun als „Sporthochschule Raum Muttenz- Münchenstein/St. Jakob“ als Festsetzung aufgeführt. Der Bund ist damit einverstanden.

### **2.23 L 3.1 Vorranggebiet Natur**

Das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung "BL 98 Zurlindengrube" befindet sich in einem Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung. Das Entwicklungsprojekt "Salina Raurica" hat die Aufgabe des bestehenden Standorts und die Schaffung eines Ersatzstandorts zur Folge. Der Ersatzstandort kommt im Gebiet Klingenthal in Muttenz zu liegen, wo sich das Brache-Areal des Adlertunnels mit Aushubmaterial befindet. Gemäss den Angaben des Kantons ist ein neuer Amphibienlebensraum geschaffen worden, die Arbeiten sind jedoch noch nicht vollständig abgeschlossen. Dieser Ersatzstandort wird mit der Richtplananpassung als „Gebiet Klingenthal, Muttenz“ mit Koordinationsstand Festsetzung festgelegt und der Perimeter wird in der Richtplan-Gesamtkarte dargestellt. Durch die Aufnahme als Vorranggebiet Natur in den kantonalen Richtplan verpflichtet sich der Kanton, die Fläche in Ausdehnung und ökologischem Wert zu erhalten, keine dem Schutzziel widersprechenden Nutzungen zuzulassen und dem Naturschutz gegenüber anderen Vorhaben Vorrang zu geben. Der Bund begrüsst die Anstrengungen des Kantons zur Erstellung des Ersatzstandortes und weist darauf hin, dass der Schutz des bestehenden, alten Standortes gemäss Artikel 29 Absatz 1 a der Verordnung über den Natur- und Heimatschutz (NHV) und Artikel 10 der Verordnung über den Schutz der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (AlgV) bis zur vollständigen Erfüllung der Bedingungen an das Ersatzobjekt zu gewährleisten ist.

### **2.24 V 1.1 Gesamtverkehrsschau**

Das Objektblatt V1.1 Gesamtverkehrsschau wird infolge des Agglomerationsprogramms 2. Generation sowie des Bundesratsbeschlusses vom 8. September 2010 überarbeitet. Im Bundesratsbeschluss wurde im Objektblatt V1.1 Gesamtverkehrsschau die Planungsanweisung 9b - *Die Infrastruktur des überregionalen Verkehrs an den Bedürfnissen des Regionalverkehrs zu orientieren hat, Ausbauten und Neubauten somit als Konsequenzen des überregionalen Verkehrs aufzufassen sind und zu dessen Lasten gehen* - nicht genehmigt. Dies wurde vom Kanton entsprechend angepasst.

Das BAV weist in Zusammenhang mit dem angepassten Beschluss 5 b) Güterverkehr darauf hin, dass der Begriff „Stammgleis“ im totalrevidierten Gütertransportgesetz bzw. in der zugehörigen Gütertransportverordnung nicht mehr vorkommt. Zusätzlich merkt es an, dass die abgehenden Weichen bzw. die Anschlussweichen gemäss totalrevidiertem GÜTG zukünftig Teil der Eisenbahninfrastruktur sind.

## 2.25 V 1.2 Agglomerationsprogramm

Durch die Anpassung wird das Objektblatt V1.2 Agglomerationsprogramm im Sinne von neuen Fakten, Erkenntnissen und Rahmenbedingungen den aktuellen Verhältnissen angepasst bzw. fortgeschrieben und präzisiert.

Der Bund nimmt zur Kenntnis, dass der Kanton die Planungsanweisung dahingehend ergänzt hat, dass die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms in Abhängigkeit ihrer räumlichen Auswirkungen als Anpassung oder Fortschreibung im Richtplan erfolgen.

Das ARE betont, dass die Aussage in den Erläuterungen zum Termin für die Einreichung der Agglomerationsprogramme „*Ungeachtet dessen hält das ARE am Abgabetermin für die 3. Generation vom 30. Juni 2016 fest*“ (S. 11) überholt und nicht mehr korrekt ist. Gemäss Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16. Februar 2015 ist die Einreichungsfrist für die neuen Agglomerationsprogramme der 30. September 2016. Die Einreichungsfrist für die überarbeiteten Agglomerationsprogramme der dritten Generation wurde auf den 31. Dezember 2016 festgesetzt.

## 2.26 V 2.1 Übergeordnete Projekte

In den Objektblättern V 2.1 Übergeordnete Projekte, V 2.2 Kantonsstrassennetz und V2.3 Schienennetz werden die Bezeichnung der Verkehrsprojekte sowie die richtplanrelevanten Projekte aus dem Agglomerationsprogramm Basel, 2. Generation übernommen, was im Detail Änderungen in den Projektbezeichnungen sowie teilweise die Aufnahme von neuen Vorhaben nach sich zieht.

In den Kapiteln V 2.1 Übergeordnete Projekte und V 2.3 Schienennetz werden Projekte im Richtplan aufgeführt, die sich ganz oder teilweise in Bundeskompetenz befinden. Aus Sicht des Bundes wird die Kompetenzverteilung zwischen Bund und Kanton noch ungenügend berücksichtigt.

**Auftrag für die Weiterentwicklung des Richtplans:** Der Kanton wird beauftragt, bei der Weiterentwicklung des Richtplans bezogen auf das Kapitel V2.1 und das Objektblatt V 2.1 *Verkehrsinfrastruktur - Übergeordnete Projekte* hinsichtlich der übergeordneten Massnahmen strikt zwischen Projekten nationaler und kantonaler Zuständigkeit zu unterscheiden.

Im Objektblatt V 2.1 Verkehrsinfrastruktur - Übergeordnete Projekte durch den Kanton teilweise Festlegungen über vom Bund verantwortete Vorhaben im Bereich der Nationalstrasse getroffen. Gleichzeitig werden in der Thematik der übergeordneten Projekte kantonal verantwortete Vorhaben nicht eindeutig als kantonale Vorhaben dargestellt.

a) Überregionale Projekte - Strassen

Der Bund betont, dass das Nationalstrassengesetz im Art. 8a den Übergang des Eigentums und die Übernahme von Projekten bei der Anpassung des Nationalstrassennetzes regelt. Dies hat zur Folge, dass ausschliesslich rechtskräftig bewilligte kantonale Projekte vom Bund übernommen werden können, zudem ist die Zustimmung der Bundesversammlung zum Projekt notwendig. In der Zwischenzeit wurde die Behandlung der Anpassung des Nationalstrassennetzes in das Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfondsgesetz (NAFG) verschoben. Hierzu ist noch eine Volksabstimmung ausstehend, aufgrund dessen gelten die derzeit aktuellen Regelungen.

Für die Genehmigung dient als zentraler Ausgangspunkt der gültige Netzbeschluss Nationalstrasse (Stand 2002). Folgende Projekte unterliegen allein der kantonalen Verantwortung:

Hinsichtlich der Vorhaben *H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)*, *H18, Muggenbergtunnel, H18, Umfahrung Laufen und Zwingen* und *H18, Vollanschluss Aesch* stellt der Bund klar, dass wie in den Erläuterungen korrekt festgehalten, das weitere Vorgehen offen ist. Von Seiten Bund besteht keine Zusicherung betreffend der Projektübernahmen.

**Genehmigungsvorbehalt:** Nachfolgende Festlegungen des Kapitels *V2.1 Übergeordnete Projekte* werden vom Bund unter dem Vorbehalt genehmigt, dass der Bund durch die Festlegungen in keiner Art verpflichtet wird. Sie entfalten für den Bund keinerlei Bindungswirkung:

*H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal) (Festsetzung)*

*H18, Muggenbergtunnel, Neubau inkl. Anschlüsse (Festsetzung)*

*H18, Vollanschluss Aesch (Festsetzung)*

*H18, Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung) (Zwischenergebnis)*

b) Übergeordnete Projekte - Schiene

Gemäss Art. 87 *Eisenbahnen und weitere Verkehrsträger* der Bundesverfassung (BV) liegt die Zuständigkeit für das nationale Schienennetz beim Bund. Der Entscheid über die Prioritäten beim Ausbau des Schienennetzes obliegt somit dem Bund. Das Angebot im Personenfernverkehr wird nachfrage- und marktorientiert weiter entwickelt und durch die SBB eigenwirtschaftlich erbracht.

*Neubaustrecke 3.Juradurchstich (VO)*

Das BAV weist bzgl. der Massnahme "Neubaustrecke 3.Juradurchstich" darauf hin, dass im Ausbauschnitt STEP 2025 keine Mittel explizit für Planungsstudien zum 3. Juradurchstich eingestellt wurden.

*Entflechtung Pratteln (1.Etappe) Festsetzung/ Entflechtung Pratteln (Vollausbau)  
Wendegleis Rheinfelden, (VO)*

Der Bund weist darauf hin, dass im Sachplan Schiene keine Unterteilung der Massnahme in 1. Etappe und Vollausbau vorgenommen wird. Da das Wendegleis Rheinfelden ausserkantonale zu liegen kommt, kann es nicht Gegenstand der Beschlüsse sein und ist somit anstatt unter Vororientierung als „orientierend“ zu kennzeichnen. Die SBB merken an, dass in den Erläuterungen zur *Entflechtung Pratteln (Vollausbau)* der einleitende Satz „Der Personenverkehr [...] kreuzt sich mit dem Güterverkehr [...] niveaugleich.“ obsolet wird, da dieser Konflikt mit der ersten Etappe behoben wird. Im Vollausbau geht es um zusätzliche Gleisachsen durch den Bahnhof Pratteln, aufgrund eines höheren Verkehrsaufkommens.

Das BAV gibt an, dass die gesamte Massnahme ca. 350 Mio. CHF kosten wird, bei einem Realisierungshorizont von 5 bis 15 Jahren. Des Weiteren weist das BAV darauf hin, dass die Massnahme „Entflechtung Pratteln (1.Etappe)“ noch nicht über die notwendige räumliche Abstimmung verfügt, um diese mit dem Koordinationsstand Festsetzung im Richtplan festzulegen, da das Variantenstudium gegenwärtig noch nicht abgeschlossen ist.

**Änderung im Rahmen der Genehmigung:** Die Massnahme „*Entflechtung Pratteln (1. Etappe)*“ wird aufgrund fehlender räumlicher Abstimmung im Koordinationsstand Zwischenergebnis (anstelle Festsetzung) genehmigt.

*Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1.Etappe), (FS)/ Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau), (ZE)*

Das BAV macht deutlich, dass im Sachplan Schiene keine Unterscheidung zwischen einer ersten Etappe und der gesamten Massnahme vorgenommen wird und gibt die Kosten mit ca. 300 Mio CHF an. Zwar kann der Kanton eine andere Bezeichnung als im Sachplan wählen, allerdings wäre eine Anpassung wünschenswert, da bei der gewählten Aufteilung die Massnahme „*Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1.Etappe)*“ nur den Bahnhof Basel SBB betrifft und da ausserkantonale, als orientierend zu kennzeichnen ist. Zudem ist die Massnahme „Ausbau Basel SBB Ostkopf“ im STEP Ausbauschnitt 2025 teilweise enthalten. Die Massnahme Entflechtung Basel-Muttenz ist im STEP Ausbauschnitt 2025 sichergestellt, die Erläuterungen im Kapitel V2.1 sollten dem Sachstand entsprechend angepasst werden.

*Ausbau Doppelspur Laufental (ZE) und S-Bahn-Haltestelle Morgartenring*

Hinsichtlich der Massnahmen „Ausbau Doppelspur Laufental“ und „S-Bahn-Haltestelle Morgartenring“ macht der Bund geltend, dass erst zu einem späteren Zeitpunkt entschieden wird, welche dafür notwendigen Infrastrukturmassnahmen in den STEP-Ausbauauschnitt 2030 aufgenommen werden. Die Festlegungen des Kantons werden als kantonales Anliegen zur Kenntnis genommen.

## **2.27 V 2.2 Kantonsstrassennetz**

Der Kanton nimmt im Kapitel V 2.2 verschiedene Ausbauten des Kantonsstrassennetzes auf.

Die Massnahme *Zubringer Dornach/Aesch* wird neu im Objektblatt V 2.2 aufgeführt. Sie wurde vom Bund bereits als Massnahme *H18 Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach, Neubau* im Objektblatt V 2.1 im Koordinationsstand Festsetzung genehmigt und wird nun von dieser Massnahme entkoppelt. Der Kanton Solothurn weist darauf hin, dass diese Massnahme im kantonalen Richtplan Solothurn ebenfalls festgesetzt ist und bemerkt, dass die Ergänzung der Bezeichnung *Zubringer Dornach/Aesch an die H18* zum besseren Verständnis beitragen würde.

Die Massnahmen *Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse), Neubau (Zwischenergebnis)* und *Laufen, Verbindungsstrasse Stängimatt, Trasseesicherung (Vororientierung)* werden neu in den Richtplan aufgenommen. Der Bund weist darauf hin, dass im Hinblick auf eine Genehmigung der Massnahme im Koordinationsstand Festsetzung aufzuzeigen ist, wie die Schutzinteressen des ISOS-Objekts Laufen berücksichtigt werden.

**Genehmigungsvorbehalt:** Im Hinblick auf eine spätere Genehmigung als Festsetzung der Massnahmen *Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse), Neubau (Zwischenergebnis)* und *Laufen, Verbindungsstrasse Stängimatt, Trasseesicherung (Vororientierung)* ist aufzuzeigen, wie die Schutzinteressen des ISOS-Objekts Laufen berücksichtigt werden.

## 2.28 V 2.3 Schienennetz

Das Objektblatt V2.3 Schienennetz wurde aufgrund geänderter Verhältnisse und Rahmenbedingungen angepasst. Dazu gehört insbesondere das eingereichte Agglomerationsprogramm 2. Generation aber auch die Tramnetzstudie 2020. Es werden verschiedene Vorhaben des schienengebundenen ÖV aufgenommen und gestrichen. Bei der Massnahme *S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz* wird ergänzt, dass die Priorität der Massnahme aufgrund der Trammerschliessung Salina Raurica abgenommen hat. Die Massnahmen *S-Bahn-Haltestelle Morgartenring* und *Herzstück Regio-S-Bahn* werden ausschliesslich im erläuternden Teil orientierend aufgeführt und aus dem Beschluss-Teil des Objektblattes V 2.3 gestrichen da sie sich ausserhalb des Kantonsgebiet Basel-Landschaft befinden. Der Bund begrüsst diese Anpassungen im Objektblatt V 2.3 Der ÖV-Korridor Reinach-Dornach ist als neues Vorhaben in die Abstimmungskategorie *Zwischenergebnis* aufgenommen worden. Der Kanton Solothurn macht darauf aufmerksam, dass im Entwurf 06/2015 des Solothurner Richtplans dieses Vorhaben als *Tramspange Reinach-Dornach* bezeichnet ist. Das Tramprojekt wurde als Massnahme zum STEP-Ausbauschritt 2030 beim Bund eingereicht. Aus diesem Grund hält der Kanton Solothurn an seiner Bezeichnung fest.

Die Planungsanweisungen wurden angepasst und es wird festgelegt, dass die kantonalen Stellen eine Strategie der ÖV-Priorisierung ausarbeiten müssen, die auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs aufnimmt.

Die Massnahme *Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal* wird aus dem Objektblatt gestrichen und gemäss Erläuterungsbericht neu in die Massnahme *Vierspurausbau Liestal* inkl. *Anbindung Kopfgleis* des Objektblatts V 2.1 integriert.

Die Massnahme *Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein* ist im Koordinationsstand *Zwischenergebnis* und die Massnahme *Wendegleis Aesch* im Koordinationsstand *Vororientierung* im Beschluss-Teil eingetragen. Das BAV weist darauf hin, dass sich die Massnahmen aktuell in der Evaluierungsphase für die Aufnahme in STEP 2030 befinden, vom Bund jedoch noch keine definitive Entscheidung über deren Mitfinanzierung vorliegt.

**Hinweis:** Die Massnahme *Wendegleis Aesch (Vororientierung)* befindet sich in der Evaluierungsphase für die Aufnahme in STEP 2030, es liegt aktuell noch kein definitiver Entscheid über deren Mitfinanzierung vor.

**Genehmigungsvorbehalt:** Die Massnahme *Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein (Zwischenergebnis)* wird als Interesse des Kantons zur Kenntnis genommen. Für den Bund ergibt sich daraus keine verbindliche Wirkung.

### **2.29 V 3.2 Wanderwege**

Im Objektblatt V 3.2 wird neu festgehalten, dass durch die Überprüfung und Neusignalisation des Wanderwegnetzes dessen Qualität gesteigert werden soll. Um Redundanzen zu minimieren werden bestehende Parallelrouten gestrichen, das Wanderwegnetz wird aber auch an einzelnen Orten ergänzt. Die Anpassungen werden in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur dargestellt und befinden sich mehrheitlich im Laufental und im Bezirk Arlesheim. Im Beschluss-Teil des Objektblattes wird festgehalten, dass die in Zusammenarbeit und Abstimmung mit einer Gemeinde vorgenommene Änderungen am Wanderwegnetz im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen werden. Der Bund hat zu den Anpassungen keine Bemerkung.

### **2.210V 3.4 Historische Verkehrswege (neu)**

Mit der Aufnahme des Objektblatts V 3.4 werden die historischen Verkehrswege im kantonalen Richtplan verankert. Im Objektblatt verweist der Kanton auf das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS), welches im Kanton Basel-Landschaft Strecken von nationaler Bedeutung in einem Umfang von 62 km ausscheidet. Diese Strecken werden durch Strecken von regionaler und lokaler Bedeutung ergänzt. Der Kanton kommt somit dem Auftrag gemäss Artikel 9 der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS) nach, wonach das Bundesinventar im Richtplan zu berücksichtigen ist. Der Bund begrüsst die Aufnahme des Objektblattes.

### 3 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK zuhanden des Bundesrates folgender Genehmigungsentscheid beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 24. Februar 2017 wird die Anpassung 2012 des Kantons Basel-Landschaft unter Vorbehalt von Ziffer 2 - 8 genehmigt.
2. Es handelt sich nicht um eine Genehmigung im Sinne von Artikel 38a Absatz 2 RPG. Die Übergangsbestimmungen dieses Artikels kommen für den Kanton Basel-Landschaft weiterhin zur Anwendung.
3. Objektblatt *V2.1 Übergeordnete Projekte*: Die Massnahme „*Entflechtung Pratteln (1. Etappe)*“ wird als Zwischenergebnis (anstelle Festsetzung) genehmigt.
4. Objektblatt *V2.1 Übergeordnete Projekte*: Folgende Massnahmen betreffen kantonale Vorhaben:
  - *H18, Muggenbergtunnel, Neubau (Festsetzung)*
  - *H18, Vollanschluss Aesch (Festsetzung)*
  - *H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal) (Festsetzung)*
  - *H18, Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung) (Zwischenergebnis)*

Sie entfalten für den Bund keinerlei Bindungswirkung.

5. Objektblatt *V2.1 Übergeordnete Projekte*: Folgende Massnahmen betreffen Vorhaben des Bundes:
  - *Sanierungstunnel Belchen (Festsetzung)*
  - *Autobahnanschluss Pratteln (Zwischenergebnis)*
  - *Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel (Zwischenergebnis)*
  - *Kapazitätserweiterung A2 Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst (Vororientierung)*

Der Bund nimmt das kantonale Interesse an diesen Vorhaben zur Kenntnis. Die Aussagen des Richtplans entfalten für den Bund keinerlei Bindungswirkung.

6. Objektblatt V 2.2 *Kantonsstrassennetz*: Im Hinblick auf eine spätere Genehmigung als Festsetzung der Massnahmen *Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse), Neubau (Zwischenergebnis)* und *Laufen, Verbindungsstrasse Stängimatt, Trasseesicherung (Vororientierung)* ist aufzuzeigen, wie die Schutzinteressen des ISOS-Objekts Laufen berücksichtigt werden.
7. Objektblatt V2.3 *Schienennetz*: Die Massnahme *Doppelspurausbau Waldenburgerbahn (Zwischenergebnis)* wird als Interesse des Kantons zur Kenntnis genommen. Für den Bund ergibt sich daraus keine verbindliche Wirkung.
8. Der Kanton wird beauftragt, bei der Weiterentwicklung des Richtplans bezogen auf das Kapitel V2.1 und das Objektblatt V 2.1 *Verkehrsinfrastruktur - Übergeordnete Projekte* hinsichtlich der übergeordneten Massnahmen strikt zwischen Projekten nationaler und kantonaler Zuständigkeit zu unterscheiden.

Bundesamt für Raumentwicklung

Die Direktorin



Dr. Maria Lezzi