



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 2017

Prüfungsbericht

31. März 2021



ARE-D-EB3B3401/1

Autor(en)

Richard Tillmann, Richtplangruppenleiter, Sektion Richtplanung (ARE)
Marlies Schneider, Wissenschaftliche Mitarbeiterin, Sektion Richtplanung (ARE)

Zitierweise

ARE (2021), Prüfungsbericht des Bundes zur Anpassung 2017 Richtplan Kanton Basel-Landschaft,
Bundesamt für Raumentwicklung, Ittigen

Bezugsquelle

www.are.admin.ch

Aktenzeichen

ARE-92-154

Inhalt

| | | |
|------------|--|-----------|
| 1 | Verfahren | 4 |
| 1.1 | Genehmigungsantrag Kanton | 4 |
| 1.2 | Prüfungsprozess Bund | 4 |
| 1.3 | Stellenwert des Prüfungsberichts | 5 |
| 2 | Inhalt des Richtplans und Beurteilung | 5 |
| 2.1 | Allgemeine Hinweise | 5 |
| 2.2 | Agglomerationsprogramm (V 1.2) | 6 |
| 2.3 | Übergeordnete Projekte (V 2.1) | 7 |
| 2.4 | Kantonsstrassennetz (V 2.2) | 8 |
| 2.5 | Schienennetz (V 2.3) | 8 |
| 3 | Anträge an die Genehmigungsbehörde | 10 |

1 Verfahren

Nach dem Beschluss im Kanton reicht dieser dem Bund die Richtplananpassung zur Genehmigung ein. Im Rahmen der Prüfung und Genehmigung, siehe dazu Artikel 10 und 11 der Raumplanungsverordnung (RPV, SR 700.1), überprüft der Bund, ob die Richtplaninhalte mit dem Bundesrecht zu vereinbaren sind und richtet das Resultat der Prüfung in Form eines Prüfungsberichtes an den Kanton. Bei unbestrittenen Teilanpassungen des Richtplans beschliesst die Vorsteherin oder der Vorsteher des UVEK über die Richtplananpassung. Bei Gesamtrevisionen oder bei umstrittenen Anpassungen beschliesst der Gesamtbundesrat über die Richtplananpassung.

1.1 Genehmigungsantrag Kanton

Am 13. Februar 2020 hat der Landrat des Kantons Basel-Landschaft die Anpassung 2017 des Richtplans beschlossen. Mit Schreiben vom 15. Mai 2020 reichte der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Richtplananpassung zur Genehmigung ein.

Dem Genehmigungsantrag des Kantons Basel-Landschaft lagen folgende Dokumente bei:

- Richtplantext Anpassung 2017
- Richtplankarte Anpassung 2017
- Erläuterungen Anpassung 2017 (Vorlage an den Landrat)

Gemäss Artikel 7 Buchstabe a RPV gibt der Kanton Aufschluss über den Ablauf der Richtplanung und insbesondere über die Information und Mitwirkung der Bevölkerung und über die Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Regionen, Nachbarkantonen, dem benachbarten Ausland und den Bundesstellen, die mit raumwirksamen Aufgaben betraut sind. Der Kanton führte eine öffentliche Mitwirkung der Richtplananpassung vom 14. Dezember 2017 bis 16. März 2018 durch. Die Ergebnisse der Mitwirkung sind im Mitwirkungsbericht zur Anpassung 2017 (Bestandteil der Vorlage an den Landrat) ersichtlich. Der Kanton hatte die Richtplananpassung dem Bund zur Vorprüfung eingereicht. Diese wurde mit dem Vorprüfungsbericht vom 22. November 2018 abgeschlossen. Der Kanton kommt damit den Vorgaben von Artikel 7 RPV nach.

1.2 Prüfungsprozess Bund

Das ARE hat mit dem Schreiben vom 17. Juni 2020 alle betroffenen Bundesämter der Raumordnungskonferenz des Bundes (ROK) um Stellungnahme zur Richtplananpassung gebeten. Materiell geäussert haben sich das Bundesamt für Strassen ASTRA, das Bundesamt für Umwelt BAFU, das Bundesamt für Verkehr BAV und die Schweizerischen Bundesbahnen SBB. Die Stellungnahmen wurden soweit möglich in den vorliegenden Bericht integriert.

Mit Schreiben vom 26. Juni 2020 wurden die Nachbarkantone und das benachbarte Ausland darum ersucht, zu der Richtplananpassung des kantonalen Richtplans Basel-Landschaft Stellung zu nehmen. Die Kantone Basel-Stadt und Aargau sowie der Regionalverband Hochrhein-Bodensee stellen fest, dass ihre Interessen und raumwirksamen Aufgaben berücksichtigt wurden. Der Kanton Solothurn hat mit Schreiben vom 13. Juli 2020 zur vorliegenden Anpassung Stellung genommen. Der Kanton Jura hat mit Schreiben vom 9. Juli 2020 seine Stellungnahme eingereicht. Die beiden Stellungnahmen wurden im vorliegenden Prüfungsbericht berücksichtigt.

Mit Schreiben vom 10. Dezember 2020 wurde die kantonale Fachstelle angehört. Mit Schreiben vom 25. Januar 2021 wurde der zuständige Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft angehört. Mit Schreiben vom 28. Januar 2021 hat sich der Regierungsrat mit dem Prüfungsbericht einverstanden gezeigt.

1.3 Stellenwert des Prüfungsberichts

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.

Die Rechtmässigkeit im Richtplan vorgesehener Vorhaben und Zonierungen wird summarisch geprüft; erhebliche Zweifel an der Rechtmässigkeit sind zumindest transparent zu machen. Der vom Bundesrat genehmigte Richtplan dient dazu, Vorhaben auf der Basis von entsprechenden Richtplanfestlegungen zügig einem rechtmässigen, grundeigentümerverbindlichen Entscheid zuzuführen, der die im Richtplan zum Ausdruck kommenden Prioritäten und Wertungen berücksichtigt. Er ist selber jedoch noch kein Garant für die Rechtmässigkeit eines Vorhabens. Dies gilt analog für im Richtplan vorgesehenen Zonierungen.

2 Inhalt des Richtplans und Beurteilung

Der Kanton Basel-Landschaft hat im Rahmen der Anpassung 2017 Änderungen im kantonalen Richtplan ausgelöst durch die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation vorgenommen. Die Änderungen betreffen die Objektblätter V 1.2 Agglomerationsprogramm, V 2.1 Übergeordnete Projekte, V 2.2 Kantonsstrassennetz und V 2.3 Schienennetz des Richtplankapitels Verkehr sowie die Richtplan-Gesamtkarte und die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur. Es handelt sich zu einem grossen Teil um Änderungen in den nicht-verbindlichen Textabschnitten der Objektblätter A. Ausgangslage, B. Ziele sowie C. Beschrieb und Auswirkungen der Vorhaben. Ebenfalls wurden in den behördenverbindlichen Abschnitten D. Beschlüsse textliche Änderungen vorgenommen, aber auch Vorhaben gestrichen, neue Vorhaben aufgenommen und der Koordinationsstand von verschiedenen Vorhaben angepasst. Die Anpassungen in den beiden Richtplankarten ergeben sich aufgrund von neuen, abgeänderten oder gestrichenen Vorhaben.

Allgemeine Hinweise

Vorhaben im Richtplan

Die Verkehrsvorhaben sind im kantonalen Richtplan Basel-Landschaft sehr detailliert beschrieben. Damit enthält der Richtplantext viele detaillierte Informationen über konkrete Vorhaben, welche regelmässig nachgeführt werden müssen, um auf dem aktuellsten Stand zu bleiben. Weil aber der Kanton Basel-Landschaft den dafür notwendigen Anpassungsrhythmus nur bedingt erfüllen kann, sind mehrere Massnahmen nicht mehr auf dem aktuellsten Stand. Der Bund weist – wie bereits im Vorprüfungsbericht – darauf hin, dass die Massnahmenbeschreibungen auch in Form eines Erläuterungsberichts zum Zeitpunkt der Anpassung einer Massnahme denkbar wären. Somit wäre der Aktualisierungsaufwand deutlich geringer und die Lesbarkeit des Richtplans würde vereinfacht.

Umsetzung Auftrag aus der Genehmigung der Anpassung 2012

Im Rahmen der Genehmigung der Anpassung 2012 vom 7. März 2017 hat der Bund dem Kanton den Auftrag erteilt, Projekte in Zuständigkeit des Bundes mit dem Zusatz «Kompetenz Bund» zu ergänzen. Der Kanton Basel-Landschaft ist diesem Auftrag im Objektblatt Übergeordnete Projekte V 2.1 nachgekommen. Es gibt allerdings in den Objektblättern Kantonsstrassennetz V 2.2 und Schienennetz V 2.3 weiterhin Vorhaben, die in der Kompetenz des Bundes liegen, ohne dass sie mit dem Zusatz «Kompetenz Bund» gekennzeichnet sind. Der Kanton sieht vor, dass für diese Vorhaben der Zusatz «Kompetenz Bund» spätestens bei der nächsten Gesamtüberarbeitung angefügt werden soll. Im Objektblatt Kantonsstrassennetz V 2.2 betrifft dies das Vorhaben «Knoten Angenstein / Aesch» und im Objektblatt Schienennetz V 2.3 die Vorhaben «Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz (Güterverkehr)» und «Doppelspurausbau Tramlinien 10/17 'Spiesshöfl' Binningen». Des Weiteren gibt es im Objektblatt Schienennetz Vorhaben (z.B. «Wendegleis Aesch», «Expressram Linie 10», «S-Bahn-Haltestelle Prat-

teln Buholz, Neubau»), bei denen der Zusatz «Kompetenz Bund» in den Erläuterungen des Vorhabens zwar erwähnt wird, aber nicht im verbindlichen Teil des Objektblatts. Der Kanton wird deshalb aufgefordert, bei der nächsten Anpassung des Kapitels Verkehr die Vorhaben in der Kompetenz des Bundes entsprechend zu kennzeichnen. Bei Vorhaben, die vom Bund zum jetzigen Zeitpunkt nicht geplant werden, hat der Kanton Basel-Landschaft überdies zu bezeichnen, dass es sich um Vorhaben in seinem Interesse handelt. Der Bund weist darauf hin, dass eine mögliche Planung und die räumliche Abstimmung solcher Vorhaben im Rahmen des Entwicklungsprogramms Nationalstrassen STEP bzw. der Ausbauschritte der Bahninfrastruktur und anschliessend im Plangenehmigungsverfahren des Bundes erfolgen.

Auftrag für eine nächste Richtplananpassung: Der Kanton Basel-Landschaft wird aufgefordert, im Rahmen der nächsten Anpassung des Kapitels Verkehr alle Vorhaben in der Kompetenz des Bundes in den Objektblättern V 2.2 und V 2.3 mit dem Zusatz «Kompetenz Bund» zu kennzeichnen. Bei Vorhaben, die vom Bund nicht geplant werden, hat der Kanton Basel-Landschaft überdies zu bezeichnen, dass es sich um Vorhaben in seinem Interesse handelt.

2.1 Agglomerationsprogramm (V 1.2)

Dieses Objektblatt behandelt die behördliche Zusammenarbeit in der Trinationalen Agglomeration Basel im Rahmen des durch den Bund implementierten Planungsinstruments «Agglomerationsprogramm». Der Kanton Basel-Landschaft äussert sich einerseits zur Ausgangslage und zu den Zielen bezüglich der planerischen Zusammenarbeit in der Agglomeration Basel. Anderseits werden mehrere Beschlüsse betreffend die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel aufgeführt. Im Rahmen der vorliegenden Anpassung wird der folgende Beschluss in Abschnitt D. neu verankert: «Kanton und Gemeinden bringen die Ergebnisse der Abstimmung in den regionalen Handlungsräumen (vgl. Raumkonzept) in die korridorweisen Betrachtungen des Agglomerationsprogramms ein».

In Abschnitt B. des Objektblatts Agglomerationsprogramm wird das Ziel e), welches die Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen in der Agglomeration Basel vorschreibt, leicht verschärft. Künftig soll die räumliche Ausdehnung nicht nur in städtischen, sondern in allen besiedelten Gebieten begrenzt werden. Der Bund begrüsst diese Zielschärfung, welche auch im Sinne des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) ist.

Die restlichen in diesem Objektblatt vorgenommenen Anpassungen betreffen den Abschnitt A. Ausgangslage und sind ausschliesslich redaktioneller Natur. Sie ergeben sich aufgrund veränderter Rahmenbedingungen für die Erarbeitung der Agglomerationsprogramme wie z.B. die Ablösung des Infrastrukturfonds durch den Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF).

Alle richtplanrelevanten Massnahmen der A-Liste des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation, die innerhalb des Kantons Basel-Landschaft liegen, wurden bereits vor der Richtplananpassung 2017 mit Koordinationsstand Festsetzung im kantonalen Richtplan verankert: «A18 Vollanschluss Aesch, Neubau» (vgl. Objektblatt V 2.1) und «Zubringer Dornach/Aesch» (vgl. Objektblatt V 2.2). Auch wurden einige richtplanrelevante Massnahmen der B-Liste (z.B. «Laufen, neue Birsbrücke» (vgl. Objektblatt V 2.2), «Tramerschliessung Salina Raurica» (vgl. Objektblatt 2.2)) bereits vorher im Richtplan verankert.

Mit der vorliegenden Anpassung wurden zusätzlich die folgenden Verkehrsvorhaben aus der B- und C-Liste des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation neu in den Richtplan Basel-Landschaft aufgenommen: «Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau, Trasseesicherung» (vgl. Objektblatt V 2.2), «Wendeschlaufe Bottmingen» (vgl. Objektblatt V 2.3) und «ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann» (vgl. Objektblatt 2.3). Die Vorhaben weisen entsprechend ihrem Reifegrad den Koordinationsstand Zwischenergebnis bzw. Vororientierung auf. Richtplantext und -karten wurden entsprechend angepasst.

Die Leistungsvereinbarung des Agglomerationsprogramms Basel der 3. Generation konnte bereits vor der Genehmigung der aktuellen Richtplananpassung abgeschlossen werden.

2.2 Übergeordnete Projekte (V 2.1)

In diesem Objektblatt werden die übergeordneten Verkehrsvorhaben – sowohl Strassen- als auch Schienenprojekte – beschrieben und festgelegt. Der Kanton versteht darunter Vorhaben, welche teilweise ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft liegen und / oder bei welchen die Kompetenz zu ihrer Umsetzung nicht beim Kanton Basel-Landschaft liegt. Mit ihrer Aufnahme in den kantonalen Richtplan erfolgt die Abstimmung mit der kantonalen räumlichen Planung und die Darstellung der Absichten des Kantons. Nebst der Festlegung des Koordinationsstandes dieser Vorhaben beinhaltet der Beschlussteil D. auch Planungsgrundsätze und -anweisungen zu übergeordneten Projekten.

Ein Grossteil der beschriebenen Vorhaben sind Kapazitätssteigerungs-, Netzerweiterungs- oder Sanierungsprojekte auf den Nationalstrassen A2 und A3. Diese Vorhaben liegen ausschliesslich in der Kompetenz des Bundes. Deren Planung und Realisierung erfolgt unter der Federführung des ASTRA. Der aktuelle Projektstand sollte regelmässig mit dem ASTRA abgeglichen werden. Im zur Prüfung vorliegenden Richtplan kam es beim Richtplanteck und in der Richtplankarte bezüglich des Vorhabens «Kapazitätssteigerung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel)» zu Anpassungen. Diese ergaben sich aufgrund der Weiterentwicklung und Konkretisierung des Vorhabens.

Weiter werden mehrere Strassenbauprojekte auf den Nationalstrassen A18 und A22 im Objektblatt aufgeführt. Hierbei handelt es sich um zwei ehemalige Kantonsstrassen, deren Eigentum mit dem Bundesbeschluss über das Nationalstrassennetz (NEB) am 1. Januar 2020 an den Bund überging. Künftig ist es Aufgabe des Bundes, diese Vorhaben weiterzuentwickeln und zu priorisieren. Diese Arbeit erfolgt im Rahmen des STEP Nationalstrasse unter der Federführung des ASTRA. Im zur Prüfung vorliegenden Richtplan wurde zum einen das Vorhaben «Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2» neu als Vororientierung aufgenommen (vgl. Richtplanteck und -karte). Der Bund weist darauf hin, dass sich das ASTRA bisher nicht abschliessend zur Priorität dieses Vorhabens geäussert hat. Zum anderen wurde das Vorhaben «A22, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)» aus dem Richtplan gestrichen (vgl. ebenfalls Richtplanteck und -karte), weil es sich inzwischen nur noch um eine Instandsetzung handelt, die nicht richtplanrelevant ist. Der Kanton Basel-Landschaft ist aber weiterhin bestrebt, die langfristige Führung der A22 im Raum Liestal zu prüfen. Ein entsprechender Auftrag wird neu als Planungsanweisung (vgl. Abschnitt D., Ziffer f)) aufgeführt. Auch hier empfiehlt der Bund dem Kanton Basel-Landschaft, sich frühzeitig mit dem ASTRA abzustimmen.

Ebenfalls im behördenverbindlichen Abschnitt D. wird das Vorhaben «A18 Muggenbergtunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse)» mit dem Koordinationsstand Festsetzung aufgeführt. Die Prüfung und Genehmigung des Vorhabens erfolgte bereits in einer vorherigen Richtplananpassung. Weil in der Zwischenzeit das Eigentum der A18 aber an den Bund überging und seitens ASTRA die abschliessende Prüfung der Massnahme noch nicht erfolgt ist, weist der Bund darauf hin, dass die entsprechende Festsetzung nur für die räumliche Abstimmung des Kantons, nicht aber für diejenige des Bunds gilt. Hinzu kommt, dass die abschliessende Priorisierung und Finanzierung des Vorhabens erst im Rahmen des STEP-Beschlusses für die Nationalstrasse durch das Bundesparlament erfolgt.

Genehmigungsvorbehalt: Die Massnahme «A18 Muggenbergtunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse)» wird unter dem Vorbehalt genehmigt, dass sich der Koordinationsstand Festsetzung auf die räumliche Abstimmung des Kantons Basel-Landschaft bezieht und dass die Finanzierung durch den Bund noch nicht gesichert ist.

Eine zweite Kategorie von übergeordneten Projekten sind schienengebundene Vorhaben in Bundeskompetenz. Das sind hauptsächlich Vorhaben, die im Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schiene (z.B. «Neubaustrecke 3. Juradurchstich», «Überholgleis Tecknau», «Vierspurausbau Liestal», «Entflechtung Muttenz», «Ausbau Doppelspur Laufental») und im Bahninfrastruktur-Ausbauschritt STEP 2025 (z.B. «Vierspurausbau Liestal») oder STEP 2035 (z.B. «Ausbau Doppelspur Laufental») verankert sind. Im Rahmen der vorliegenden Anpassung nimmt der Kanton Basel-Landschaft im nicht-verbindlichen Richtplanteck einige redaktionelle Änderungen vor (vgl. «Entflechtung Basel-Muttenz» und «Ausbau Doppelspur Laufental») und verankert das Vorhaben «Überholgleis Tecknau» neu als

Vororientierung im Richtplan. Das BAFU weist auf einen potentiellen Konflikt zwischen diesem Vorhaben und dem BLN Objekt Nr.1105 «Baselbieter und Fricktaler Tafeljura» hin. Im behördlichen Richtplantext werden einerseits vier neue Planungsanweisungen (vgl. Ziffer c) bis e)) aufgenommen, anderseits wird das Vorhaben «Ausbau Doppelspur Laufental» neu als Festsetzung festgelegt.

Bezüglich dem Doppelspurausbau im Laufental weist der Kanton Jura darauf hin, dass damit die Voraussetzung für den Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Basel und Biel, inklusive einer Verlängerung jedes zweiten Zuges Richtung Lausanne/Genève, geschaffen wird, und dass bezüglich des Termins der Fahrplanwechsel Dezember 2025 (Fahrplan 2026) angegeben werden sollte. Diese Änderungen können allenfalls bei der nächsten Überarbeitung des Objektblatts berücksichtigt werden. Ferner weist das BAFU auf einen möglichen Konflikt dieses Doppelspurausbau mit dem überregionalen Wildtierkorridor BL 28 hin. Die dafür nötige Interessenabwägung ist allerdings nicht Teil des Richtplanverfahrens, sondern muss im Rahmen der nachgelagerten Projektierung durch die SBB sowie von der für die Plangenehmigung zuständigen Behörde vorgenommen werden. Bezuglich des Doppelspurausbau hat der Kanton Basel-Landschaft zudem folgende neue Planungsanweisung (vgl. Abschnitt D., Ziffer e)) in den Richtplan aufgenommen: «Der Kanton unterstützt einen durchgehenden Doppelspurausbau durch das Laufental und setzt sich bei Bund und SBB für deren Realisierung ein». Damit signalisiert der Kanton, dass er weiteren Doppelspurabschnitten im Laufental positiv entgegensteht.

Die Planungsanweisung c) – ebenfalls neu eingefügt in Abschnitt D. – sieht weiter vor, dass sich der Kanton Basel-Landschaft für die Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch den Ringschluss im Zentrum («Herzstück Regio S-Bahn») mit den vorgesehenen Ausbauten der Zulaufstrecken sowie den S-Bahn-Haltestellen «Solitude», «Morgartenring» und «Dornach Apfelsee» – alle ausserhalb des eigenen Kantonsgebiets – einsetzt. Im Gegenzug strich der Kanton das Vorhaben «Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn)» (vgl. Objektblatt V 2.3) im Sinne einer Systematisierung der Richtplaneinträge.

Insbesondere die «S-Bahn-Haltestelle Morgartenring» mit Standort im Kanton Basel-Stadt würde zu einer wesentlichen Verbesserung der ÖV-Erschliessung für weite Teile des Siedlungsgebiets von Allschwil führen. Im Gegensatz zu den anderen beiden S-Bahn-Haltestellen «Dornach Apfelsee» und «Basel Solitude» ist sie allerdings nicht Bestandteil des Ausbauschrittes STEP 2035, weshalb die Finanzierung durch den Bund nicht gesichert ist.

2.3 Kantonsstrassennetz (V 2.2)

Im Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz führt der Kanton Basel-Landschaft die Vorhaben auf, welche das 460 km umfassende Kantonsstrassennetz betreffen. Die Vorhaben, welche in Abschnitt D. Beschlüsse aufgeführt sind, sollen Kapazitätsengpässe im Bereich des motorisierten Individualverkehrs beheben, aber auch Engpässe im Bereich des strassengebundenen öffentlichen Verkehrs beheben. Der Kanton Basel-Landschaft nimmt bei verschiedenen Vorhaben redaktionelle Anpassungen vor. Weiter streicht der Kanton die Vorhaben «Teilumfahrung Reinach Süd» und «Oberwil, Langmattstrasse, Hauptverkehrsstrasse». Das Vorhaben «Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau» nimmt der Kanton neu in den Richtplan auf. Unter D. Beschlüsse nimmt der Kanton zudem neue Planungsanweisungen zu einem Tunnel Allschwil, welcher den Zubringer Bachgraben – Nordtangente zu einer Umfahrung Allschwil ergänzt (vgl. Ziffer b)), und zum Vorhaben «Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau» (vgl. Ziffer f)) auf. Aus Sicht des Bundes ergeben sich dazu keine Bemerkungen.

2.4 Schienennetz (V 2.3)

Das Objektblatt Schienennetz beschreibt Ausgangslage, Ziele und Vorhaben für das regionale Schienennetz des Kantons Basel-Landschaft. Ebenfalls sind in Abschnitt D. die entsprechenden Beschlüsse festgelegt. Dabei handelt es sich hauptsächlich um Infrastrukturprojekte der Verkehrsträger S-Bahn und Tram. Aufgrund der Weiterentwicklung und Konkretisierung von bereits im Richtplan verankerten Vorhaben (z.B. «Wendegleis Aesch», «ÖV-Drehscheibe Laufen», «Tramerschliessung Salina Raurica») haben sich mehrere redaktionelle Änderungen ergeben. Zudem wurden neue Vorhaben in

den Richtplan aufgenommen (vgl. Kap. 2.1 Agglomerationsprogramm) und bestehende Vorhaben wurden neu festgesetzt oder gestrichen.

Neu als Festsetzung (anstatt Zwischenergebnis) wurde das Vorhaben «Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg – Hölstein» im Richtplan festgelegt. Dies macht aus Sicht des Bundes Sinn, da es sich um ein Vorhaben in Bundeskompetenz handelt, dessen Finanzierung und Realisierung mit dem STEP-Ausbauabschnitt 2035 vom Bundesparlament beschlossen wurde. Das BAFU weist auf einen möglichen Konflikt mit dem überregionalen Wildtierkorridor BL 27 «Bubendorf» hin. Der Bund sieht für den kantonalen Richtplan keinen Handlungsbedarf, weil die dafür notwendige Interessenabwägung nicht Teil des Richtplanverfahrens ist, sondern im Rahmen der nachgelagerten Projektierung durch die BLT sowie von der für die Plangenehmigung zuständigen Behörde vorgenommen werden muss.

Im Rahmen der Verabschiedung der Richtplananpassung 2017 durch den Landrat wurde das Vorhaben «ÖV-Korridor Reinach – Dornach» mit Koordinationsstand Zwischenergebnis aus dem Richtplan gestrichen. Das Vorhaben sieht eine neue Tramverbindung zwischen Dornach und Reinach mit Verlängerungsoption bis nach Therwil vor. Es wurde von der Planungsregion Nordwestschweiz für den STEP-Ausbauabschnitt 2035 angemeldet und soll zu einer wesentlichen Verbesserung der ÖV-Erschliessung im südlichen Birseck führen sowie das Birstal besser mit dem Leimental verbinden. Gemäss BAV wird das Vorhaben als «2. Dringlichkeitsstufe» klassiert und hat somit aus Sicht Bund keine Bedeutung für den bereits beschlossenen Ausbauabschnitt 2035.

Der Kanton Solothurn weist in seiner Stellungnahme zur Richtplananpassung 2017 darauf hin, dass das entsprechende Vorhaben im Richtplan des Kantons Solothurn als Vororientierung festgelegt ist, und dass die beiden Kantone daran sind, eine Vereinbarung für eine Machbarkeitsstudie sowie eine Projektorganisation unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft vorzubereiten. Der Kanton Solothurn sieht darin einen Widerspruch zur Streichung des Vorhabens durch den Kanton Basel-Landschaft.

Der Bund nimmt zur Kenntnis, dass mit der Streichung des Vorhabens «ÖV-Korridor Reinach – Dornach» die Diskussionen rund um die Verbesserung der (ÖV-)Erschliessung des südlichen Birsecks nicht erloschen sind, sondern im Rahmen des regionalen Mobilitätskonzepts «Birsstadt» weitergeführt werden (vgl. dazu Motion 2020/115 im Landrat Basel-Landschaft vom 13.02.2020). Darin soll die technische Machbarkeit einer Tramverbindung Dornach – Therwil inkl. der dadurch allfällig notwendigen Verlagerung des Strassenverkehrs auf eine neu festzulegende Strasse in neuem Lichte geprüft werden. Bei erfolgreicher Prüfung würde die entsprechende Trasseesicherung später wieder Eingang in den kantonalen Richtplan finden. Der Bund empfiehlt dem Kanton Basel-Landschaft und dem Verein Birsstadt bei der Erarbeitung des Mobilitätskonzepts die betroffenen Fachstellen von Bund und Kanton Solothurn miteinzubeziehen.

Hinweis: Der Kanton Basel-Landschaft wird aufgefordert, bezüglich der Verbesserung der (ÖV-)Erschliessung des südlichen Birsecks die Abstimmung mit seinem Nachbarkanton Solothurn zu gewährleisten.

Schliesslich weist das BAV in seiner Stellungnahme zur Richtplananpassung 2017 darauf hin, dass für die Regio-S-Bahn Linien S1 und S3 mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt wird, und dass für die ländlichen Gebiete ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätsversorgung (Grundangebot) sichergestellt werden soll. Betreffend des Vorhabens «Schienenenbindung Süd Auhafen Muttenz (Güterverkehr)» macht das BAV zudem darauf aufmerksam, dass der Zeithorizont des Projekts in der Beschreibung im Richtplan nicht mehr aktuell ist, und dass sich das Vorhaben in der Zwischenzeit in der Realisierung befindet. Die erwähnten Angaben zum ÖV-Angebot im Kanton Basel-Landschaft und der Eintrag zum Auhafen Muttenz sollten im Rahmen der nächsten Anpassung des Objektblatts V 2.3 geprüft werden und gegebenenfalls aufgenommen bzw. gestrichen werden.

3 Anträge an die Genehmigungsbehörde

Im Sinne der erfolgten Prüfung wird dem UVEK gestützt auf Artikel 11 Absatz 2 der Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (RPV; SR 700.1) Folgendes beantragt:

1. Gestützt auf den Prüfungsbericht des Bundesamtes für Raumentwicklung (ARE) vom 31. März 2021 werden die Richtplananpassungen 2017 des Kantons Basel-Landschaft unter Vorbehalt von Ziffer 2 und mit dem Auftrag in Ziffer 3 genehmigt.
2. Die Massnahme «A18 Muggenbergtunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse)» wird unter dem Vorbehalt genehmigt, dass sich der Koordinationsstand «Festsetzung» auf die räumliche Abstimmung des Kantons Basel-Landschaft bezieht und dass die Finanzierung durch den Bund noch nicht gesichert ist.
3. Der Kanton Basel-Landschaft wird aufgefordert, im Rahmen der nächsten Anpassung des Kapitels Verkehr alle Vorhaben in der Kompetenz des Bundes in den Objektblättern V 2.2 und V 2.3 mit dem Zusatz «Kompetenz Bund» zu kennzeichnen. Bei Vorhaben, die vom Bund nicht geplant werden, hat der Kanton Basel-Landschaft überdies zu bezeichnen, dass es sich um Vorhaben in seinem Interesse handelt.

Bundesamt für Raumentwicklung
Die Direktorin

Dr. Maria Lezzi