

Vorlage an den Landrat

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)

Anpassung 2021 (Fruchtfolgeflächen, Wildtierkorridore, Verkehr, Radrouten, Grundwasser, Wasserkraft)

[Nr. wird vom System eingesetzt]

vom [Datum wird vom System eingesetzt]

Objektblatt L 2.2 Fruchtfolgeflächen (Anpassung)

Objektblatt L 3.4 Wildtierkorridore (Anpassung)

Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Projekte (Anpassung)

Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz (Anpassung)

Objektblatt V 2.3 Schienennetz (Anpassung)

Objektblatt V 3.1 Kantonale Radrouten (Anpassung Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)

Objektblatt VE 1.1 Grundwasser (Anpassung)

Objektblatt VE 2.5 Wasserkraft (neu)

Richtplan-Gesamtkarte (Anpassung)

Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur (Anpassung)

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Gemäss Art. 9 Abs. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung ([RPG](#)) vom 22. Juni 1979¹ werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthafte bessere Lösung möglich ist. Mit der vorliegenden Landratsvorlage werden ein neues Objektblatt erstellt und sechs Objektblätter sowie die Richtplan-Gesamtkarte und die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur angepasst.

Mit der vorliegenden Anpassung werden die in der Richtplan-Gesamtkarte enthaltenen Fruchtfolgeflächen aktualisiert und Objektblatt L 2.2 in Bezug auf die Raumplanungsverordnung ([RPV](#)) vom 28. Juni 2000² und die Frage der Kompensation neu formuliert.

Mit der [KRIP-Anpassung 2018](#) (vom Landrat am 25. Juni 2020 beschlossen) wurde das neue Objektblatt L 3.4 Wildtierkorridore in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Festgesetzt wurden 14 Wildtierkorridore von nationaler sowie die drei kritischsten Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung. Mit Planungsanweisung e wurde der Kanton beauftragt, die übrigen Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung zu überprüfen und sie gegebenenfalls im Richtplan festzusetzen. Mit der vorliegenden KRIP-Anpassung wird dieser Auftrag erfüllt.

Für das Voranschreiten wichtiger Projekte werden einige vorhabenbezogene Anpassungen in den Objektblättern V 2.1, V 2.2 und V 2.3 vorgenommen, so dass diese Projekte keine Verzögerungen erleiden, indem sie auf die in Vorbereitung befindliche Gesamtrevision der Objektblätter zu Verkehr und Mobilität warten müssten.

Im Zuge der Umsetzung des Radroutennetzes gemäss Planungsanweisung a im Objektblatt V 3.1 des kantonalen Richtplans haben sich bei einigen der in der Richtplankarte dargestellten Routen Optimierungspotenziale gezeigt. Mit dieser Vorlage werden solche Lageoptimierungen und lokalen Ergänzungen in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur übernommen.

Der Landrat hat am [16. September 2021](#) die Änderung des Gesetzes über die Nutzung und den Schutz des Grundwassers (Grundwassergesetz)³ mit grossem Mehr ohne Gegenstimmen beschlossen. Die Gesetzesänderung ist am 1. Januar 2022 in Kraft getreten. Als Folge der Änderung des Gesetzes werden gemäss § 28a Abs. 1 die regional bedeutenden Grund- und Quellwasserfassungen neu mit einer Punktsignatur im kantonalen Richtplan eingetragen.

Die Energiestrategie 2050 des Bundes zielt darauf ab, die Nutzung der Wasserkraft weiter auszubauen. Die Kantone haben nach Art. 10 Abs. 1 des Energiegesetzes ([EnG](#)) vom 30. September 2016⁴ und Art. 8b RPG dafür zu sorgen, dass insbesondere die für die Nutzung von Wasser- und Windkraft geeigneten Gebiete und Gewässerstrecken im Richtplan festgelegt werden. Für die Windkraft wurde dieser Auftrag mit der KRIP-Anpassung «Windkraft» ([vom Landrat im Februar 2015 genehmigt](#)) erledigt. Für die Wasserkraft ist das noch ausstehend. Mit der vorliegenden KRIP-Anpassung werden mit einem neuen Objektblatt fünf Standorte festgesetzt und fünf Standorte als Vororientierung aufgenommen.

Bei den Verkehrsprojekten, den Radrouten und den Vorranggebieten Natur werden in den Objektblättern und den Richtplankarten Fortschreibungen vorgenommen.

¹ SR 700

² SR 700.1

³ SGS 454

⁴ SR 730.0

1.2. Inhaltsverzeichnis

| | | |
|--------|---|----|
| 1. | Übersicht | 2 |
| 1.1. | Zusammenfassung | 2 |
| 1.2. | Inhaltsverzeichnis | 3 |
| 2. | Ziel der Vorlage | 4 |
| 3. | Erläuterungen zu Anpassungen an den Objektblättern und den Richtplankarten | 4 |
| 3.1. | Fruchtfolgeflächen, Anpassung Objektblatt L 2.2 und Richtplan-Gesamtkarte | 4 |
| 3.1.1. | <i>Ausgangslage</i> | 4 |
| 3.1.2. | <i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i> | 5 |
| 3.1.3. | <i>Gewählte Lösung</i> | 5 |
| 3.2. | Wildtierkorridore, Anpassung Objektblatt L 3.4 und Richtplan-Gesamtkarte | 6 |
| 3.2.1. | <i>Ausgangslage</i> | 6 |
| 3.2.2. | <i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i> | 7 |
| 3.2.3. | <i>Gewählte Lösung</i> | 8 |
| 3.2.4. | <i>Finanzielle Auswirkungen</i> | 8 |
| 3.3. | Richtplankapitel V 2 Verkehrsinfrastruktur | 10 |
| 3.4. | Übergeordnete Projekte, Anpassung Objektblatt V 2.1 und Anpassung Richtplankarten | 11 |
| 3.5. | Kantonsstrassennetz, Anpassung Objektblatt V 2.2 und Anpassung Richtplankarten | 12 |
| 3.6. | Schienennetz, Anpassung Objektblatt V 2.3 und Anpassung Richtplankarten | 13 |
| 3.7. | Kantonale Radrouten, Anpassung Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur | 14 |
| 3.8. | Grundwasser, Anpassung Objektblatt VE 1.1 und Anpassung Richtplan- Gesamtkarte | 17 |
| 3.8.1. | <i>Ausgangslage</i> | 17 |
| 3.8.2. | <i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i> | 17 |
| 3.8.3. | <i>Gewählte Lösung</i> | 17 |
| 3.9. | Wasserkraft, neues Objektblatt VE 2.5 und Anpassung Richtplan-Gesamtkarte | 17 |
| 3.9.1. | <i>Ausgangslage</i> | 17 |
| 3.9.2. | <i>Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte</i> | 19 |
| 3.9.3. | <i>Gewählte Lösung</i> | 20 |
| 4. | Erläuterungen zu Fortschreibungen an den Objektblättern und den Richtplankarten | 21 |
| 5. | Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm | 23 |
| 6. | Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum | 23 |
| 7. | Finanzielle Auswirkungen | 23 |
| 8. | Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung | 24 |
| 9. | Regulierungsfolgenabschätzung (§ 4 KMU-Entlastungsgesetz und § 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat) | 24 |
| 10. | Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens | 24 |
| 11. | Vorstösse des Landrats | 24 |
| 12. | Anträge | 25 |
| 13. | Anhang | 25 |

2. Ziel der Vorlage

Gemäss Art. 9 Abs. 2 RPG werden Richtpläne grundsätzlich überprüft und nötigenfalls angepasst, wenn sich die Verhältnisse geändert haben, sich neue Aufgaben stellen oder eine gesamthaft 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 werden ein neues Objektblatt erstellt und sechs Objektblätter überarbeitet resp. ergänzt und die Richtplan-Gesamtkarte und die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur angepasst.

3. Erläuterungen zu Anpassungen an den Objektblättern und den Richtplankarten

3.1. Fruchtfolgeflächen, Anpassung Objektblatt L 2.2 und Richtplan-Gesamtkarte

3.1.1. Ausgangslage

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

Der Kanton Basel-Landschaft hat gemäss [Sachplan FFF des Bundes vom 8. Mai 2020](#) einen kantonalen Mindestumfang von 9'800 ha FFF sicherzustellen. Gleichzeitig besteht gemäss [§ 116 Abs. 5 der kantonalen Verfassung](#)⁵ der Auftrag, dass die für land- und forstwirtschaftliche Nutzung gesamthaft ausgeschiedene Fläche erhalten werden soll.

Es besteht sowohl von Seiten des Landrates als auch von Seiten des Bundesrates ein Auftrag für die Anpassung des Objektblattes L 2.2.

Mit Beschluss vom [13. November 2014](#) hat der Landrat die Anpassung 2011 des kantonalen Richtplans, die u.a. auch das Objektblatt L 2.2 Fruchtfolgefläche betraf, genehmigt. Mit der Genehmigung hat der Landrat eine neue Planungsanweisung d) beschlossen, die wie folgt lautet:

"Der Regierungsrat wird beauftragt, innerhalb von drei Jahren ein überarbeitetes Objektblatt vorzulegen, das den effektiven Schutz der Fruchtfolgeflächen der Güteklassen 1 bis 3 gewährleistet."

Das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) hat in seinem Genehmigungsbeschluss vom [21. April 2016](#) Planungsgrundsatz b) nicht genehmigt und den Kanton beauftragt, die Aufnahme eines echten Kompensationsmechanismus (Realersatz durch Aufwertung von Böden oder Rückzonung) zu prüfen.

Art. 3 RPG legt fest, dass der Landwirtschaft genügende Flächen geeigneten Kulturlandes, insbesondere Fruchtfolgeflächen, erhalten bleiben sollen. In der Raumplanungsverordnung (RPV) vom 28. Juni 2000⁶ über die Raumplanung sind die Regelungen für die FFF definiert. [Art. 30 Abs. 1bis RPV](#) (in Kraft seit 1. Mai 2014) hat die Anforderungen an die Einzonung von FFF noch verschärft: Diese ist nunmehr nur noch zulässig, wenn sie einem auch aus Sicht des Kantons wichtigen Ziel dient, das ohne die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann.

Am 8. Mai 2020 hat der Bundesrat den überarbeiteten Sachplan FFF beschlossen. Als Ziel ist definiert, dass mit dem Sachplan FFF die besten Landwirtschaftsböden der Schweiz langfristig in ihrer Qualität und Quantität gesichert werden. Mit zwei Festlegungen werden der schweizweite

⁵ SGS 100

⁶ SR 700.1

Mindestumfang und die FFF-Kontingente für die einzelnen Kantone festgeschrieben. Diese Kontingente dürfen nicht unterschritten werden. Für den Kanton Basel-Landschaft gilt weiterhin ein Kontingent von 9'800 ha.

Mit 18 Grundsätzen wird sodann festgelegt, wie der Umgang mit den FFF zu gestalten ist und wie die jeweiligen Prozesse abzuhandeln sind. Zentral sind folgende Grundsätze:

- G1: Der Verbrauch von FFF für Zwecke jeglicher Art ist zu minimieren.
- G4: Die Kantone haben sämtliche Böden mit FFF-Qualität in ihrem FFF-Inventar auszuweisen.
- G5: Die FFF-Inventare müssen auf der Basis von verlässlichen Bodendaten erstellt werden.
- G8: Als Kompensation von FFF gelten Auszonungen von Böden mit FFF-Qualität, fachgerechte Aufwertungen und Rekultivierungen von anthropogen degradierten Böden oder Neuerhebungen von FFF.
- G9: Würde ein Verbrauch von FFF dazu führen, dass ein Kanton die Erhaltung seines Kontingents gefährdet, ist er in jedem Fall verpflichtet, die verbrauchten FFF im gleichen Umfang und unter Berücksichtigung der Qualität zu kompensieren.
- G10: Kantone, deren FFF-Inventar nicht auf einer verlässlichen Datengrundlage beruhen, sind verpflichtet eine Kompensationsregelung im Richtplan einzuführen.
- G14: Der Bund verpflichtet sich selbst bei Bundesvorhaben zur Kompensation aller verbrauchten FFF.

Nur diejenigen Kantone sind somit verpflichtet, eine Kompensationsregelung im Richtplan einzuführen, die ihren Mindestumfang nicht sicherstellen können (G9) oder deren FFF-Inventare nicht auf verlässlichen Bodendaten basieren (G10). Grundsätzlich empfiehlt der Bund aber allen Kantonen, eine Regelung für die Kompensation von FFF einzuführen.

Der Kanton Basel-Landschaft erfüllt mit der [Kartierung der Landwirtschaftsböden](#), die in den Jahren 1988-1998 durchgeführt wurde, und mit seinem aktuellen FFF-Inventar beide Vorgaben.

3.1.2. *Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte*

Die im aktuellen Richtplan festgesetzten FFF basieren auf den Zonenplänen, die der Bodenkartierung in den 90-er Jahren zugrunde lagen. Zwischenzeitlich gab es diverse Änderungen an Zonenplänen. Ein Verschnitt von Bodenkartierung/Nutzungseignungskarte mit den aktuellen Bauzonen hat mehrere Flächen gezeigt, für die bisher keine Bodenkartierung durchgeführt wurde. In der Folge wurden diese Flächen auf ihre FFF-Qualität untersucht. Daraus resultierten rund 100 ha, die neu ins FFF-Inventar aufgenommen werden konnten. Die FFF-Gesamtfläche per Stand Oktober 2021 beträgt 9'977 ha.

3.1.3. *Gewählte Lösung*

Die Ausgangslage im Objektblatt wurde überarbeitet und mit den Angaben zum revidierten Art. 30 RPV und zum neuen Sachplan FFF ergänzt.

Obwohl der Kanton grundsätzlich nicht verpflichtet werden kann, eine Kompensationsregelung im Richtplan einzuführen, ist der Regierungsrat der Ansicht, dass dem Kulturlandschutz ein hohes Interesse zukommt. Ein sparsamer Umgang mit FFF ist in jedem Fall zwingend. Der Regierungsrat beantragt deshalb, die Bestimmungen aus Art. 30 Abs.1bis RPV als Planungsgrundsatz b zu übernehmen. Gleichzeitig wird definiert, was «ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel» sein kann. Für diese Planungen und Vorhaben kann auf eine Kompensation verzichtet werden, da eine Interessenabwägung auf Ebene Richtplan bereits stattgefunden hat oder stattfinden wird (Planungsgrundsatz d). Übersteigt die FFF-Beanspruchung bei öffentlichen Infrastrukturvorhaben oder weiteren öffentlichen Aufgaben eine Fläche von 2'500 m², so sind diese FFF aber ebenfalls zu kompensieren (Planungsgrundsatz c).

Mit dem behördenverbindlichen Richtplan können keine Massnahmen zur Sicherung des kantonalen Kontingents, die auch für private Akteure gelten, festgelegt werden. Der Regierungsrat möchte

deshalb prüfen, ob im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz eine gesetzliche Regelung für die Kompensation des FFF-Verbrauchs durch Bauten und Anlagen oder andere bodenverändernde Nutzungen eingeführt werden kann (Planungsanweisung b).

Der Regierungsrat beantragt, auf die Umsetzung des vom Landrat 2014 eingefügten Auftrags (Planungsanweisung f) zu verzichten. Auch die aus den Nutzungseignungsklassen (NEK) 4 und 5 übernommenen Flächen weisen die vom Sachplan geforderte FFF-Qualität auf. Die neuen verschärften Bestimmungen gemäss Art. 30 Abs.1bis RPV gelten für alle FFF, unabhängig welche Nutzungseignungsklasse diesen zugrunde liegt. Es braucht darum keinen differenzierten Schutz für einzelne Güteklassen.

Als neue Planungsanweisung e wird dem Regierungsrat die Kompetenz erteilt, einmal jährlich die festgesetzten FFF mit den Verlusten und Kompensationen fortzuschreiben. Damit können das FFF-Inventar und die Daten im Geoportal à jour gehalten werden, und es bedarf keines Landratsbeschlusses für zukünftige Aktualisierungen. Damit wird zudem Planungsgrundsatz G15 des Sachplans FFF entsprochen, der verlangt, dass die Kantone ihre Geodaten zu den FFF-Inventaren mindestens jährlich auf den 1. Januar aktualisieren.

3.2. Wildtierkorridore, Anpassung Objektblatt L 3.4 und Richtplan-Gesamtkarte

3.2.1. Ausgangslage

Mit der [KRIP-Anpassung 2018](#) (vom Landrat am 25. Juni 2020 beschlossen) wurde das neue Objektblatt L 3.4 Wildtierkorridore in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Festgesetzt wurden 14 Wildtierkorridore von nationaler sowie die drei kritischsten Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung. Mit Planungsanweisung e wurde der Kanton beauftragt, die übrigen Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung zu überprüfen und sie gegebenenfalls im Richtplan festzusetzen. Diese wurden entsprechend vorläufig als Vororientierungen in den Richtplan aufgenommen.

Je nach Zustand der Wildtierkorridore wird wie folgt unterschieden:

Intakte Wildtierkorridore weisen keine Unterbrüche durch schwer oder nicht überwindbare Barrieren auf⁷, werden zurzeit von Tieren regelmässig als durchgehende Verbindung zwischen Kerngebieten genutzt und bieten ein ausreichendes Angebot an Nahrung und Deckung, spezifische Eigenschaften für feucht- bzw. trockenliebende Arten sowie geringe Störung in bewegungsaktiven Zeiten. Sie enthalten Leitstrukturen, Vernetzungsstrukturen und Trittsteinbiotope, welche zielgerichtete, raumgreifende Bewegungen fördern oder ermöglichen wie zum Beispiel Hecken und Gehölze, Bachläufe, extensiv genutzte Flächen und Gruben. Die erforderlichen Qualitäten richten sich nach den artspezifischen Ansprüchen.

Massnahmenswerpunkt sind hier Erhaltung der freien Flächen und Erhaltung der ökologischen Qualitäten.

Beeinträchtigte Wildtierkorridore zeigen eine eingeschränkte Funktionsfähigkeit infolge einer Verarmung an Leitlinien- und Vernetzungsstrukturen oder Trittsteinbiotopen. Hier müssen die Tiere zum Beispiel breite Streifen von intensiv genutztem Landwirtschaftsland ohne grössere Gehölze oder Hecken queren, über Bahnlagen und stark befahrene Strassen wechseln⁸ oder sogar Siedlungsgebiet queren.

Mit lokalen Massnahmen wie geeigneten Passagen an Strassen und die Schaffung von Leitstrukturen und Trittsteinbiotopen (u. a. Heckenpflanzungen) können solche Wildtierkorridore aufgewertet werden.

In beeinträchtigten Wildtierkorridoren sind durch das Fehlen von sicheren Querungsmöglichkeiten

⁷ Verkehrsträger mit DTV < 5'000 Fahrten pro Tag: durchlässig

⁸ Verkehrsträger mit DTV 5'000–10'000 Fahrten pro Tag: bedingt durchlässig

Unfälle und Kollisionen mit Wildtieren auf stark befahrenen Strassen nicht selten. Durch die Installation von Wildwarnanlagen können solche Unfälle und Kollisionen gemindert werden.

Weitgehend unterbrochene Wildtierkorridore werden durch sehr stark befahrene⁹ oder eingezäunte Strassen (meist Autobahnen), stark befahrene Bahnlinien sowie Siedlungen permanent unterbrochen.

An solchen Verkehrsinfrastrukturen bedarf es meist grösserer Kunstbauwerke wie Landschaftsbrücken, Wildtierüber- bzw. -unterführungen, um die Verbindung getrennter Gebiete wiederherzustellen.

3.2.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

In Zusammenarbeit mit der kantonalen Jagdverwaltung erarbeitete die schweizerische Vogelwarte Sempach 1997–1998 in einem Projekt des BUWAL konkrete Grundlagen, welche die früheren und heute noch bestehenden Korridore von übergeordneter Bedeutung flächenscharf ausweisen. In dieser Studie wurden die Bewegungsräume raumbeanspruchender Wildtiere und sogenannt typischer Fernwanderer erfasst und bewertet.

Im Rahmen der Erarbeitung des kantonalen Vernetzungskonzepts wurde 2018 der Zustand der Wildtierkorridore von regionaler Bedeutung im Auftrag der Abteilung Natur und Landschaft in Zusammenarbeit mit dem kantonalen Jagd- und Fischereiwesen neu beurteilt. Im Rahmen dieser Beurteilung wurden auch die Perimeter überprüft und ggf. angepasst sowie leitartenorientiert mögliche Massnahmen zur Aufwertung der einzelnen Korridore vorgeschlagen. Diese Neubeurteilung und die daraus resultierenden Wildtierkorridorperimeter liegen in einem [Grundlagenbericht](#) vor und bilden die Grundlage für die vorliegenden Richtplaneinträge.

| Nr. | Zielarten | Kurzbeschreibung |
|------|--|--|
| BL02 | Wildschwein, Potenzial Rothirsch und Gämse | beeinträchtigt Korridor bei Wannan zwischen Liestal und Bubendorf |
| BL04 | Wildschwein, Potenzial Gämse | beeinträchtigt Korridor bei Witwald zwischen Ober-Diegten und Eptingen |
| BL09 | Wildschwein, Potenzial Rothirsch | Stark beeinträchtigt Korridor zwischen Lausen und Itingen auf der Höhe von Häspech unter der A2 hindurch. Verbindet in diesem Bereich die stark bewaldeten Nord- und Südhänge des Ergolztals. |
| BL12 | Wildschwein, Gämse, Rothirsch | Intakter Bereich mit Vielzahl von Wechselln zwischen Magden und Wintersingen auf der Höhe vom Iglingerhof Der Wildtierkorridor BL 12 befindet sich teilweise auf Aargauer Boden. Hier ist sie als Landschaft von kantonalen Bedeutung im KRIP eingetragen und durch eine Landschaftsschutzzone bereits gesichert. |
| BL16 | Wildschwein Gämse, Potenzial Rothirsch | Intakter Bereich mit Vielzahl von Wechselln zwischen Buckten und Rümllngen |
| BL17 | Wildschwein, Gämse, Potenzial Rothirsch | Beeinträchtigt Korridor zwischen Buckten und Läuelfingen. Verbindung zwischen Homberg und Hard |
| BL22 | Wildschwein, Gämse, Potenzial Rothirsch | Beeinträchtigt Korridor mit Vielzahl von Wechselln über die Birs in der Klus zwischen Bueberg und Stürmenchopf |
| BL26 | Wildschwein, Potenzial Rothirsch | Intakter Bereich mit Vielzahl von Wechselln zwischen Allschwil und Schönenbuch über die Landesgrenze |

⁹ Verkehrsträger mit DTV > 10'000 Fahrten pro Tag: undurchlässig

3.2.3. *Gewählte Lösung*

Entlang der regionalen Bewegungsachsen werden mittels örtlicher Festlegung die Bereiche, in welchen die Funktionalität der Wildtierkorridore sicherzustellen ist, im Richtplan festgesetzt. Dies bedeutet, dass

- in erster Linie sicherzustellen ist, dass die meist eingeschränkte Durchgängigkeit der Wildtierkorridore nicht weiter verschlechtert wird, weder durch nutzungsplanerische Entscheide (z. B. neue Spezialzonen) noch durch infrastrukturelle oder andere bauliche Massnahmen.
- zudem die Qualität beeinträchtigter oder weitgehend unterbrochener Wildtierkorridore mit geeigneten Massnahmen verbessert wird, wenn im Bereich der Wildtierkorridore ohnehin nutzungsplanerische Tätigkeiten oder infrastrukturelle Massnahmen / Sanierungen anstehen.

Die im Objektblatt L 3.4 festgelegten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen bleiben unverändert bestehen. Kanton und Gemeinden werden mit diesen konkret angehalten, die Durchgängigkeit der Korridore zu erhalten und bei ohnehin anstehenden Projekten beeinträchtigte oder weitgehend unterbrochene Korridore aufzuwerten. Vorschläge für geeignete Massnahmen sowie allfällige Sicherheitsmassnahmen für die einzelnen Korridore können dem Grundlagenbericht zu den Wildtierkorridoren entnommen werden. Zudem haben Bund und Kanton die Wildtierkorridore bei sämtlichen raumwirksamen Tätigkeiten zu berücksichtigen. Neue Verkehrsinfrastrukturen oder Erweiterungen bestehender Infrastrukturen sind so auszugestalten, dass eine sichere Querung für Wildtiere möglich ist. Dabei ist durch die Planungsträger jeweils die Abstimmung der Massnahmen mit dem Amt für Wald beider Basel (Jagd und Fischerei) und dem Ebenrain-Zentrum (Landwirtschaft, Natur und Landschaft) sicherzustellen.

Schliesslich werden die Planungsträger beauftragt, den Raumbedarf für die Wildtierkorridore zu sichern (vgl. Planungsanweisung b). Mit der grundeigentümergeleiteten Umsetzung der Wildtierkorridore im Rahmen der kantonalen und kommunalen Nutzungsplanung soll sichergestellt werden, dass neue Bauten und Anlagen so angeordnet werden, dass sie die Funktionalität der Wildtierkorridore nicht weiter beeinträchtigen. Gemeinden können diese Anweisung beispielsweise durch eine Bestimmung in den Zonenvorschriften Landschaft umsetzen, welche festlegt, dass neue Bauten und Anlagen so anzuordnen und zu gestalten sind, dass sie die Funktionalität der Korridore nicht beeinträchtigen. Für einen betroffenen Landwirt kann das bedeuten, dass neue eingezäunte Kulturen so anzuordnen oder aufzuteilen sind, dass ein Korridor freigehalten wird.

Bei grenzüberschreitenden Wildtierkorridoren ist der Raumbedarf sinnvollerweise in Koordination mit allen betroffenen Gemeinden und Nachbarkantonen zu ermitteln und zu sichern. Die Beurteilung, ob eine Planung oder Vorhaben die Korridore beeinträchtigt, obliegt dem Amt für Wald beider Basel, Fachstelle Jagd- und Fischereiwesen, unter Einbezug weiterer relevanter Fachstellen. Die Fachstelle Jagd- und Fischereiwesen berät die Gemeinden bei Fragen zum konkreten Raumbedarf.

Planungsanweisung e wird gestrichen, da dieser Auftrag mit der vorliegenden KRIP-Anpassung erfüllt wird.

3.2.4. *Finanzielle Auswirkungen*

Planungskosten: Aus den Planungsanweisungen im Objektblatt ergeben sich folgende Planungsaufgaben für Kanton und Gemeinden:

1. Kanton: Berücksichtigung der Wildtierkorridore bei raumwirksamen Tätigkeiten.
Es handelt sich hier vorab um konkrete Planungsprozesse (kantonale Nutzungsplanung / Bau- und Sanierungsprojekte) sowie Genehmigungsprozesse (i. d. R. kommunale Nutzungsplanung).

2. Gemeinden: Berücksichtigung der Wildtierkorridore bei raumwirksamen Tätigkeiten.
Der Aufwand für die grundeigentümergebundene Sicherung der Wildtierkorridore übersteigt den Rahmen der ordentlichen Arbeiten einer Nutzungsplanungsrevision nicht.

Kosten für bauliche Massnahmen: Im Grundlagenbericht zu den Wildtierkorridoren werden verschiedene Massnahmen vorgeschlagen, um die Durchgängigkeit der Wildtierkorridore zu verbessern. Bei den Massnahmen handelt es sich um Vorschläge zugunsten der Funktionalität aus Sicht der Wildtierkorridore. Sie sind noch nicht mit anderen Zielen der Raumplanung oder anderen Fachbereichen abgestimmt und haben keine rechtliche Verbindlichkeit. Welche Massnahmen schlussendlich konkret umgesetzt werden, ist noch offen.

Diese Massnahmenvorschläge können grob in folgende Kategorien mit folgenden Kostenfolgen unterteilt werden:

- **Beseitigen von bestehenden Hindernissen:**
Die Beseitigung von bestehenden Hindernissen ist Aufgabe des jeweiligen Grundeigentümers respektive Infrastrukturbetreibers (sei es SBB, ASTRA, Kanton oder Private). Bestehende Anlagen haben Bestandesgarantie. Mit der Festlegung in der Richtplankarte und im Objektblatt sollen Grundeigentümer dazu angeregt werden, bei Anlagen, die erneuert werden, zu prüfen, ob ein Ersatz zwingend nötig ist oder ob die Anlagen zumindest wildtiergerechter angeordnet oder ausgestaltet werden können.
Die Umsetzung dieser Massnahmen generiert kaum zusätzliche Kosten für den Kanton.
- **Erhöhen der Strukturvielfalt bzw. Schaffen von Leitstrukturen**
Für die Erhöhung der Strukturvielfalt bzw. das Schaffen von Leitstrukturen zeigen einfache und kostengünstige Massnahmen meist schon eine grosse Wirkung. So kostet die Pflanzung einer neuen Hecke nicht mehr als 10'000 CHF; die Pflege der Hecke kann oft im Rahmen von Direktzahlungen finanziert werden. Eine Bachausdolung bedeutet zwar einen deutlich höheren finanziellen Aufwand, sie dient aber nicht nur als Leitstruktur bei Wildtierkorridoren, sondern wird ohnehin vom Gewässerschutzgesetz gefordert. Die Ausdolungen sind bereits in der strategischen Revitalisierungsplanung bzw. im kantonalen Wasserbaukonzept enthalten und die Kosten –je nach Priorität– bereits budgetiert.
Die Umsetzung dieser Massnahmen generiert nur geringe zusätzliche Kosten für den Kanton.
- **Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Grosswild bei Verkehrsanlagen**
Der Bau einer Wildtierbrücke ist mit mehreren Millionen Franken die kostspieligste Massnahme. In der Grundlagenstudie wird eine Wildtierbrücke bei drei Korridoren als zielführende Massnahme vorgeschlagen. Die Kosten müssen vom jeweiligen Infrastrukturbetreiber getragen werden. Der Kanton müsste somit nur die Kosten im Bereich der Kantonsstrassen tragen.
- **Schaffung von Querungsmöglichkeiten für Kleintiere bei Verkehrsanlagen**
Querungsmöglichkeiten für Kleintiere sind jeweils im Rahmen bestehender Strassensanierungen zu prüfen. Wenn diese Synergien genutzt werden, sollten die Kosten 25'000 CHF pro Durchlass nicht überschreiten. Auch hier muss der Kanton nur die Kosten im Bereich von Kantonsinfrastrukturen übernehmen.
- **Installation von Wildwarnanlagen**
Die Kosten für die Installation einer Wildwarnanlage können sich je nach Anlagentyp, Länge der Strecke, vorhandene Infrastrukturen usw. auf 5'000 bis 50'000 CHF pro Strecke belaufen.

3.3. Richtplankapitel V 2 Verkehrsinfrastruktur

Die Objektblätter im Kapitel Verkehrsinfrastruktur sowie die beiden Richtplankarten stellen wichtige Weichen in der räumlichen Abstimmung für kantonale Vorhaben im Bereich Verkehr und Mobilität. Dies ist beispielweise für die Kantonsstrassen in den §§ 13 ff. [Strassengesetz](#)¹⁰ verankert.

Das Erfordernis der räumlichen Abstimmung ist auch der Grund, weshalb der Bund in der Verordnung des UVEK über das Programm Agglomerationsverkehr ([PAVV](#), Art. 19) den Koordinationsstand «Festsetzung» im Richtplan für Massnahmen verlangt, welche er über die Agglomerationsprogramme mitfinanziert (soweit sie richtplanrelevant sind).

Anpassungen an den verkehrlichen Inhalten des Richtplans sind zuletzt hauptsächlich mit der «Anpassung 2017» ([LRV 2019/230](#), Beschluss des Landrats vom 13. Februar 2020) vorgenommen worden. In der Zwischenzeit sind diverse Vorhaben weiter vorangetrieben worden. In diesem Zuge sind jeweils auch Schritte mit Bezug auf die räumliche Abstimmung erfolgt. Dies ermöglicht das Erreichen eines neuen Koordinationsstands im kantonalen Richtplan. Weitere Vorhaben sind aufgrund von Problemanalysen und landrätlichen Aufträgen neu entwickelt worden. Diese gilt es in den Richtplan aufzunehmen.

Darüber hinaus ist zu erwähnen, dass die Agglomeration Basel am 11. Juni 2021 ihr [Agglomerationsprogramm der 4. Generation](#) beim Bund eingereicht hat. Unter den insgesamt 125 Projekten im prioritären A-Horizont (Baubeginn 2024 bis 2028) sind auch diverse Vorhaben des Kantons Basel-Landschaft enthalten. Jene mit Richtplanrelevanz sind bereits heute grossmehrheitlich im Richtplan verankert und sollen teils einen neuen Koordinationsstand erhalten.

Rund 11 Jahre nach dem ursprünglichen Erlass des kantonalen Richtplans ist eine Gesamtrevision der Objektblätter zu Verkehr und Mobilität in Vorbereitung. Diese wird auch diejenigen Aspekte einer neuen kantonalen Mobilitätsstrategie umfassen, welche massgebliche räumliche Auswirkungen haben.

Dem Regierungsrat ist es ein Anliegen, dass diese Gesamtrevision mit der nötigen Sorgfalt und Zeit umfassend diskutiert werden kann. Dies soll jedoch das Voranschreiten der wichtigen Projekte, auf welche die Entwicklung des Kantons angewiesen ist, nicht verzögern. Aus diesem Grund hat sich der Regierungsrat entschieden, mit der vorliegenden Vorlage noch vor der Gesamtrevision einige strikt vorhabenbezogene Anpassungen vorzulegen. Er beschränkt sich dabei bewusst auf jene Vorhaben, bei denen eine Anpassung des Richtplans dringlich ist. Alle übrigen Vorhaben werden im Rahmen der Gesamtrevision vertieft betrachtet. Dementsprechend werden in den folgenden Kapiteln auch «nur» bei den ausgewählten Vorhaben mit dringlichen Anpassungen jeweils die Beschreibungen («Objektfichen») aktualisiert, während alle anderen Vorhaben im Rahmen der Gesamtrevision neu beschrieben werden. Eine Ausnahme von dieser Regel stellen die Anpassungen bei den kantonalen Radrouten dar; da sie meist in wesentlich kürzeren Planungsprozessen, teils sogar ohne neue Infrastrukturen, umgesetzt werden können, werden alle anstehenden Anpassungen in die vorliegende Richtplananpassung aufgenommen.

¹⁰ SGS 430

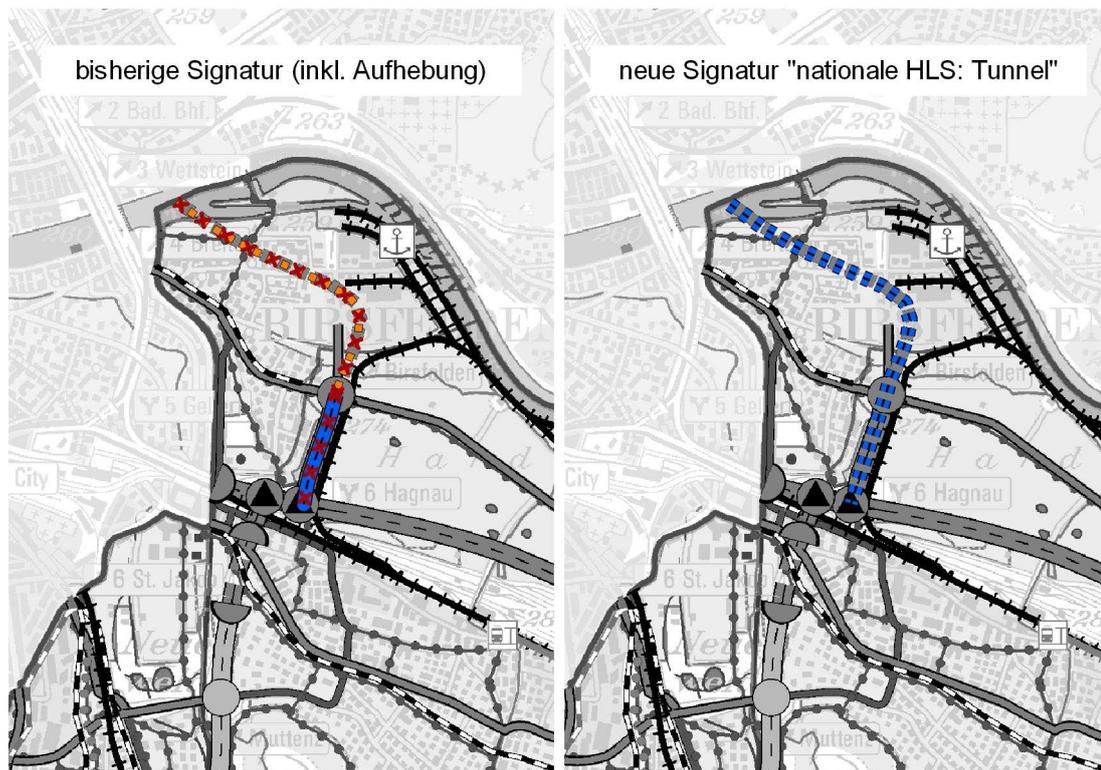
3.4. Übergeordnete Projekte, Anpassung Objektblatt V 2.1 und Anpassung Richtplankarten

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

bisher: Zwischenergebnis, neu: Festsetzung

Das vom ASTRA bereinigte Generelle Projekt wurde im November 2020 durch den Bundesrat genehmigt. Damit sind die Voraussetzungen für die Festsetzung im Richtplan gegeben. Das Vorhaben wird vom Bund zügig vorangetrieben.

Die Darstellung in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur wird wie folgt angepasst:



Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau – Verzweigung Augst (Kompetenz Bund)

bisher: Vororientierung, neu: Zwischenergebnis

Das Vorhaben ist vom Bund vorangetrieben worden. Das ASTRA hat das Dossier für das Generelle Projekt 2020 fertiggestellt. Im nächsten Schritt ist die Konsultation der Standortkantone und -Gemeinden vorgesehen. Die neue Einstufung als Zwischenergebnis entspricht dem Projektstand.

Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd – Direktanschluss Gebiet Kägen

bisher: nicht enthalten, neu: Zwischenergebnis

Das Vorhaben resultiert aus einer Gesamtbetrachtung Mobilität und Verkehr im Gebiet Kägen im Auftrag von Kanton und Standortgemeinde. Die Massnahme ist sodann in einer Vertiefungsstudie näher untersucht worden. Mit der Verankerung als Zwischenergebnis im Richtplan wird die Voraussetzung geschaffen, die vertiefte Abstimmung mit dem ASTRA anzugehen und bei Bedarf eine Raumsicherung vorzunehmen.

3.5. Kantonsstrassennetz, Anpassung Objektblatt V 2.2 und Anpassung Richtplankarten Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt

bisher: Vororientierung, neu: Festsetzung

Für das Vorhaben liegt ein Vorprojekt vor. Der Projektstand ermöglicht die Festsetzung. Diese bildet die Grundlage für die Vornahme der Sicherung des erforderlichen Raumes.

Laufen, neue Birsbrücke Süd

bisher: Zwischenergebnis, neu: Festsetzung

Die räumliche Lage der neuen Infrastruktur konnte geklärt werden, so dass sie von Umfeldprojekten unabhängig ist. Das Terminprogramm wurde fixiert. Das Vorhaben ist als Massnahme des A-Horizonts im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation dem Bund zur Mitfinanzierung eingereicht worden.

Laufen, Verlegung Naubrücke

bisher: nicht enthalten, neu: Festsetzung

Die im Rahmen des Hochwasserschutzes ohnehin zu ersetzende Naubrücke kann etwas weiter östlich als am heutigen Standort neu errichtet werden, was verschiedene Vorteile (Verminderung Trennwirkung, Potentiale für Freiraum etc.) mit sich bringt. Die Machbarkeit ist untersucht und bestätigt worden und die erste Stufe eines Vorprojekts liegt vor. Das Vorhaben ist als Massnahme des A-Horizonts im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation dem Bund zur Mitfinanzierung eingereicht worden.

Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

bisher: Übergeordnete Projekte, Zwischenergebnis, neu: Kantonsstrassennetz, Festsetzung

Für das Vorhaben liegt ein Vorprojekt vor. Es ist als Massnahme des A-Horizonts im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation dem Bund zur Mitfinanzierung eingereicht worden. Der Projektstand ermöglicht die Festsetzung. Eine möglichst zeitnahe Realisierung, nach Durchlaufen der erforderlichen Projektphasen, wird angestrebt. Da es sich um ein Kantonsstrassenprojekt handelt, wird sowohl die Beschreibung (Objektfiche) als auch der Beschluss ins Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz verschoben.

Allschwil, Spange Oberwilerstrasse

bisher: nicht enthalten, neu: Zwischenergebnis

Für das Vorhaben, welches den Dorfkern von Allschwil entlastet, wurde ein Variantenstudium durchgeführt und die technische Machbarkeit wurde nachgewiesen. Eine weitere Projektphase ist kurzfristig nicht vorgesehen, jedoch soll der erforderliche Raum für eine spätere Umsetzung gesichert werden. Das Vorhaben ist im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation im C-Horizont (Vorhaben mit Baubeginn ab 2032) eingereicht worden.

Arlesheim/Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. Abtretung)

bisher: nicht enthalten / teilweise Übernahme, neu: Festsetzung

In Umsetzung der überwiesenen [Motion 2017/342](#) «Erschliessung des Entwicklungsgebiets «Uptown Basel» in Arlesheim» (siehe auch Kap. **Fehler! Verweisquelle konnte nicht gefunden werden.**11) wurde die Verlegung der Kantonsstrasse, die heute durch Wohnquartiere von Arlesheim und das historische Dorfzentrum von Münchenstein führt, ins Tal untersucht. Die

technische Machbarkeit ist nachgewiesen. Das Vorhaben soll zügig weiter vorangetrieben werden. Es ist als Massnahme des A-Horizonts im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation dem Bund zur Mitfinanzierung eingereicht worden.

Anpassung Kantonsstrassennetz infolge Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

bisher: teils nicht enthalten, neu: Festsetzung

Infolge der Realisierung des Zubringers Bachgraben – Allschwil muss im Raum Bachgraben auch das Kantonsstrassennetz neu geordnet werden, um das neue Netzelement zweckmässig in das bestehende Netz einzubinden. Zu diesem Zweck wird eine neue kantonale Hauptverkehrsstrassenachse vom Grabenring via Hegenheimermattweg und Kreuzstrasse mit deren Verlängerung bis zum ZUBA geschaffen. Der westliche Abschnitt des Grabenrings zwischen Hegenheimermattweg und Landesgrenze kann in der Folge zur übrigen Kantonsstrasse abgestuft werden.

Übernahme Strasse parallel zu Muggenbergtunnel ins Kantonsstrassennetz

bisher: nicht enthalten, neu: Festsetzung

Der Kanton ist daran interessiert, die linksufrige Strecke von Grellingen nach Aesch als Kantonsstrasse mit Verbindungsfunktionen nach § 5 Strassengesetz zu erhalten, wenn der Muggenbergtunnel realisiert ist. Die Beschreibung des Muggenbergtunnels im kantonalen Richtplan spricht daher auch schon lange von einer Entflechtung von Hochleistungsstrassennetz und sekundärem Netz. Heute dient die Strecke im Wesentlichen als Nationalstrasse N18. Diese wird mit der Fertigstellung des Tunnels dorthinein verlegt. Entsprechend beabsichtigt der Kanton, die heutige Strasse auf Gebiet der Gemeinden Duggingen und Pfeffingen dann zu übernehmen. Die zukünftige Funktion als Kantonsstrasse soll neu im Richtplan, der den Zustand mit Muggenbergtunnel zeigt, abgebildet werden.

3.6. Schienennetz, Anpassung Objektblatt V 2.3 und Anpassung Richtplankarten

Neue Tramverbindung Dreispitz

bisher: Zwischenergebnis, neu: Zwischenergebnis (geänderte Lage)

Basierend auf gemeinsamen Untersuchungen mit dem Kanton Basel-Stadt wird die Linienführung auf die westliche Seite des Gebiets Dreispitz (Reinacherstrasse) geändert (vgl. auch Kommunikation zur Tramnetzentwicklung 2030 vom Mai 2021). Damit kommt die Richtplanaussage auch wieder in Einklang mit der bereits aktuellen Eintragung im kantonalen Richtplan Basel-Stadt. Am Koordinationsstand «Zwischenergebnis» ändert sich nichts.

Tram Letten

bisher: Zwischenergebnis, neu: Festsetzung

Es ist ein ausführliches Betriebs- und Gestaltungskonzept erarbeitet und umfassend abgestimmt worden. Das Vorprojekt liegt im Entwurf vor. Das Vorhaben soll zügig weiter vorangetrieben werden. Es ist als Massnahme des A-Horizonts im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation dem Bund zur Mitfinanzierung eingereicht worden.

Tram Bachgraben

bisher: Vororientierung, neu: Zwischenergebnis

Für das bisher unter dem Titel «ÖV-Korridor Bachgraben – St. Johann» geführte Vorhaben sind vertiefende Untersuchungen erfolgt. Auch haben sich die beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft in Form einer Absichtserklärung über die Zuständigkeiten und das weitere Vorgehen

geeinigt. Der Projektstand ermöglicht die Einstufung als Zwischenergebnis, welche die Grundlage für die weiteren Arbeiten bildet.

Tram Sternenfeld

Die Untersuchungen zur Anpassungen des Tramnetzes sind erfolgt. Das Vorhaben wird nicht weiterverfolgt (vgl. auch Kommunikation zur Tramnetzentwicklung 2030 vom Mai 2021). Die Planungsanweisung b wird gestrichen.

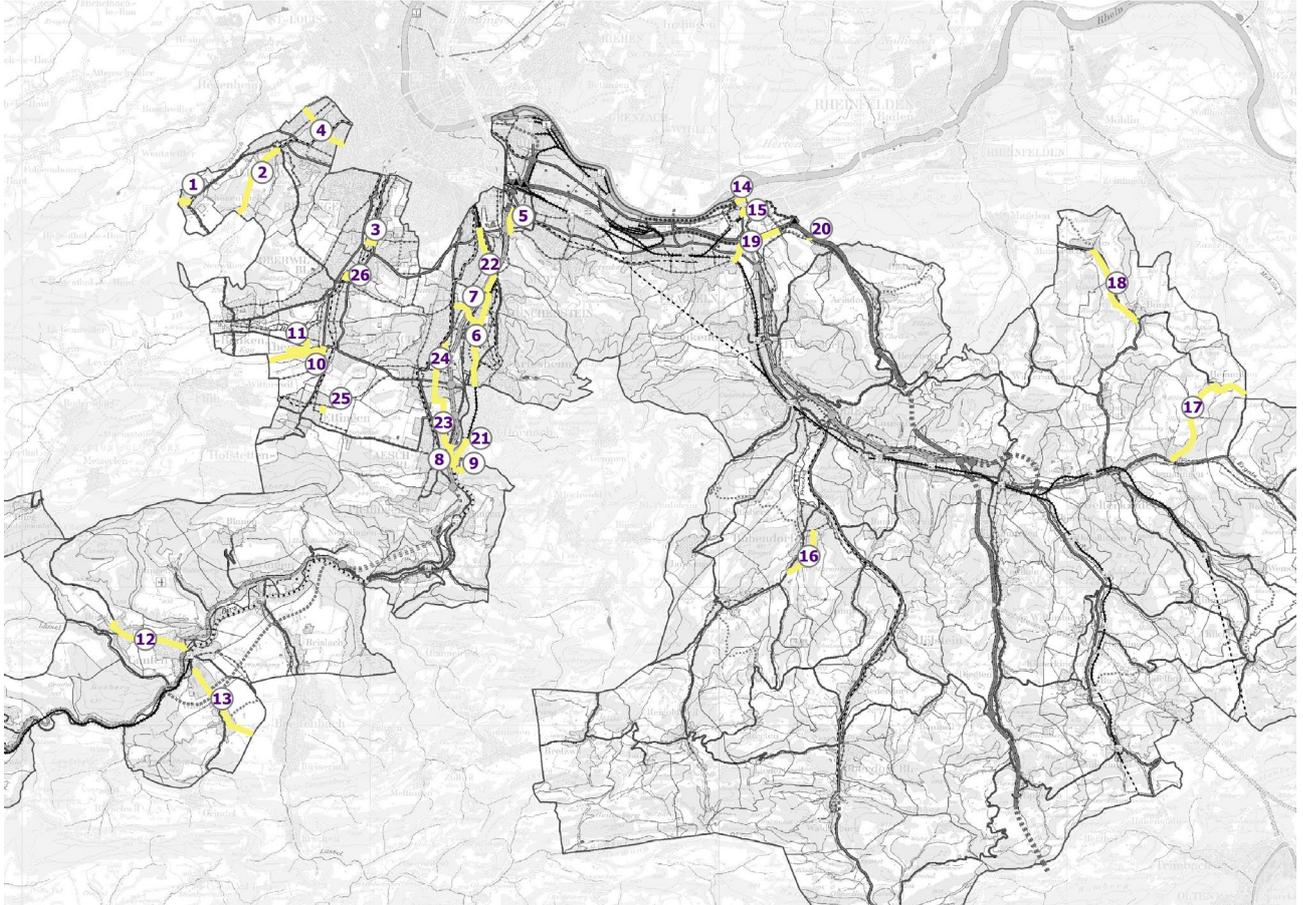
3.7. Kantonale Radrouten, Anpassung Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

Im Zuge der Umsetzung des Radroutennetzes gemäss Planungsanweisung a im Objektblatt V 3.1 haben sich bei einigen der in der Richtplankarte dargestellten Routen Optimierungspotenziale gezeigt. Mit der vorliegenden Vorlage werden solche Lageoptimierungen und lokalen Ergänzungen im kantonalen Richtplan aktualisiert. Diese Anpassungen werden jeweils in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur dargestellt.

Im Gegensatz zu den übrigen Verkehrsinfrastrukturen, bei denen mit der vorliegenden Landratsvorlage nur die dringlichen Anpassungen beantragt werden (vgl. Kap. 3.3.1), werden bezüglich Radrouten alle anstehenden Anpassungen beantragt. Grund dafür sind die meist wesentlich kürzeren Planungsprozesse; teils sind Anpassungen komplett ohne neue Infrastrukturen umsetzbar. Um entsprechend mit dem Planungsfortschritt Schritt halten zu können, sind die folgenden Radrouten-Anpassungen zum jetzigen Zeitpunkt erforderlich (Nummerierung vgl. Abbildung auf Seite 16).

- 1 Mit der Aufnahme eines kurzen zusätzlichen Abschnitts auf bestehenden Verkehrsflächen ins kantonale Netz wird die auf französischer Seite vorhandene Verbindung angemessen abgenommen und an das Baselbieter Netz in Schönenbuch angebunden.
- 2 Mit der Aufnahme ins kantonale Netz wird die auf französischer Seite vorhandene Verbindung angemessen abgenommen. Zugleich wird damit eine Lücke im Baselbieter Netz im Dreieck Allschwil – Schönenbuch – Biel-Benken geschlossen
- 3 Mit dem kurzen Verbindungsstück in Bottmingen wird die bestehende Ost-West-Achse vom und zum Bruderholz an die bestehende Nord-Süd-Achse westlich des Birsig angebunden. Zugleich wird mit dem Verbindungsstück die Sicherheit für verschiedene Fahrbeziehungen erhöht.
- 4 Im zukünftigen Radroutennetz 2030, welches aktuell erarbeitet wird (vgl. auch [LRV 2018/445](#)), soll eine Hierarchisierung (Basisnetz, Hauptrouten und Velovorzugsrouten) des kantonalen Veloroutennetzes erfolgen. Die Verbindung zwischen Basel SBB und dem Bachgraben soll für den Veloverkehr als Vorzugsroute ausgebildet werden und im Raum Dorenbach und Basel SBB an die weiteren Velovorzugsrouten (Leimental, Birstal, Rheintal) angeschlossen werden. An der Grenze zu Frankreich besteht ein Anschlusspunkt an die französischen Velonetze. Im Zusammenhang mit der Umfahrung von Hégenheim und Hésingue ist neu auch ein Radweg vorgesehen, welcher an dieser Stelle («beim Kreuz») auf das Schweizer Netz trifft. Mit der Aufnahme des Baselbieter Abschnitts in den Richtplan erfolgt eine erste Sicherung. Die Hierarchisierung ist mit der nächsten Richtplananpassung geplant.
- 5 Durch eine zusätzliche Verbindung im Gebiet Käppeli/Unterwart in Muttenz wird die Direktheit des Netzes massgeblich erhöht.
- 6 Der Abschnitt in Arlesheim ist heute noch keine kantonale Radroute, aber zukünftig aufgrund des Variantenstudiums für die Velovorzugsroute (siehe auch Erläuterungen zu Ziff. 4) Birstadt Ost vorgesehen. Mit der Aufnahme in den Richtplan erfolgt eine erste Sicherung. Die Hierarchisierung ist mit der nächsten Richtplananpassung geplant.
- 7 Die grossräumige Tangentialverbindung Allschwil – Oberwil – Reinach endet heute an der Baselstrasse. Sie soll fortgesetzt werden bis zu dem in intensiver Entwicklung befindlichen

- Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung Arlesheim Im Tal / Münchenstein Unter Gstaad (vgl. auch Objektblatt S 4.1).
- 8 Der Abschnitt in Aesch ist heute noch keine kantonale Radroute, aber zukünftig aufgrund des Variantenstudiums als gemeinsamer Abschnitt der Velovorzugsrouten (siehe auch Erläuterungen zu Ziff. 4) Birsstadt Ost und West (Fortsetzung siehe Ziff. 21 und 23) vorgesehen. Mit der Aufnahme in den Richtplan erfolgt eine erste Sicherung. Die Hierarchisierung ist mit der nächsten Richtplananpassung geplant.
 - 9 Die Verbindung in Duggingen ist heute bereits als touristische Radroute gewegweist. Mit der Aufnahme ins kantonale Netz wird die Verbindung auf Solothurner Seite angemessen abgenommen.
 - 10 Es soll eine direkte Verbindung Therwil – Bättwil ins Radroutennetz aufgenommen werden. Diese ist mit dem Kanton Solothurn koordiniert und wird auf dessen Gebiet abgenommen. Die Verbindung erfolgt auf bestehenden Verkehrsflächen.
 - 11 Mit dem abzweigenden Ast Richtung Therwil wird die Achse von und nach Oberwil direkt an die Verbindung gemäss Ziff. 10 angebunden. Auch diese Verbindung erfolgt auf bestehenden Verkehrsflächen.
 - 12 Die Gemeinde Röschenz ist bislang noch nicht an das kantonale Radroutennetz angebunden, was nun nachgeholt wird.
 - 13 Mit der neuen Verbindung wird Wahlen ins Netz der kantonalen Radrouten eingebunden, was auch der Absicht des zukünftigen Radroutennetz 2030 entspricht, welches aktuell erarbeitet wird (vgl. auch [LRV 2018/445](#)). Für Massnahmen zur Aufwertung der Radroute ergeben sich möglicherweise Synergien mit in nächster Zeit anstehenden Kantonsstrassenprojekten.
 - 14 Die Verbindung in Augst ist heute bereits als touristische Radroute gewegweist. Mit der Aufnahme ins kantonale Netz wird die auf Aargauer Seite vorhandene Verbindung angemessen abgenommen.
 - 15 Fortschreibung, siehe Kapitel 4
 - 16 Durch die neue Linienführung via Achse Breitenstrasse/Weidstrasse/Erlenstrasse wird die Verbindung zwischen den beiden Frenkentalern in Bubendorf von der stark befahrenen Hauptstrasse entflochten.
 - 17 Mit der Aufnahme ins kantonale Netz wird die auf Aargauer Seite vorhandene Verbindung angemessen abgenommen. Zugleich wird die Gemeinde Hemmiken ans kantonale Radroutennetz angebunden.
 - 18 Fortschreibung, siehe Kapitel 4
 - 19 Südlich der Autobahn besteht eine Netzlücke quer zum Ergolzthal (Pratteln – Augusta Raurica (– Kaiseraugst)), die geschlossen werden soll. Die dazu erforderliche Querung der Ergolz mit einer Brücke ist als Massnahme des A-Horizonts im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation, dem Bund zur Mitfinanzierung eingereicht worden.



- 20 Die bisher fehlende Querung der Kantonsstrasse in Giebenach soll im Richtplan ergänzt werden. Damit ist auch formell die Lücke an dieser Stelle zwischen dem Baselbieter Netz und der kommunalen Radroute auf Aargauer Seite geschlossen. Die Verbindung ist schon seit jeher befahrbar.
- 21 Der Abschnitt ist heute noch keine kantonale Radroute, aber zukünftig aufgrund des Variantenstudiums für die Velovorzugsroute (siehe auch Erläuterungen zu Ziff. 4) Birsstadt Ost vorgesehen. Mit der Aufnahme in den Richtplan erfolgt eine erste Sicherung. Die Hierarchisierung ist mit der nächsten Richtplananpassung geplant.
- 22 Der Abschnitt ist heute noch keine kantonale Radroute, aber zukünftig aufgrund des Variantenstudiums für die Velovorzugsroute (siehe auch Erläuterungen zu Ziff. 4) Birsstadt Ost vorgesehen. Mit der Aufnahme in den Richtplan erfolgt eine erste Sicherung. Die Hierarchisierung ist mit der nächsten Richtplananpassung geplant.
- 23 Der Abschnitt ist heute noch keine kantonale Radroute, aber zukünftig aufgrund des Variantenstudiums für die Velovorzugsroute (siehe auch Erläuterungen zu Ziff. 4) Birsstadt West vorgesehen. Mit der Aufnahme in den Richtplan erfolgt eine erste Sicherung. Die Hierarchisierung ist mit der nächsten Richtplananpassung geplant.
- 24 Der Abschnitt ist heute noch keine kantonale Radroute, aber zukünftig aufgrund des Variantenstudiums für die Velovorzugsroute (siehe auch Erläuterungen zu Ziff. 4) Birsstadt West vorgesehen. Mit der Aufnahme in den Richtplan erfolgt eine erste Sicherung. Die Hierarchisierung ist mit der nächsten Richtplananpassung geplant.
- 25 Fortschreibung, siehe Kap. 4

26 Für in Nord-Süd- und Süd-Nord-Richtung Fahrende ist die verwinkelte Linienführung nicht optimal. Insbesondere das Linksabbiegen auf einen kurzen Abschnitt auf der Bottmingerstrasse ist – vor allem zu Hauptverkehrszeiten, wenn dort reger Verkehr herrscht, schwierig. Mit dem kurzen zusätzlichen Radroutenabschnitt wird dieses Defizit behoben, indem die Bottmingerstrasse zukünftig geradeaus gequert werden kann. Das stellt eine erhebliche Verbesserung im Hinblick auf Sicherheit und Komfort dar.

3.8. Grundwasser, Anpassung Objektblatt VE 1.1 und Anpassung Richtplan-Gesamtkarte

3.8.1. Ausgangslage

Der Landrat hat am 16. September 2021 die [Änderung des Gesetzes über die Nutzung und den Schutz des Grundwassers](#) (Grundwassergesetz) mit grossem Mehr ohne Gegenstimmen beschlossen. Die Referendumsfrist ist ungenutzt abgelaufen. Die Gesetzesänderung ist per 1. Januar 2022 in Kraft getreten. In Folge der Änderung des Gesetzes werden gemäss § 28a Abs. 1 die regional bedeutenden Grund- und Quellwasserfassungen neu mit einer Punktsignatur im kantonalen Richtplan eingetragen. Damit kann der Kanton die Ausscheidung der Grundwasserschutzzonen selbst durchführen, falls die Gemeinden dieser Aufgabe nicht oder nur verzögert nachkommen.

3.8.2. Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte

Bisher waren die Grundwasserschutzzonen im Richtplan als orientierender Inhalt eingezeichnet. Der Kanton hatte keine Möglichkeit, Grundwasserschutzzonen festzusetzen, da die Gemeindeversammlungen sämtliche Grundwasserschutzzonen beschlossen haben. Für die kleineren Wasserfassungen, die nur für eine Gemeinde von Bedeutung sind, wird dies auch weiterhin so bleiben. Der Kanton erhält mit der Gesetzesänderung jedoch die Möglichkeit für die regional bedeutenden Fassungen die Grundwasserschutzzonen auszuscheiden.

3.8.3. Gewählte Lösung

Der Landrat hat dem Kanton mit der Änderung des Grundwassergesetzes den Auftrag erteilt, die regional bedeutenden Grundwasserfassungen im Richtplan einzutragen. Die Grundlage für die Bestimmung der regional bedeutenden Grund- und Quellwasserfassungen sind die vom Kanton in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden erarbeiteten regionalen Wasserversorgungsplanungen.

Als Grund- und Quellwasserfassungen von regionaler Bedeutung gelten solche, bei deren langfristigem Ausfall die Versorgungssicherheit in einer Gemeinde mit mehr als 5'000 Einwohner oder in mehreren kleineren Gemeinden nicht mehr gewährleistet ist (neuer Planungsgrundsatz b).

Mit der vorliegenden Lösung kann die Versorgungssicherheit mit Trinkwasser aufrechterhalten werden. Es braucht dazu jedoch die lokalen und regionalen Wasserfassungen.

3.9. Wasserkraft, neues Objektblatt VE 2.5 und Anpassung Richtplan-Gesamtkarte

3.9.1. Ausgangslage

Die nach der Reaktorkatastrophe von Fukushima beschlossene Energiestrategie 2050 des Bundesrates erfordert einen tiefgreifenden Umbau der heutigen, noch stark durch fossile Energieträger bestimmten Energieversorgung. In diesem Zusammenhang sollen in der Schweiz die Nutzung der erneuerbaren Energien nach Art. 2 des eidgenössischen Energiegesetzes ([EnG](#)) vom 30. September 2016¹¹ deutlich ausgebaut werden. Nach Art. 2. Abs. 2 EnG ist bei der Produktion von Elektrizität aus Wasserkraft ein Ausbau anzustreben, mit dem die durchschnittliche inländische Produk-

¹¹ SR 730.0

tion im Jahr 2035 schweizweit bei mindestens 37'400 GWh liegt. Ausserdem legt das Energiegesetz fest, dass die Nutzung erneuerbarer Energien und ihr Ausbau von nationalem Interesse sind (Art. 12), und dass der Umweltverträglichkeit die notwendige Beachtung zu schenken ist (Art. 1).

Als Reaktion auf weitere Erkenntnisse des «Weltklimarats» hat der Bundesrat im August 2019 ein neues, ambitioniertes Klimaziel beschlossen und am 27. Januar 2021 dazu eine «[Langfristige Klimastrategie der Schweiz](#)» publiziert. Demnach soll die Schweiz ab 2050 nicht mehr Treibhausgase in die Atmosphäre ausstossen, als durch natürliche und technische Speicher aufgenommen werden (sog. «Netto-Null-Ziel»).

Der Bundesrat hat darauf mit Blick auf das Netto-Null-Ziel am 3. April 2020 die Absicht geäussert, die Investitionsbeiträge, die der Bund derzeit als finanzielle Anreize u. a. an Projekte für die Nutzung der Wasserkraft entrichtet, bewusst bis Ende 2035 zu verlängern. Zudem soll der erwähnte Ausbaurichtwert 2035 für die Wasserkraft bei nächster Gelegenheit zu einem verbindlichen Ausbauziel erklärt und um ein zusätzliches Ausbauziel für 2050 ergänzt werden. Den «[Energieperspektiven 2050+](#)» des Bundesamtes für Energie vom November 2020¹² ist zu entnehmen, dass die erneuerbare Stromproduktion in der Schweiz aufgrund des Netto-Null-Ziels als noch wichtiger eingestuft wird und das angekündigte Ausbauziel 2050 für die Wasserkraft voraussichtlich bei 38'600 GWh¹³ zu liegen kommen dürfte. Gegenüber 2019¹⁴ würde ein solches Ausbauziel einen schweizweiten Ausbau der Wasserkraft bis 2050 um rund 2'400 GWh bedingen.

Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat sich in seiner [Energiesstrategie 2012](#) explizit zur Energiestrategie 2050 des Bundes bekannt (Ziel 1 der Energiestrategie 2012). Zudem hat er das in § 2 Abs. 2 des kantonalen Energiegesetzes ([EnG BL](#)) vom 16. Juni 2016¹⁵ erwähnte Ziel bekräftigt, wonach der Anteil der erneuerbaren Energien am Gesamtenergieverbrauch (ohne Mobilität) bis zum Jahr 2030 auf mindestens 40 % gesteigert werden soll (Ziel 13 der Energiestrategie 2012). Ausserdem soll die Abhängigkeit von importierter nicht erneuerbarer Energie nach § 2 Abs. 5 EnG BL soweit wie möglich unter Einbezug der volkswirtschaftlichen Interessen reduziert werden. Der [Grundlagenbericht der Energiestrategie 2012](#) erachtet es als realistisch, mit Blick auf die energiepolitischen Ziele von Bund und Kanton auf dem Kantonsgebiet bis 2050 zusätzlich rund 1'000 GWh/j Strom aus neuen erneuerbaren Energien zu erzeugen. Unter Berücksichtigung der Potentiale der einzelnen Energieträger wurde von der Wasserkraft damals ein Beitrag in der Gröszenordnung von 20-30 GWh/j als realistisch eingestuft. Nachdem sich der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft im Rahmen der [Klima-Charta der Nordwestschweizer Regierungskonferenz](#) inzwischen explizit zum Netto-Null-Ziel des Bundesrats bekannt hat¹⁶, ist eine Beitrag der Wasserkraft in dieser Höhe umso wichtiger. So soll die gesamte Energieversorgung bis spätestens 2050 auf Energiequellen umgestellt werden, die 100 % erneuerbar sind. Dabei soll die Versorgungssicherheit weiterhin gewährleistet bleiben.

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

Für die Windkraft wurde dieser Auftrag mit der KRIP-Anpassung «Windkraft» ([vom Landrat im Februar 2015 genehmigt](#)) erledigt. Für die Wasserkraft ist das noch ausstehend.

¹² In den «Energieperspektiven 2050+» wurde untersucht, unter welchen Voraussetzungen die Schweiz das Netto-Null-Ziel erreichen kann.

¹³ siehe Energieperspektiven 2050+, Kurzbericht von November 2020, Seite 9.

¹⁴ Gemäss Monitoring-Bericht 2020 des BFE zur Energiestrategie 2050 von November 2020 betrug die mittlere Netto-Produktionserwartung im Jahr 2019 36'137 GWh.

¹⁵ SGS 490

¹⁶ siehe [Klima-Charta der Nordwestschweizer Regierungskonferenz, Stand 4.6.2021](#)

Im Kanton Basel-Landschaft gibt es bisher zwei Grosswasserkraftwerke am Rhein (Kraftwerk Birsfelden, Kraftwerk Augst) und fünf kleinere Laufkraftwerke sowie drei kleinere Ausleitkraftwerke an der Birs. An den übrigen Gewässern existieren im Kanton Basel-Landschaft bislang keine Wasserkraftwerke. Von der jährlichen Produktion dieser Wasserkraftwerke sind rund 350 GWh dem Kanton Basel-Landschaft zuzurechnen¹⁷. Dies entspricht rund 75 % der gesamten Stromproduktion im Kanton beziehungsweise rund 18 % des kantonalen Stromverbrauchs.

Das Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer ([GSchG](#)) vom 24. Januar 1991¹⁸ und das Bundesgesetz über die Fischerei ([BGF](#)) vom 21. Juni 1991¹⁹ definieren die Ziele für den Gewässer- und Artenschutz. Das BGF verlangt in Art. 9 und Art. 10 die Sicherstellung der freien Fischwanderung. Das GSchG verpflichtet die Kantone in Art. 38a zur Revitalisierung der Gewässer und zur Berücksichtigung der Revitalisierungsplanung in der Richt- und Nutzungsplanung.

Gemäss Anhang 1 der Gewässerschutzverordnung ([GSchV](#)) vom 28. Oktober 1998²⁰ sollen die Hydrodynamik (Geschiebetrieb, Wasserstands- und Abflussregime) und die Morphologie der oberirdischen Gewässer naturnahen Verhältnissen entsprechen.

In Anhang 1 der Verordnung zum Bundesgesetz über die Fischerei ([VBGF](#)) vom 24. November 1993²¹ wird der Gefährdungsstatus der einheimischen Fischarten definiert. In der Birs ist das Vorkommen der vom Aussterben bedrohten bzw. stark gefährdeten Fischarten Nase, Aal, Äsche, Bachneunauge und Flussforelle von Bedeutung. Zusätzlich laufen an der Birs Projekte zur Wiederansiedlung des Lachses, für die sich die Schweiz anlässlich der Rheinministerkonferenz 2013 dazu international verpflichtet und die Birs als sogenanntes Programmgewässer hervorgehoben hat. Zur Verbesserung der Fischgängigkeit und des Geschiebehaushalts an bestehenden Kraftwerken an der Birs gibt es weitere Projekte.

2011 wurde bei der Bundeskanzlei in Bern die vom Schweizerischen Fischerei-Verband lancierte Petition «Rettet unsere Fliessgewässer» eingereicht. Diese richtet sich auch an die Kantone und wurde deshalb im Landrat traktandiert. Der Landrat hat mit Beschluss vom [23. Juni 2011](#) die Petition an den Regierungsrat überwiesen zwecks Berücksichtigung bei der Erarbeitung der Wasserstrategie und des KRIP-Objektblatts «Wasserkraftnutzung».

3.9.2. *Bisheriges Vorgehen / Planungsschritte*

Als Grundlage für die Bezeichnung von für die Nutzung erneuerbarer Energien geeigneten Gewässerstrecken im Richtplan wurde die Studie «Evaluation der für die Wasserkraftnutzung geeigneten Gewässerstrecken im Kanton Basel-Landschaft» in Auftrag gegeben. Im erläuternden [Bericht](#) vom 3. Dezember 2020 (abgelegt unter Bereich Ver- und Entsorgung) wurden alle für die Wasserkraftnutzung geeigneten Gewässerstrecken im Kanton identifiziert und nach einer an die [Empfehlung](#) des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angelehnten Methodik einheitlich und systematisch bewertet. Dazu wurden sowohl die Schutzinteressen als auch die Nutzungsinteressen pro Gewässerabschnitt anhand von Kriterien beurteilt, klassiert und in einer Matrix zur sogenannten Nutzungseignung zusammengeführt. Damit soll gewährleistet werden, dass ein allfälliger Ausbau der Wasserkraft dort erfolgt, wo ein substanzieller Beitrag zur Stromproduktion zu erwarten (hohes Nutzungsinteresse) und der ökologische und landschaftliche Wert vergleichsweise gering (kleines Schutzinteresse) sind.

¹⁷ siehe Energiestatistik 2016 des Kantons Basel-Landschaft; weitere Produktionsanteile sind aufgrund der aktuellen Hoheits- und Eigentumsverhältnisse anderen Kantonen zuzurechnen.

¹⁸ SR 814.20

¹⁹ SR 923.0

²⁰ SR 814.201

²¹ SR 923.01

Die Birs wurde aufgrund ihrer Bedeutung als Lebensraum gesamthaft als zumindest «wertvoll» eingestuft, freifliessende Streckenabschnitte und Jungfischhabitats als «sehr wertvoll». Habitats der Fischart «Nase» wurden von vornherein als Standorte ausgeschlossen.

Als Ergebnis der Abwägung resultierte eine Einteilung der Gewässerabschnitte nach ihrer Nutzungseignung: schwarz = Wasserkraftnutzung ausgeschlossen; rot = Nutzung eher nicht möglich, weil die Schutzinteressen überwiegen; gelb = Nutzung fraglich; grün = Nutzung realistisch, weil die Nutzungsinteressen überwiegen. Die vier Klassen entsprechen einer Priorisierung der Gewässerabschnitte hinsichtlich ihrer Eignung für die Nutzung der Wasserkraft. Die durchgeführten Beurteilungen zeigen, dass ein Ausbau der Wasserkraft im Kanton Basel-Landschaft am ehesten an der Birs und an der Ergolz in Frage kommt.

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

Die Auswirkungen eines zusätzlichen Kraftwerks auf die Durchwanderbarkeit des gesamten Gewässers für Fische (Durchgängigkeit auf- und abwärts) wurden in der Studie nicht näher betrachtet, da es bei der Beurteilung der relativen Nutzungseignung von verschiedenen Standorten untereinander nicht für eine Differenzierung dient. Dieser Aspekt muss bei allfälligen Konzessions- und Baugesuchen erarbeitet und bei der Beurteilung berücksichtigt werden.

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

3.9.3. *Gewählte Lösung*

Bei den Gewässerabschnitten mit einer hohen Nutzungseignung («grün») kann mit einem Potenzial von 1'450 kW bzw. 8 GWh/j gerechnet werden; diese sollen als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen werden (Planungsgrundsatz b). Die bestehenden Wasserkraftstandorte werden neu als Ausgangslage in der Richtplan-Gesamtkarte dargestellt.

Die drei Kleinwasserkraft-Standorte an der Birs weisen Konflikte im Bereich Fischartenschutz auf. Bei den zwei geplanten Standorten an der Ergolz sind ebenfalls Schutzinteressen im Bereich der Fischarten und des Lebensraums betroffen, jedoch in einem wesentlich geringeren Ausmass.

Auf der Nutzungsseite ist festzuhalten, dass die geplanten Kleinwasserkraftwerke - mit einer voraussichtlichen Energieproduktion von 8 GWh/j - die Schwellen des nationalen Interesses von 20 GWh gemäss Art. 8 Abs. 1 Bst. a. der Energieverordnung vom 1. November 2017²² ([EnV](#)) klar nicht erreichen würden und folglich auch nicht von den derzeitigen finanziellen Investitionsbeiträgen des Bundes profitieren könnten. Die Kraftwerke würden dennoch einen Beitrag zur Umsetzung der Energiestrategie des Bundes leisten.

Der Regierungsrat ist sich des Zielkonflikts zwischen dem Interesse nach einheimisch produzierter, erneuerbarer Energie und dem Interesse, die Gewässer und Fische vor zusätzlichen Eingriffen zu schützen, bewusst. Da es sich bei den Lebensräumen der gefährdeten Fischarten nicht um ein Ausschlusskriterium handelt, ist es möglich, eine Interessenabwägung zwischen den Schutz- und Nutzungsinteressen vorzunehmen. Der Kanton hat bei der Abwägung auf Stufe Richtplan einen gewissen Spielraum. Der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft hat sich in seiner [Energiestrategie 2012](#) explizit zur Energiestrategie 2050 und im Rahmen der Klima-Charta der Nordwestschweizer Regierungskonferenz inzwischen auch zum Netto-Null-Ziel des Bundesrates bekannt und ist deshalb der Meinung, dass sämtliche Anstrengungen unternommen werden müssen, um zusätzlichen Strom aus neuen erneuerbaren Energien zu erzeugen. Die Wasserkraft leistet einen

²² SR 730.01

wichtigen Beitrag zur Erhaltung der Selbstversorgungsfähigkeit der Schweiz mit Strom, insbesondere in den Wintermonaten.

Die Gewässerabschnitte mit Nutzungseignung «gelb» werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen. Sie sind als Reservestandorte zu verstehen, die dann nochmals zu überprüfen und allenfalls festzusetzen sind, wenn das Potenzial an den bereits festgesetzten Standorten ausgeschöpft ist bzw. sich konkrete Projekte an den betreffenden Standorten als nicht machbar erwiesen haben (Planungsanweisung c). Dies bedingt ein erneutes Richtplanverfahren. Vororientierungen werden in der Richtplan-Gesamtkarte nicht dargestellt. An den übrigen Standorten mit der Nutzungseignung «rot» und «schwarz» sowie an allen übrigen Gewässern soll die Wasserkraft ausgeschlossen werden (Planungsgrundsatz c).

4. Erläuterungen zu Fortschreibungen an den Objektblättern und den Richtplankarten

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. Dies gilt ebenso für Vorhaben und Aufträge, die realisiert sind und zur Ausgangslage werden; auch die Aufnahme neuer Vorhaben als Vororientierung ist grundsätzlich als Fortschreibung zu betrachten (vgl. Richtplantext, S. 14, Kapitel Änderung des Richtplans). 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](#)).

Vorranggebiet Natur

Planungsanweisung b in Objektblatt L 3.1 Vorranggebiet Natur legt fest, dass der Regierungsrat die Naturobjekte von nationaler und regionaler Bedeutung in das Inventar der geschützten Naturobjekte des Kantons Basel-Landschaft aufnimmt. Mit der Aufnahme in dieses Inventar ist der Auftrag aus dem kantonalen Richtplan erfüllt und die betreffenden Naturobjekte können als Festsetzung oder Zwischenergebnis gestrichen werden. Sie verbleiben als Ausgangslage aber weiterhin in der Richtplan-Gesamtkarte dargestellt.

Seit der Genehmigung des «ersten» Richtplans durch den Landrat im März 2009 wurden bei den Vorranggebieten Natur keine Aktualisierungen resp. Fortschreibungen vorgenommen. Da unterdessen diverse neue Unterschutzstellungen vom Regierungsrat genehmigt wurden, werden nun die Vorranggebiete Natur mit der vorliegenden Richtplan-Anpassung 2021 fortgeschrieben.

Mit Beschluss vom 19. Juni 2018 hat der Regierungsrat diverse Objekte von lokaler Bedeutung aus dem Inventar der geschützten Naturobjekte des Kantons Basel-Landschaft gestrichen. Objekte können aus dem Inventar gestrichen werden, wenn die Gründe, die zu deren Aufnahme ins Inventar führten, nicht mehr gegeben sind oder wenn überwiegende Gründe des öffentlichen Interesses dies verlangen (§ 26 [Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz](#) ²³). In der Folge sind diese Objekte auch aus dem Vorranggebiet Natur zu streichen. Neben einigen sehr kleinen Flächen, die kartografisch nicht ersichtlich sind, betrifft dies vor allem das «Wildschongebiet Egghülftenmatt», Frenkendorf (ca. 32 ha), das 1968 ohne Einbezug der Grundeigentümerschaft ins Inventar aufgenommen wurde und nun gestrichen wird. Es hat nur lokale Bedeutung und liegt heute grösstenteils innerhalb des Siedungsgebietes.

Übergeordnete Projekte

Die Zugänglichkeit des bestehenden Bahnhofs Münchenstein für den Fuss- und Veloverkehr ist nicht optimal. In der Vorstudie des Projekts Verlegung Kantonsstrasse ins Tal wurde ein Szenario untersucht, in welchem neben den möglichen Entwicklungen (Arbeitsplätze und Einwohner) in den

²³ SGS 790

Entwicklungsgebieten und der Verlegung der Kantonsstrasse auch eine Bahnverschiebung berücksichtigt wurde. Die Verschiebung des Bahnhofs würde gemäss Modellrechnungen eine spürbare Erhöhung des ÖV-Anteils am Modalsplit der umliegenden Entwicklungsgebiete bewirken. Die Erreichbarkeit der S-Bahn-Haltestelle würde deutlich gestärkt. Die lokale Siedlungsentwicklung hat auf die Wirkung massgeblich Einfluss. Mittels einer Machbarkeitsstudie wurde die technische Machbarkeit der Verschiebung und deren Raumbedarf nachgewiesen. Diverse weitere Abklärungen, unter anderem bezüglich der Trägerschaft einer solchen Verschiebung sind noch ausstehend. Dementsprechend wird das Vorhaben als Vororientierung ins Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Projekte aufgenommen.

Kantonsstrassennetz

Die im Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz festgesetzte Übernahme der folgenden Strassen in Liestal durch den Kanton ist erfolgt: Gasstrasse bis Weierweg, Weierweg, Rosenstrasse bis Militärstrasse sowie Kasinostrasse zwischen Rosenstrasse und Kasernenstrasse. Gleiches gilt für die Wölferstrasse in Füllinsdorf von der Rheinstrasse bis zum A22-Anschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Nord.

Der im Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz festgesetzte Zubringer Pfeffingerring in Aesch ist realisiert und in Betrieb.

In Langenbruck und Zwingen sind neue Kantonsstrassen-Brücken über den Schöntalbach bzw. die Birs in Betrieb genommen worden. In der Folge konnten die kurzen Strecken zur Anbindung der bisherigen Brücken an die beiden Gemeinden abgegeben werden. Die entsprechenden Erwähnungen im Objektblatt V 2.2 und die Darstellungen in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur werden entfernt.

Schiennetz

Die im Objektblatt V 2.3 Schiennetz festgesetzte Schienenanbindung Süd des Auhafens Muttenz für den Güterverkehr ist realisiert und in Betrieb.

Kantonale Radrouten

Für geringfügige Änderungen der Lage kantonaler Radrouten sieht das Objektblatt V 3.1 das Verfahren der Fortschreibung vor, wenn sie gewisse Kriterien erfüllen (Festsetzung b). Aktuell ist das für drei Änderungen der Fall:

- Die Frenkendörferstrasse in Pratteln wird mit Inbetriebnahme der Rauricastrasse (verlegte HVS 3/7) noch stärker befahren sein als heute. Mit einer neuen Brücke parallel zu den SBB-Gleisen wird die Radroute von der Hauptverkehrsstrasse entflochten und eine sichere und komfortable Verbindung zwischen Pratteln und Augst geschaffen. Das Vorhaben ist bereits im Richtplan enthalten. Zwischenzeitlich ist die Linienführung im Detail bestimmt worden; die Anbindung erfolgt ostseitig an die Poststrasse (Planausschnitt S. 16, Nr. 15).
- Im Zuge der Projektbearbeitung hat sich gezeigt, dass die optimale Linienführung für die Radroute zwischen Buus und Maisprach abseits der Kantonsstrasse liegt (Planausschnitt S. 16, Nr. 18).
- In Ettingen kam es zu Konflikten zwischen Velofahrenden und anderen Nutzern der Begegnungszone vor dem Schulhaus. In der Baselstrasse befinden sich zudem zahlreiche Parkplätze im Strassenraum. Die Radroute wird nun via Fürstensteinstrasse statt via Gempenstrasse/Baselstrasse um das Geviert geführt; die Direktheit der Linienführung bleibt dank dem orthogonalen Strassenraster gleich (Planausschnitt S. 16, Nr. 25).

5. Strategische Verankerung / Verhältnis zum Regierungsprogramm

Das Projekt dient der Langfristplanung des Regierungsrates ([LFP 2022-2031](#)), und dort insbesondere den Themenfeldern 4 «Mobilität», 5 «Räumliche Entwicklung» und 11 «Klimawandel und Natürliche Ressourcen».

6. Rechtsgrundlagen; Finanz- oder Planungsreferendum

Die relevanten Rechtsgrundlagen auf Ebene Bund und Kanton sind in der Beschreibung zu den jeweiligen Objektblättern aufgeführt.

Der kantonale Richtplan untersteht gemäss § 31 Abs. 1 Bst. a der [Kantonsverfassung](#) dem fakultativen Planungsreferendum.

7. Finanzielle Auswirkungen

Grundsätzlich haben die vorliegenden Anpassungen keine direkten Kostenfolgen für den Kanton oder/und die Gemeinden. Für die Umsetzung von im Richtplan verankerten Projekten sind die regulären Entscheidungsschritte bezüglich den Projekten, Krediten und Finanzierungen einzuhalten. Dementsprechend werden dem Landrat für alle durch den Kanton zu finanzierenden Massnahmen entsprechende Einzelvorlagen vorgelegt werden.

Wildtierkorridore

Die Sanierung eines einzelnen Korridors kann, je nach Massnahmenwahl, sehr unterschiedliche finanzielle Auswirkungen haben (vgl. Kapitel 3.2.4). Die für den Wildtierschutz anfallenden Kosten sind meist Bestandteil von Planungs- und Projektkosten anderer Vorhaben. Für den Kanton zusätzlich anfallende Kosten sind ohne vorliegende konkrete Projekte und Massnahmen nicht bezifferbar. Für die Gemeinden fallen keine oder nur geringfügige zusätzliche Kosten an.

Verkehrsinfrastruktur

Dem Landrat werden für alle grösseren, durch den Kanton Basel-Landschaft zu finanzierenden Massnahmen entsprechende Einzelvorlagen vorgelegt werden. Die jeweiligen Mittel sind entweder im Aufgaben- und Finanzplan 2022-2025 ([LRV 2021/503](#)) bzw. im Investitionsprogramm 2022-2031 bereits eingeplant oder werden vom Regierungsrat vor der Überweisung der entsprechenden Landratsvorlagen in die Folgeplanungen der nächsten Jahre des Aufgaben- und Finanzplans und des Investitionsprogramms noch eingestellt.

Grundwasser

Die Festsetzung der regional bedeutenden Wasserfassungen im Richtplan und auch die Ausscheidung der Grundwasserschutzzonen für diese Fassungen haben keine finanziellen Auswirkungen für den Kanton. Gemäss dem Grundwassergesetz § 28a, Abs. 4 verbleiben die Kosten für die Überprüfung und Anpassung der Grundwasserschutzzonen bei den Gemeinden, auch wenn der Kanton die Arbeiten dazu vornimmt. Zudem sind nach § 29a die Entschädigungen für Nutzungseinschränkungen infolge von angepassten oder ausgeschiedenen Grundwasserschutzzonen von den Inhaberinnen oder Inhabern der Grundwasserfassungen zu bezahlen, zu deren Schutz die Grundwasserschutzzonen festgesetzt wurden.

Wasserkraft

Die Festsetzung von für die Wasserkraftnutzung geeigneten Gewässerstrecken hat keine Kostenfolgen für den Kanton. Planung, Realisierung und Betrieb von Kleinwasserkraftwerken sind grundsätzlich eine privatwirtschaftliche Angelegenheit, an der sich der Kanton nicht beteiligt. Bei nachgeschalteten Planungs- und Bewilligungsprozessen (kommunalen Nutzungsplanung, Baubewilli-

gungsverfahren, Umweltverträglichkeitsprüfung, allfällige weitere Bewilligungs- und Genehmigungsverfahren) beschränkt sich der Aufwand des Kantons auf seine ordentlichen Prüfungs-, Genehmigungs- und Bewilligungskompetenzen.

8. Finanzhaushaltsrechtliche Prüfung

Die Finanz- und Kirchendirektion hat die Vorlage gemäss § 12 des Finanzhaushaltsgesetzes geprüft und stellt fest, dass die Grundsätze der Haushaltsführung und die Kompetenzordnung eingehalten sind

9. Regulierungsfolgenabschätzung ([§ 4 KMU-Entlastungsgesetz](#) und [§ 58 Abs.1 Bst. e Geschäftsordnung Landrat](#))

Mit dieser Landratsvorlage schafft oder aktualisiert der Kanton die richtplanerischen Voraussetzungen für die weiteren Planungsschritte von Kanton und/oder Gemeinden. Weder die Regulierungsdichte noch die administrative Belastung von kleinen und mittleren Unternehmungen (KMU) werden durch diese Vorlage negativ verändert.

10. Ergebnis des allfälligen Vernehmlassungsverfahrens

Text

11. Vorstösse des Landrats

Am 14. September 2017 reichte Balz Stückelberger die Motion [2017/342](#) «Erschliessung des Entwicklungsgebiets 'Uptown Basel' in Arlesheim» ein, welche vom Landrat am 11. Januar 2018 mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

«Auf dem ehemaligen ABB-Areal in Arlesheim wird in den kommenden Jahren unter dem Titel "Uptown Basel" ein neues Stück Baselbieter Wirtschaftsgeschichte geschrieben. Private Investoren entwickeln das brachliegende Areal zu einem Kompetenzzentrum für Industrie 4.0 (www.uptownbasel.ch). In mehreren Etappen werden bis 2025 auf rund 35'000 Quadratmetern Büro- und Produktionsflächen entstehen. Es ist davon auszugehen, dass bis zu 1'500 hochqualifizierte Arbeitsplätze aus dem Bereich Industrie 4.0. entstehen werden. Das Investitionsvolumen wird auf über eine halbe Milliarde Franken geschätzt. Diese für den Kanton Baselland vielversprechende Entwicklung ist der Initiative von privaten Investoren zu verdanken. Sie wird begünstigt durch die erst kürzlich revidierte Zonenplanung der Gemeinde Arlesheim.

Um die dynamische Entwicklung des Projekts "Uptown Basel" nicht zu bremsen, muss auch die Erschliessung des Areals durch den privaten und den öffentlichen Verkehr dringend optimiert werden. Das Areal liegt zwar verkehrsgünstig direkt neben der Autobahn H 18 und neben der SBB-Linie Basel-Delsberg. Dennoch fehlt eine adäquate Anbindung sowohl an den privaten wie auch an den öffentlichen Verkehr.

Besonderer Handlungsbedarf besteht in Bezug auf die Strassenführung: Die Erschliessung erfolgt heute über die Aliothstrasse, die als Quartiersammelstrasse nicht für die zukünftige Entwicklung und Nutzung des Areals geeignet ist. Stattdessen ist eine direkte Anbindung an die Sundgauerstrasse (z.B. durch Bau einer zusätzlichen Auffahrt/Rampe) erforderlich und ein gerader Strassenverlauf westlich der Bahnlinie anzustreben.

Der Regierungsrat wird beauftragt, die Erschliessung des Entwicklungsgebiets "Uptown Basel" (ehemaliges ABB Areal auf dem Gebiet der Gemeinde Arlesheim) durch eine direkte Anbindung an die Sundgauerstrasse zu realisieren sowie gemeinsam mit den Gemeinden Münchenstein und Arlesheim und den betroffenen Landeigentümern eine Erschliessungsstrasse parallel zur Bahnlinie Basel-Delsberg zu planen und zu erstellen. Damit die Erschliessung mit der Arealentwicklung Schritt halten kann, sind die entsprechenden Massnahmen durch den Kanton entsprechend zu priorisieren.»

Der Regierungsrat nimmt zur Motion wie folgt Stellung:

Das historische gewachsene Strassennetz in diesem Raum ist in sich nicht konsistent und wenig intuitiv. Einerseits ist der HLS-Anschluss Reinach Nord von Osten her nur durch untergeordnete Gemeindestrassen angeschlossen, andererseits ist die Kantonsstrasse durch das Siedlungsgebiet eher verkehrsorientiert gestaltet.

Mittels einer Anpassung des Strassennetzes wird Abhilfe geschaffen: Das Strassennetz wird mit einer Kantonsstrasse im Talboden ergänzt und die bestehende Kantonsstrasse durch den Dorfkern von Münchenstein im Gegenzug als Gemeindestrasse klassiert. Die Erschliessung von Uptown Basel wird dann eine Teilstrecke der neuen Kantonsstrasse sein. Auf diese Weise wird das Anliegen der Motion umgesetzt (obwohl § 5 Strassengesetz «Erschliessung» nicht als Aufgabe von Kantonsstrassen vorsieht). Die bisherige Kantonsstrasse wird gemäss Absichten der Gemeinde mit der Umklassierung umgestaltet. Damit kann der MIV siedlungsverträglicher auf das übergeordnete Strassennetz gelenkt und das Entwicklungsgebiet strassenseitig besser erschlossen werden.

Eine Vorstudie mit umfassendem Variantenstudium ist abgeschlossen. Eine Bestvariante ist identifiziert und ihre Machbarkeit nachgewiesen worden. Das Projekt wird zügig weiter vorangetrieben. Mit den Entwicklern von Uptown Basel sowie mit den Standortgemeinden Arlesheim und Münchenstein steht die Projektleitung in engem Austausch.

Mit der vorliegenden Festsetzung der neuen Kantonsstrasse im Richtplan (Objektblatt V 2.2 sowie beide Richtplankarten, vgl. auch Kap. 3.5) wird das Vorhaben behördenverbindlich festgelegt. Die Mittel für die Projektierung (Vorprojekt und Bauprojekt) wie auch für die Realisierung sind im Aufgaben- und Finanzplan 2022-2025 ([LRV 2021/503](#)) eingestellt. Des Weiteren ist das Vorhaben als Massnahme des A-Horizonts im Agglomerationsprogramm Basel, 4. Generation (das bedeutet Baubeginn zwischen 2024 und 2028) dem Bund zur Mitfinanzierung eingereicht worden.

Sowohl das inhaltliche Planungsanliegen als auch das zeitliche Priorisierungsanliegen der Motion sind damit erfüllt. Der Regierungsrat beantragt auf dieser Basis die Abschreibung der Motion.

12. Anträge

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen:

Liestal, **Datum wird von der LKA eingesetzt!**

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

13. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2021, neue und angepasste Objektblätter; Entwurf
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2021, Richtplan-Gesamtkarte, Entwurf
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Anpassung 2021, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, Entwurf

Landratsbeschluss betreffend**Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)****Anpassung 2021 (Fruchtfolgefleichen, Wildtierkorridore, Verkehr, Radrouten, Grundwasser, Wasserkraft)**

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus dem angepassten Objektblatt L 2.2 Fruchtfolgefleichen und der ergänzten Richtplan-Gesamtkarte, wird erlassen.
2. Die Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus dem angepassten Objektblatt L 3.4 Wildtierkorridore und der ergänzten Richtplan-Gesamtkarte, wird erlassen.
3. Die Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus dem angepassten Objektblatt V 2.1 Übergeordnete Verkehrsprojekte und den ergänzten und geänderten Richtplankarten, wird erlassen.
4. Die Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus dem angepassten Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz und den ergänzten und geänderten Richtplankarten, wird erlassen.
5. Die Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus dem angepassten Objektblatt V 2.3 Schienennetz und den ergänzten und geänderten Richtplankarten, wird erlassen.
6. Die Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus den angepassten Kantonalen Radrouten in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird erlassen.
7. Die Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus dem angepassten Objektblatt VE 1.1 Grundwasser und der ergänzten Richtplan-Gesamtkarte, wird erlassen.
8. Die Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus dem neuen Objektblatt VE 2.5 Wasserkraft und der ergänzten Richtplan-Gesamtkarte, wird erlassen.
9. Die Motion 2017/342 betreffend «Erschliessung des Entwicklungsgebiets 'Uptown Basel' in Arlesheim» wird als erfüllt abgeschrieben.
10. Die Anpassung 2021 des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
11. Ziffern 1 bis 8 dieses Landratsbeschlusses unterliegen je einzeln gemäss § 31 Abs. 1 Bst. a der Kantonsverfassung dem fakultativen Planungsreferendum.
12. Die Anpassung 2021 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 Landrats

Die Präsidentin:

Die Landschreiberin: