

LV1	Veloparking Badischer Bahnhof	
Agglomerationsprogramm Liste A		
Strategien	L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern L4: Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten KM2: Transportketten optimieren	
Beschreibung	Die Veloabstellsituation beim und um den Badischen Bahnhof ist unzureichend und entsprechend unübersichtlich. Die Fachstelle Langsamverkehr des Kantons Basel-Stadt hat gemeinsam mit der Deutschen Bahn die Planung des Vorhabens in Angriff genommen. Der benötigte Umfang liegt in etwa bei 1000 Abstellplätzen.	
Wirksamkeitskriterien		
	WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert	2
	WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert	3
	WK3, Verkehrssicherheit erhöht	3
	WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	3
	Total Punkte	11
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 4 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 0.6 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung 10 Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan	Betroffenheit	Lokal
genehmigt <input type="checkbox"/>	Teilraum	Basel Nord
geplant <input checked="" type="checkbox"/>	Federführende	Hochbau- und Planungsamt BS
nicht nötig <input type="checkbox"/>	Behörde	

LV12	Fertigstellung kantonale Radrouten (Massnahmenpaket)	
Agglomerationsprogramm Liste A		
Strategien	L1: Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern L3: Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen	
Beschreibung	Darunter sind Projekte zur weiteren Vervollständigung der kantonalen Radrouten in den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn zusammengefasst (vgl. Karte 3.6). Nach heutigem Stand der Planung sind in den nächsten Jahren folgende Strecken vorgesehen: Allschwil - Oberwil; Oberwil - Therwil; Ettingen: Aeschstrasse; Duggingen: Aeschstrasse; Zwingen - Brislach; Brislach - Breitenbach; Breitenbach - Laufen; Birsfelden: Birsbrücke; Bubendorf - Ziefen; Bubendorf - Hölstein; Sissach: Rickenbacherstrasse; Sissach - Rümelingen; Rheinfelden: Kaiserstrasse; Kaiseraugst: Landstrasse; Bättwil: Benkenstrasse; Dornach: Bruggstrasse.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	11
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input checked="" type="checkbox"/>	Investitionskosten 35 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input checked="" type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten --
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung kant. Rahmenkredite
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

LV2	Velo- und Fussgänger-Brücke SNCF	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	L1: Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen L3: Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen	
Beschreibung	Die geplante Verbindung ist Bestandteil des kantonalen Teilrichtplans Fuss- und Wanderwege sowie der ergänzenden Massnahmen zum Veloroutennetz des Kantons Basel-Stadt. Sie verläuft entlang des Bahnviadukts im Westen der Stadt Basel und bedeutet die Schliessung einer wichtigen Lücke im LV-Netz. Zurzeit noch unklar ist, ob die Velo- und Fussgänger Verbindung an die bestehende Brücke angehängt werden kann oder ob eine separate Brücke gebaut werden muss.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	11
Kosten		
Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 3 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 0.45 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung 10 Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Hochbau- und Planungsamt BS
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

LV4	Velostation Bahnhof Dornach - Arlesheim		
	Agglomerationsprogramm Liste A		
Strategien	L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern L4: Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten		
Beschreibung	Am Bahnhof Dornach-Arlesheim, dem wichtigsten regionalen ÖV-Knotenpunkt des Birstals, wird eine bewachte Velostation realisiert. Diese deckt die grosse Nachfrage nach genügenden und sicheren Bike and Ride-Abstellplätzen.		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			3
		Total Punkte	11
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 1 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input checked="" type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 0.15 Mio
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>		Finanzplanung in Mehrjahresprogrammen vorgesehen
Umsetzung			
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	2011-2014		Finanzierungsbeschluss --
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan			Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>		Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input type="checkbox"/>		Federführende Amt für Verkehr und Tiefbau, SO
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>		Behörde

LV7	Velo-/Fussverbindung St. Johannis-Park - Huningue (Rheinpromenade)	
Agglomerationsprogramm Liste A		
Strategien	L1: Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen L3: Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen	
Beschreibung	Die Möglichkeit dieser neuen LV-Verbindung ergibt sich durch das Projekt Campus Novartis (S97). Der Hafen St. Johann wird verlegt und somit der ufernahe Bereich frei. Dies bedeutet, dass die gesamte Uferböschung neu angelegt werden muss und somit eine neue Verbindung für den LV entstehen kann. Das Vorhaben bringt eine deutlich verbesserte Anbindung in Richtung Frankreich und ermöglicht die Öffnung sowie Neugestaltung des Grossbasler Rheinuferes. Gleichzeitig können so auch die bestehenden öffentlichen Grünräume Voltamatte und der St. Johannis-Park angebunden werden.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	11
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 30 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 4.5 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung wahrscheinlich BS-Mehrwertabgabefonds
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Hochbau- und Planungsamt BS
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

M100	Ausbau Baslerstrasse Allschwil	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten ÖV5: Qualität im ÖV erhöhen	
Beschreibung	Der Abschnitt der Baslerstrasse zwischen dem Allschwiler Dorfplatz und dem Morgartenring in Basel ist baulich in einem schlechten Zustand. Gleise der Tramlinie 6 von Allschwil nach Basel sowie der Strassenkörper müssen Instand gesetzt werden. Die Haltestellen sind nicht behindertengerecht und im Hinblick auf die Verkehrssicherheit zu verbessern. In einem Abschnitt verläuft die kantonale Radroute über die Baslerstrasse. Der Verkehrsfluss (insbesondere am Knoten Grabenring/Baslerstrasse) soll optimiert werden.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	9
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 59 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung 10-Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M101	Umbau Rheinfelderstrasse / Rheinstrasse	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern L1: Kantonale Radrouten sowie Fuss- und Wanderwegnetze vervollständigen L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern	
Beschreibung	Der Abschnitt der Rheinfelder- und der Rheinstrasse im Raum Schweizerhalle ist baulich in einem schlechten Zustand. Der heute überdimensionierte Strassenquerschnitt wird ohne relevante Kapazitätsverluste reduziert. Die Führung der kantonalen Radroute entlang der Kantonsstrasse sowie die Fusswege/Tottoirs werden verbessert. Zusammen mit der Verlegung der Rheinstrasse für Salina-Raurica (M65) und der Umgestaltung der Ortsdurchfahrt in Augst (M67) wird die kantonale Radroute entlang des Rheins insgesamt aufgewertet.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		1
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		2
	Total Punkte	8
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 23 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung 10-Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M19	Strassenerschliessung Erlenmatt	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren L4: Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten	
Beschreibung	Die Erschliessung des Areals (S7) erfolgt in drei Etappen. Der LV bildet einen wichtigen Bestandteil, dadurch kann auch eine direkte Verbindung von Kleinbasel in das Naherholungsgebiet Lange Erle geschaffen werden. Die Erschliessung des Areals (inkl. des Einkaufszentrums) ist so konzipiert, dass die benachbarten Quartiere nicht übermässig von zusätzlichem Verkehr belastet werden. Dem Langsamverkehr kommt sehr hohe Bedeutung zu.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		1
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	7
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Genügend
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 18.3 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten 2.75 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung 10 Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Hochbau- und Planungsamt BS
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M27	Umgestaltung Luzerner- / Wasgenring	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen	
Beschreibung	Die Umgestaltung des Luzerner-/Wasgenring ist eine flankierende Massnahme zur Nordtangente (M2). Im Rahmen der Umgestaltung sind folgende Verbesserungen vorgesehen: Separate Busspuren vor Knoten, Verbesserung Fussgängerquerungen, separate Velospuren und Baumpflanzungen analog der bestehenden Allee.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	9
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Genügend
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 29.95 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten 4.5 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung 5 Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Hochbau- und Planungsamt BS
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M32	P+R in Saint-Louis	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten KM2: Transportketten optimieren	
Beschreibung	Beim Bahnhof Saint-Louis ist eine P+R-Anlage vorgesehen, welche im Zusammenhang mit dem Entwicklungspol Saint-Louis (S1) steht. Eine P+R-Anlage leistet einen Beitrag zur Steigerung der Umsteigeattraktivität und stärkt den Umsteigeknoten Bahnhof Saint-Louis. Für das Parkhaus wurde ein Architekturwettbewerb durchgeführt. Im Anschluss wurde eine Machbarkeitsstudie zur Wirtschaftlichkeit des Projektes erstellt. Es sind weitere Untersuchungen zur Finanzierung und baulichen Konkretisierung des Projekts nötig.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		1
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		2
	Total Punkte	8
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 12 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 1.8 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Franz. Gebietskörperschaften
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M53	H2, Umfahrung Liestal	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern Si1: Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raumes lenken	
Beschreibung	Die Umfahrung kann Entlastungen einzelner Quartiere und insbesondere des Zentrums von Liestal bringen. Die H2 ist zur Aufnahme ins Grundnetz des Bundesstrassennetzes vorgesehen, deshalb wird das Projekt auch als übergeordnet nationales Projekt geführt. Der endgültige Entscheid und somit auch die Frage der Finanzierung der Umfahrung werden im Rahmen des Netzbeschlusses gefällt.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	10
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 253 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung 10-Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

M54	H18, Vollanschluss Aesch	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern	
Beschreibung	Der Vollanschluss Aesch ermöglicht die effiziente Nutzung der H18 im Raum Aesch/Dornach, indem das Gebiet an die Hochleistungsstrasse angeschlossen wird. Dadurch werden Siedlungsgebiete in Aesch und Dornach entlastet. Inzwischen ist die H18 im Sachplan Verkehr, Teil Programm vom 26. April 2006, zur Aufnahme ins Grundnetz vorgesehen, deshalb wird das Projekt auch als übergeordnet nationales Projekt aufgeführt. Der endgültige Entscheid und somit auch die Frage der Finanzierung wird jedoch erst im Rahmen des Netzbeschlusses gefällt. Der Vollanschluss ist Voraussetzung für die neue Birsbrücke Aesch – Dornach (M70).	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	9
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 44 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung 10-Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

M62		Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	
Agglomerationsprogramm Liste A			
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern		
Beschreibung	Die bestehende Birsbrücke in Zwingen weist eine zu geringe Tragfähigkeit für Ausnahmetransporte auf und ist dringend sanierungsbedürftig. Am Abend und am Morgen kommt es aufgrund der hohen Auslastung und den damit verbundenen Kapazitätsengpässen regelmässig zu Rückstau und längeren Wartezeiten auf allen drei Zufahrten. In der Baselstrasse/Laufenstrasse fehlt auf der Nordseite ein Gehweg. Baselstrasse/Laufenstrasse und die Hinterfeldstrasse sind Bestandteil des Regionalplanes Radrouten. Der heute enge Verlauf der Kantonsstrasse im Ortskern wird aufgehoben. Im Bereich des Löwenplatzes bietet sich dadurch die einmalige Möglichkeit zur Aufwertung des Ortskernes. Die Lichtsignalanlage beim Knoten Baselstrasse/Hinterfeldstrasse wird durch einen Kreisel ersetzt. Die beidseitigen Trottoirs in der Laufenstrasse/Baselstrasse und die beidseitigen Radstreifen bieten dem Langsamverkehr eigene und sichere Verkehrsflächen.		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			1
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			1
		Total Punkte	8
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 17.6 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>		Finanzplanung 10-Jahres-IP
Umsetzung			
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	2011-2014		Finanzierungsbeschluss LRV Nr. 2006-302 vom 3. Mai 2007
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende	Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde	

M65	H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern	
Beschreibung	Die Rheinstrasse in Pratteln wird im Rahmen ihrer anstehenden Sanierung im Abschnitt zwischen Dürrenhübel und Längi um eine Parzelle südlich verlegt. Mit dieser neuen Lage wird die zentrale Erschliessung der Baulandparzellen Salina-Raurica ermöglicht. Der Bau der neuen Strasse ist so zu gestalten, dass die ökologische Vernetzung verbessert wird. Durch diese Verlegung kann die alte Kantonsstrasse rückgebaut werden, was Chancen für den ÖV und den LV mit sich bringt und das Rheinufer neu wieder zugänglich macht. Im September 2007 wurde im Rahmen der landrätlichen Debatte das "Objektblatt Verkehr" zur Überarbeitung zurückgewiesen. Eine Überarbeitung läuft und ein endgültiger Landrats-Beschluss wird zu diesem Geschäft voraussichtlich im 2. Quartal 2008 erfolgen. Das Projekt H3 Verlegung Rheinstrasse (M65) bleibt vorerst unverändert im Agglomerationsprogramm enthalten.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	10
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 42 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung 10-Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

M67	Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrten Augst und Kaiseraugst	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern	
Beschreibung	Der Strassenabschnitt der Hauptstrasse in Augst ist dringend sanierungsbedürftig. Auf dieser Strecke verläuft eine kantonale Radroute sowie eine Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte. Aufgrund des Verlaufs der Hauptstrasse durch einen Ortskern wird mit der Sanierung angestrebt, einen auch für andere Verkehrsteilnehmende attraktiven Strassenraum zu gestalten.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		2
	Total Punkte	10
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input checked="" type="checkbox"/>	Investitionskosten 11.4 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung 10-Jahres-IP / Mehrjahresprogramm Strassen
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde Abteilung Tiefbau/BVU AG

M70	Neue Birsbrücke Aesch - Dornach / Anschluss Dornach an H18	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern	
Beschreibung	Die neue Birsbrücke/Anschluss Dornach an H18 ist abhängig vom Vollanschluss H18 Aesch (M54). Die neue Strasse ermöglicht Dornach einen direkten Anschluss an die H18 und entlastet die Zentren von Dornach und Aesch vom Verkehr. Die Realisierung dieser Massnahme ermöglicht wiederum die Beruhigung/Umgestaltung des Ortszentrums Dornach (M71b).	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	9
Kosten		
Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 33 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input checked="" type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 4.95 Mio
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung Mehrjahresprogramm Tiefbau SO
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Amt für Verkehr und Tiefbau, SO
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

M71c	Beruhigung Ortszentrum Reinach	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten ÖV5: Qualität im ÖV erhöhen	
Beschreibung	Auf der Hauptstrasse in Reinach verläuft die Tramlinie 10 sowie die Kantonsstrasse von Basel ins Laufental. Strassenkörper wie auch die Gleistrasse sind dringend sanierungsbedürftig. Aus diesem Grund wurde das Projekt zur Instandsetzung und Umgestaltung des Ortszentrums von Reinach angegangen. Es wird durch eine massvolle Reduktion der Strassenbreite, den verstetigten Verkehrsfluss, die bessere Zugänglichkeit zur Haltestelle Reinach Dorf und gesamtheitliches Gestaltungskonzept die Attraktivität des Ortszentrums erhöht. Das Ortszentrum soll an Aufenthaltsqualität gewinnen.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		2
	Total Punkte	10
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 31 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung 10-Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss LRB 2481/95 38,3 Mio /
Realisierungshorizont	2011-2014	LRB 1478/02 1,4 Mio Projektänderungen
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M81	Kunimatt Pratteln: Drei Kreisel	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern	
Beschreibung	Das Projekt umfasst drei Kreisel: Kunimatt, Grüssenhölzliweg und Kraftwerkstrasse/Gallenweg. Aufgrund der zahlreichen bestehenden und geplanten verkehrsintensiven Einrichtungen stellen die drei Knoten kritische Kapazitätsengpässe in Pratteln Mitte dar. Durch den Bau der Kreisel wird der Verkehr verflüssigt und bringt gleichzeitig auch Verbesserungen für die Fussgänger.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	11
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 6.9 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M83	Knotenpunkte in Kaiseraugst	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern	
Beschreibung	Die geplanten Knotenumbauten stehen im Zusammenhang mit der Ende 2005 erfolgten Eröffnung der Querspange N3/A98 (M51). Die beiden Knotenumbauten (K292/Wurmisweg und K292/Schafbaumweg) dienen der Erschliessung der Arbeitszonen. Das generelle Projekt ist in Bearbeitung.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		2
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		0
	Total Punkte	6
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input checked="" type="checkbox"/>	Investitionskosten 3.5 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung Mehrjahresprogramm Strassen AG
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Abteilung Tiefbau/BVU AG
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M84	Knotenpunkte in Rheinfelden (CH)	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern	
Beschreibung	Die geplanten Knotenumbauten stehen in zeitlichem und sachlichem Zusammenhang mit der Ende 2005 erfolgten Eröffnung der Autobahn-Querspange N3/A98 (M51). Das Bauprojekt ist in Bearbeitung.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		2
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	7
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input checked="" type="checkbox"/>	Investitionskosten 1.6 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung Mehrjahresprogramm Strassen AG
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Abteilung Tiefbau/BVU AG
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M91	Anpassung Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse (Strasse und Tram)	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien		
<p>Beschreibung Die Hüningerstrasse wird im Rahmen des Campus Novartis (S97) in das Firmenareal integriert. Als Ersatz haben die Behörden Frankreichs und der Schweiz mit der Firmenleitung der Novartis den Bau einer neuen Verbindung zwischen Huningue und Basel vereinbart. Die neue Strasse schliesst auf Schweizer Seite an die Kohlenstrasse an. Der Knoten Elsässer-/Kohlenstrasse muss deshalb, abhängig von der Verkehrsentwicklung, stufenweise an die neue Situation angepasst werden. Dazu sind Anpassungen in Form von Spurumwidmungen und Spuradditionen verbunden mit Eingriffen in die Traminfrastruktur notwendig. Die grenzüberschreitende Tramverlängerung der Linie 11 (Ö19) nach Saint-Louis sowie die normgerechte Ausbildung der Wendeschleufe an der heutigen Endhaltestelle Saint-Louis Grenze werden dabei berücksichtigt.</p>		
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		1
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		2
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	6
Kosten		
Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Genügend
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 10 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten 1.5 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung 10 Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Hochbau- und Planungsamt BS
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M93	Verkehrsberuhigung Riehen / Umgestaltung Lörracherstrasse	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen Si1: Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raumes lenken	
Beschreibung	Der Rückbau Lörracherstrasse in Riehen ist eine flankierende Massnahme zur Zollfreistrasse (M7). Die bestehende Kantonsstrasse wird aufgrund der Entlastung der Gemeinde Riehen durch die Zollfreistrasse umgestaltet. Dies verstärkt einerseits die Verkehrsberuhigung und bietet andererseits die Möglichkeit, dem Langsamverkehr mehr Raum zu geben, bessere Fussgängerzugänge zum Tram zu gewährleisten sowie allgemein die Aufenthaltsqualität im Strassenraum zu verbessern.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		2
	Total Punkte	10
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 10 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten 1.5 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung 10 Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Hochbau- und Planungsamt BS
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

M94	P+R Weil am Rhein	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten KM2: Transportketten optimieren	
Beschreibung	Im Zuge der grenzüberschreitenden Tramverlängerung der Linie 8 nach Weil am Rhein (Ö8) ist die Erweiterung der bestehenden P+R-Anlage durch ein Parkhaus vorgesehen. Diese leistet einen Beitrag zur Steigerung der Umsteigeattraktivität und stärkt den Umsteigeknoten Bahnhof Weil am Rhein. Eine Inbetriebnahme ist erst nach der Fertigstellung der Tramlinienverlängerung realistisch.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		1
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		2
	Total Punkte	8
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 3.3 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 0.50 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Weil am Rhein
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M99	Umgestaltung Giebenacherstrasse in Kaiseraugst	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern	
Beschreibung	Die überbreite Kantonsstrasse vor der Wohnüberbauung "Liebrüti" soll durch einen 4.5m breiten Grünstreifen rückgebaut werden. Damit soll der trennende Charakter der Strasse aufgehoben werden.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		2
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	7
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input checked="" type="checkbox"/>	Investitionskosten 2.1 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung Mehrjahresprogramm Strassen AG
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Abteilung Tiefbau/BVU AG
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

Ö101	Doppelspurausbau Tramlinie 10, Abschnitt Ettingen - Flüh		
Agglomerationsprogramm Liste A			
Strategien	ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram) ÖV5: Qualität im ÖV erhöhen KM2: Transportketten optimieren		
Beschreibung	Die Tramlinie 10 Dornach - Basel - Rodersdorf verkehrt als einzige Tramlinie im TNW heute noch im 10 Minuten-Takt. Die Kapazitätsgrenze dieser Linie ist bereits heute erreicht. Aufgrund der Bevölkerungsentwicklung ist eine Taktverdichtung dringend erforderlich. Zum Fahrplan 2012 soll die Linie im 7,5 Minuten-Takt verkehren. Für eine Taktverdichtung bis Flüh reichen die heutigen Kreuzungsstellen zwischen Ettingen und Flüh in Sonnerain und Witterswil nicht aus. Mit dem zweigleisigen Ausbau kann die Taktverdichtung bis Flüh umgesetzt werden. Andernfalls würden die Gemeinden ab Ettingen nur noch alle 15 Minuten und damit wesentlich schlechter als heute mit einem Tram erschlossen. Um die Gemeinden Witterswil, Bättwil und Flüh im 7,5 Minutentakt erschliessen zu können, muss die Infrastruktur zwischen Ettingen und Flüh abschnittsweise auf Doppelspur ausgebaut werden.		
Wirksamkeitskriterien			
	WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
	WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		1
	WK3, Verkehrssicherheit erhöht		2
	WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
		Total Punkte	9
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 10 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input checked="" type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten 1.5 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	2011-2014		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende	Amt für Verkehr und Tiefbau,
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde	SO

Ö102	Busbahnhof Laufen	
Agglomerationsprogramm Liste A		
Strategien	KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten L4: Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten	
Beschreibung	Der Busbahnhof Laufen kann aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse nur eingeschränkt seine wichtige Umsteigefunktion zwischen Bus und Bahn wahrnehmen. Im Rahmen eines neuen Projekts Busbahnhof werden neben der Erstellung einer leistungsfähiger Busstation mit Überdachung der Umsteigewege auch die Zugangswege zu den Perrons und die Anordnung der Velo- und P+R-Abstellplätze optimiert.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	8
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB <input checked="" type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 7 Mio
Bund/Agglo <input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS <input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 1.05 Mio
Kanton BL <input checked="" type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt <input type="checkbox"/>		Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant <input type="checkbox"/>		Federführende Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig <input checked="" type="checkbox"/>		Behörde

Ö104	Busspuren auf Strasse	
Agglomerationsprogramm Liste A		
Strategien	ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen ÖV5: Qualität im ÖV erhöhen	
Beschreibung	Die Busse im Agglomerationsraum werden durch Staubildungen auf der Strasse vor Knoten behindert und büssen damit an Attraktivität und Zuverlässigkeit ein. Im Rahmen eines Koordinationsprojekts zwischen allen Fachstellen werden im Agglomerationsraum die Stustellen systematisch analysiert und durch bauliche Massnahmen an den Knoten selber oder durch Busspuren im Zulauf deren Zuverlässigkeit verbessert.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		1
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		2
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		2
	Total Punkte	8
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 1 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten 0.15 Mio
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Behörde
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Amt für Raumplanung BL, ÖV

Ö105	ÖV-Bevorzugung an Lichtsignalanlagen	
Agglomerationsprogramm Liste A		
Strategien	ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen ÖV5: Qualität im ÖV erhöhen	
Beschreibung	Die Busse im Agglomerationsraum werden durch Staubildungen auf der Strasse vor Knoten behindert und büssen damit an Attraktivität und Zuverlässigkeit ein. Im Rahmen eines Koordinationsprojekts zwischen allen Fachstellen werden im Agglomerationsraum die Stustellen systematisch analysiert und durch eine Anpassung der Priorisierung des Busse an den Lichtsignalanlagen deren Zuverlässigkeit verbessert.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		1
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		2
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	8
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 0.6 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten 0.09 Mio
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Behörde
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Amt für Raumplanung BL, ÖV

Ö11a	ÖV-Erschliessung Erlenmatt, kurzfristige Massnahmen		
Agglomerationsprogramm Liste A			
Strategien	ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV5: Qualität im ÖV erhöhen ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden		
Beschreibung	Aufgrund der Arealentwicklung Erlenmatt (S7) wird die bestehende Buslinie 30 im Süden direkt ans Areal umgeleitet. Dazu sind neue Bushaltestellen sowie Anpassungen an der Buswendeschleufe beim Badischen Bahnhof notwendig.		
Wirksamkeitskriterien			
	WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
	WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
	WK3, Verkehrssicherheit erhöht		1
	WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		2
		Total Punkte	8
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 2.87 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 0.43 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>		Finanzplanung 5 Jahres-IP
Umsetzung			
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	2011-2014		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Basel Nord
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende	Wirtschafts- und
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde	Sozialdepartement BS, ÖV

Ö11b	Tramerschliessung Erlenmatt	
Agglomerationsprogramm Liste A		
Strategien	ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden	
Beschreibung	Das Erlenmattareal (S7) soll sowohl im Süden als auch im Westen mit dem Tram erschlossen und zudem an den Badischen Bahnhof angebunden werden. Dies dürfte den Modal Split, v.a. auch aus dem südbadischen Raum, spürbar zugunsten des ÖV verbessern. Gleichzeitig mit den Tramneubaustrecken wird der Strassenraum umgestaltet und aufgewertet. Da auf dem Areal heute noch Hallen stehen, die von der Messe genutzt werden, besteht eine gewisse Abhängigkeit mit der Erweiterung der Messe (S102).	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	12
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 31 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 4.65 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung 10 Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Hochbau- und Planungsamt BS
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

Ö18	Verlängerung Tramlinie 3 nach Saint-Louis	
	Agglomerationsprogramm Liste A	
Strategien	ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten KM2: Transportketten optimieren	
Beschreibung	Die Tramlinie 3 endet heute an der Landesgrenze. Die bestehende Tramlinie soll weiter nach Bourgfelden und Saint-Louis bis zum Bahnhof (S1) geführt werden. Die grenzüberschreitende Tramlinienverlängerung leistet einen grossen Beitrag zur Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖV und bindet auf französischer Seite das geplante Quartier Lys an.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	12
Kosten		
Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 90 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten 0.5-0.8 Mio / Jahr
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 13.5 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung 10 Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Wirtschafts- und Sozialdepartement BS, ÖV
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

Ö47	ÖV-Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB (Margarethenstich)	
Agglomerationsprogramm Liste A		
Strategien	ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram) ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus)	
Beschreibung	Das Leimental ist heute mit dem Tram nicht auf direktem Weg mit dem Bahnhof Basel SBB verbunden. Diese Verbindung hat jedoch hohe Bedeutung. In einer Studie wurden drei Varianten bzw. Linienführungen untersucht: Verlängerung Tramlinie 2 durch Binningen, Doppelspurausbauten Tramlinie 10 in Bottmingen (Spiesshöfli) und bei der Stadtgrenze (Zoo) sowie der sogenannte Margarethenstich, eine Direktverbindung zwischen den Haltestellen Dorenbach und Margarethen. Aus der NIBA-Bewertung schneidet der Margarethenstich klar am besten ab und wird nun weiterverfolgt. Die Variante Margarethenstich fliesst in das Vorhaben A2/Abschnitt 7 (M10) ein.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		2
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	10
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 17 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten 1.2 Mio / Jahr
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 2 Mio
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2011-2014	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

Ö8	Verlängerung Tramlinie 8 nach Weil am Rhein	
Agglomerationsprogramm Liste A		
Strategien	ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten KM2: Transportketten optimieren	
Beschreibung	Das Projekt ist Bestandteil der Liste der dringenden und baureifen Projekte. Die Tramlinie 8 endet heute am Wiesendamm. Künftig soll diese Linie von Basel über die Landesgrenze hinweg nach Weil am Rhein (D) verlängert werden. Auf Schweizer Seite führt der Streckenverlauf nach der Querung der Wiese durch Kleinhüningen bis zum Grenzübergang. Von dort verläuft die Strecke auf Deutscher Seite durch Friedlingen (Einkaufszentrum an der Grenze) bis zum Bahnhof in Weil am Rhein. Diese grenzüberschreitende Tramlinienverlängerung leistet einen grossen Beitrag zur Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖV, da die Innenstädte von Basel und Weil zukünftig umsteigefrei mit dem ÖV verbunden sind.	
Wirksamkeitskriterien		
	WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert	3
	WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert	3
	WK3, Verkehrssicherheit erhöht	3
	WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert	3
	Total Punkte	12
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 87.9 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten 0.5-0.7 Mio / Jahr
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 13.19 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>	Finanzplanung 5 Jahres-IP
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input checked="" type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2008-2011	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Basel Nord
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Wirtschafts- und Sozialdepartement BS, ÖV
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

Ö98	Bahnhof Dornach-Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain		
Agglomerationsprogramm Liste A			
Strategien	ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram) KM2: Transportketten optimieren		
Beschreibung	Das Projekt ist Bestandteil der Liste der dringenden und baureifen Projekte. Der Bahnhof Dornach - Arlesheim wird mit einer neuen Tram-Wendeschlaufe, einem neuen Busbahnhof und neuen Perronanlagen mit optimalen Fusswegeverbindungen zu einer Drehscheibe des öffentlichen Verkehrs ausgebaut. Die zur Bewältigung der Nachfrage notwendige Takterhöhung der Tramlinie 10 wird erst mit der Eliminierung des Einspurabschnittes Stollenrain möglich. Gleichzeitig erfährt das Bahnhofsgebiet durch die Umsetzung des neuen Quartierplans (S18) eine hohe Aufwertung.		
Wirksamkeitskriterien			
	WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
	WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
	WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
	WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
		Total Punkte	12
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 30 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 4.5 Mio
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input checked="" type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	2008-2011		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan	Betroffenheit		Regional
genehmigt <input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum		Leimental - Birseck - Laufental
geplant <input type="checkbox"/>	Federführende Behörde		Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig <input type="checkbox"/>			

LV13	LV-Anbindung S-Bahn-Haltestellen (Massnahmenpaket)	
	Agglomerationsprogramm Liste B	
Strategien	L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern L3: Wichtige Zielorte und Umsteigeknoten mit dem LV erschliessen L4: Schaffen/Ergänzen von Veloabstellplätzen an wichtigen Zielorten und Umsteigeknoten KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten KM2: Transportketten optimieren	
Beschreibung	Die Bahnhofsgebiete, dazu zählen auch die S-Bahn-Haltestellen, sind wichtige Entwicklungsschwerpunkte im Bereich Siedlung. Sie sind jedoch auch zentral bei der Förderung des kombinierten Verkehrs. Aus diesem Grund und zur allgemeinen Förderung des LV ist die Zugänglichkeit der S-Bahn-Haltestellen in der gesamten Agglomeration von grosser Bedeutung und weiter zu verbessern (vgl. Karte 3.6). Mit LV kaum erschlossene und neue S-Bahn-Haltestellen sind sowohl für Fussgänger als auch für den Veloverkehr anzubinden. Wo möglich und notwendig, ist die bestehende Erschliessung der S-Bahn-Haltestellen qualitativ zu verbessern. Ebenfalls zu einer verbesserten LV-Anbindung der S-Bahn zählen Veloabstellplätze.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	12
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input checked="" type="checkbox"/>	Investitionskosten 5 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input checked="" type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten --
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2015-2018	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende --
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M66	Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen)	
	Agglomerationsprogramm Liste B	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern	
Beschreibung	<p>Durch eine Umfahrung Augst können die Ortsdurchfahrten Augst/Kaiseraugst noch stärker entlastet werden, als durch die Autobahnanschlüsse Rheinfeldens-West und Liestal erreicht wird. Nebst der direkten Erschliessung des Römermuseums kann durch flankierende Massnahmen an der Giebenacherstrasse sowie der Ortsdurchfahrt die Zweckmässigkeit einer Umfahrung wesentlich erhöht werden.</p> <p>Im September 2007 wurde im Rahmen der landrätlichen Debatte das "Objektblatt Verkehr" zur Überarbeitung zurückgewiesen. Eine Überarbeitung läuft und ein endgültiger Landrats-Beschluss wird zu diesem Geschäft voraussichtlich im 2. Quartal 2008 erfolgen. Das Projekt Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen) (M66) bleibt vorerst unverändert im Agglomerationsprogramm enthalten.</p>	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	8
Kosten		
Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Genügend
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input checked="" type="checkbox"/>	Investitionskosten 10 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung Mehrjahresprogramm Strassen AG
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2015-2018	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

M71b	Beruhigung Ortszentrum Dornach		
	Agglomerationsprogramm Liste B		
Strategien	MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern L2: Qualität des bestehenden LV-Netzes verbessern ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen Si1: Nachfrage durch Attraktivitäts- und Qualitätssteigerung des bebauten Raumes lenken		
Beschreibung	Durch eine Verkehrsberuhigung im Ortszentrum Dornach mittels Umgestaltung des Strassenraums kann die durch den Anschluss Dornach an H18 (M70) erzielte Entlastungswirkung der Ortsdurchfahrt vom MIV langfristig gesichert und gleichzeitig dem Langsamverkehr mehr Raum gegeben werden, was eine deutliche Verbesserung der Aufenthalts- und Lebensqualität mit sich bringt. Die Massnahme Beruhigung Ortszentrum Dornach ist abhängig von der Massnahme Anschlusses Dornach an die H18 und kann erst nach Inbetriebnahme des Anschluss Dornach an die H18 realisiert werden.		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			2
		Total Punkte	11
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 4 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input checked="" type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 0.6 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1	<input checked="" type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	2015-2018		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende	Amt für Verkehr und Tiefbau,
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde	SO

M96	Kreisel Grabenring / Hegenheimermattweg	
	Agglomerationsprogramm Liste B	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern	
Beschreibung	Der Dorfkern (Ortsbild von nationaler Bedeutung) sowie einzelne Strassenachsen der Gemeinde Allschwil sind heute durch hohes Verkehrsaufkommen belastet. Zudem sollen das Gebiet Bachgraben (S14) und Hégenheim (S3) weiter entwickelt werden. Die Entwicklung im Gebiet Bachgraben ist gegenwärtig enorm dynamisch. Aufgrund dieser Ausgangslage sind im Auftrag der Gemeinde Allschwil Lösungsansätze im Bereich MIV und ÖV erarbeitet worden. Auf Seite MIV sind punktuelle Knotenanpassungen zur Kapazitäts-Steigerung vorgeschlagen. Mit dem Umbau des Knotens Grabenring/Hegenheimermattweg in einen Kreisel, kann der wichtigste Engpass auf Seite Allschwil verbessert werden. Für die Steuerung des übergeordneten Verkehrs in diesem Gebiet sollen im Rahmen einer kantons- und grenzüberschreitenden Zusammenarbeit Massnahmen definiert werden.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		2
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		2
	Total Punkte	9
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 3 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2015-2018	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde

M97	Anschluss Pfeffingerring, Aesch	
	Agglomerationsprogramm Liste B	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau	
Beschreibung	Der Anschluss Pfeffingerring in Aesch ist ein erstes Teilstück der Südumfahrung Basel (M58). Mit diesem Teilstück wird auf einem kurzen Abschnitt das sekundäre Strassennetz vom Hochleistungsstrassennetz getrennt und entsprechend entlastet. Des Weiteren wird durch den Anschluss Pfeffingerring das Gebiet Aesch Nord (S21) besser und direkter an das übergeordnete Strassennetz angebunden.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	9
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 10 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten in Inv.kosten enthalten
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2015-2018	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

Ö19	Verlängerung Tramlinie 11 nach Saint-Louis		
	Agglomerationsprogramm Liste B		
Strategien	ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten KM2: Transportketten optimieren		
Beschreibung	Die BLT-Tramlinie 11 endet heute an der Landesgrenze. Die bestehende Tramlinie soll in direkter Führung zum Bahnhof Saint-Louis (S1) verlängert werden. Die grenzüberschreitende Tramlinienverlängerung leistet einen grossen Beitrag zur Verbesserung des Modal Split zugunsten des ÖV. Zudem wird der Bahnhof Saint-Louis als Umsteigeknoten gestärkt.		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			3
		Total Punkte	12
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 50 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 7.5 Mio
Kanton BL	<input type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	nach 2019		
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Basel Nord
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende	Wirtschafts- und
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde	Sozialdepartement BS, ÖV

Ö31	Neue Tramverbindung Dreispitz - Heiligholz	
	Agglomerationsprogramm Liste B	
Strategien	ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern	
Beschreibung	Das Dreispitzareal (S13) wird heute am Rande mit der Tramlinie 11 erschlossen. Im Rahmen der Entwicklungsplanung wurden verschiedene weitere Tramvarianten geprüft. Favorisiert wird eine Linienführung durchs Areal mit Weiterführung Richtung Süden (Heiligholz). Das weitere Vorgehen ist zurzeit noch offen.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		1
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	7
Kosten		
Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Genügend
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 75 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 11.25 Mio
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2015-2018	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Dreispitz - St. Jakob
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Hochbau- und Planungsamt BS
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

Ö53	Tangentialverbindung Reinach - Dornach	
Agglomerationsprogramm Liste B		
Strategien	ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern	
Beschreibung	Im Jahre 2003 wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der beiden Tramlinien 10 und 11 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach Arlesheim (Ö98) über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach (S21) geprüft und nachgewiesen. Die Führung auf der Verkehrsfläche des MIV bringt einzelne Knoten an die Grenzen ihrer Leistungsfähigkeit. Zudem sind grosse Anpassungen wie beispielsweise eine Brücke zur Querung der H18 und eine Tramunterführung notwendig. Diesbezüglich sind weitergehenden Studien notwendig. Zurzeit ist die Verbindung durch einen Bus gewährleistet.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		2
	Total Punkte	10
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 30 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 4.5 Mio
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2015-2018	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

Ö90	Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	
	Agglomerationsprogramm Liste B	
Strategien	ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram) KM2: Transportketten optimieren	
Beschreibung	In einem Planungsauftrag durch die SBB wurde aufgezeigt, dass zur Realisierung des Viertelstundentakts zwischen Basel und Liestal neben den übergeordneten Infrastrukturmassnahmen Entflechtung Basel - Muttenz (Ö55) und Überwerfung Pratteln (Ö99) in Liestal ein Kopfgleis zur Schaffung der notwendigen Gleis- und Perronkapazitäten notwendig wird. Das Kopfgleis muss unter Berücksichtigung des Überwerfungsbauwerks am Ostportal Adlertunnel (aus ZEB) konfliktfrei von der Stammlinie Basel - Pratteln angebunden werden. Die Lage des Kopfgleises im Bahnhof Liestal (seitlich, mittig) wird in einem nächsten Planungsschritt von den SBB evaluiert.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	12
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB <input checked="" type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 50 Mio
Bund/Agglo <input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten 7 Mio / Jahr
Kanton BS <input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 7.5 Mio
Kanton BL <input checked="" type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad <input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3		Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2015-2018	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan	Betroffenheit	Regional
genehmigt <input type="checkbox"/>	Teilraum	Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant <input checked="" type="checkbox"/>	Federführende	Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig <input type="checkbox"/>	Behörde	

Ö97	Neue Regio-S-Bahn-Haltestellen	
Agglomerationsprogramm Liste B		
Strategien	ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten	
Beschreibung	Die Evaluation neuer Haltestellen der Regio S-Bahn wurde im Planungsauftrag der SBB nicht behandelt und wird als nächster Arbeitsschritt in Angriff genommen. Aus heutiger Sicht werden folgende Standorte für S-Bahn-Haltestellen genauer betrachtet: Gewerbegebiet Binzen/Weil am Rhein, Pratteln Buholz, Dornach Apfelsee, Riehen Stettenfeld, Basel Breite/Wettstein (auf der neuen Eisenbahnbrücke), Basel Morgarten und Basel Wolf. Die Aufzählung ist nicht abschliessend.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		2
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		3
	Total Punkte	11
Kosten		
	Kostenbeteiligung:	Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 100 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input checked="" type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten 15 Mio
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	2015-2018	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

M102	Erweiterung P+R-Anlagen		
	Agglomerationsprogramm Liste C		
Strategien	KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten KM2: Transportketten optimieren		
Beschreibung	Eine bedarfsgerechte Erstellung und kontinuierliche Erweiterung der P+R-Parkplätze und B+R-Abstellplätze ist bei anstehenden baulichen Massnahmen stets mitzubersuecksichtigen. Das Angebot wird im Sinn einer rollenden Planung laufend ausgebaut und den technischen Anforderungen angepasst. Grundsätzlich liegen die Bereitstellung und der Betrieb von P+R-Parkplätzen in den Zuständigkeiten der ÖV-Betreibergesellschaften bzw. konzessionierten Transportunternehmungen (KTU). Aber auch Gemeinden realisieren an wichtigen intermodalen Haltestellen entsprechende Anlagen. Der Kanton setzt sich für ein koordiniertes Vorgehen zwischen den KTU, Gemeinden und den im Agglomerationsprogramm Basel beteiligten Partner ein.		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			0
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			2
		Total Punkte	6
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten --
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten --
Kanton BL	<input type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	nach 2019		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende	-- (SBB Immobilien)
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Behörde	

M30a	Erschliessung/Parkierung St. Jakob		
	Agglomerationsprogramm Liste C		
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern ÖV3: Strassengebundener ÖV verflüssigen		
Beschreibung	Mit der Professionalisierung der Vermarktung und des Betriebes der bestehenden Anlagen im Gebiet St. Jakob sowie dem Neubau der St. Jakob-Arena ist die Anzahl der Veranstaltungen und das daraus generierte Verkehrsaufkommen erheblich gestiegen. Aufgrund der fehlenden Parkräume und der ungenügenden Zufahrt kommt es immer wieder zu erheblichen Behinderungen auf der Autobahn (Rückstau). Die Quartiere um den St. Jakob-Park werden durch Park-Suchverkehr belastet. Mit der Aufstockung des St. Jakob-Parks bzw. den dort stattfindenden Verdichtungen sowie mit den angedachten Ergänzungen der Sportinfrastruktur verschärft sich die Situation, und es stellen sich weitere Herausforderungen an ein Verkehrsmanagement, insbesondere bezüglich Parkierung und Erschliessung, dies unter dem Aspekt, dass das Schänzli-Areal in MuttENZ nach einem Kantonsgerichtsentscheid im Herbst 2007 als Parkraum für Grossanlässe nicht zur Verfügung stehen wird. Als zu behebbende Hauptmängel können eine ungenügende Anzahl Parkräume, zu starke Verzettlung der Parkräume, uneinheitliche Tarifgestaltung, ein fehlendes (Park-)Leitsystem sowie eine ungenügende MIV-Erschliessung ab der Autobahn A2 in die bestehenden		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			2
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			1
		Total Punkte	7
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis --
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten --
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten --
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	nach 2019		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Dreispietz - St. Jakob
geplant	<input type="checkbox"/>	Federführende	Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde	

M4	Zubringer Allschwil (inkl. flankierende Massnahmen)	
	Agglomerationsprogramm Liste C	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern	
Beschreibung	Der Zubringer Allschwil ist ein Teilstück der Südumfahrung Basel (M58). Dieses Teilstück verbindet das Gewerbegebiet Bachgraben, den Nordwesten Basels sowie einen Teil der Gemeinde Allschwil mit der Nordtangente (M2) und bringt im Bereich Basel-West und auf der Beziehung Allschwil-Basel eine gewisse Entlastung. Im Dorfkern von Allschwil wird dieser Zubringer eine gegenüber heute leicht höhere Verkehrsbelastung generieren. Seine Trassierung ist noch zu vertiefen, insbesondere eine allfällige (unterirdische) Beanspruchung von französischem Territorium.	
Wirksamkeitskriterien		
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert		2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert		2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht		3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert		1
	Total Punkte	8
Kosten		
Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Genügend
Bund/SBB	<input type="checkbox"/> Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 250 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/> Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/> Gemeinde/Dritte <input type="checkbox"/>	Projektierungskosten --
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>	Finanzplanung --
Umsetzung		
Reifegrad	<input type="checkbox"/> 1 <input checked="" type="checkbox"/> 2 <input type="checkbox"/> 3	Finanzierungsbeschluss --
Realisierungshorizont	nach 2019	
Weitere Angaben		
Eintrag Richtplan		Betroffenheit Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum Leimental - Birseck - Laufental
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde

M92	Verkehrslenkung Salina-Raurica		
	Agglomerationsprogramm Liste C		
Strategien	MIV2: Mobilitäts- und Verkehrsmanagement - vor Ausbau Infrastruktur MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern KM2: Transportketten optimieren KM3: Mobilitätsmarketing einsetzen		
Beschreibung	Die Entwicklung des Gebiets Salina-Raurica (S10) wird zu Mehrverkehr führen, Schätzungen gehen bei einer Vollüberbauung und inklusive heutigem Verkehr von 28 000 Fahrten pro Tag aus. Modellberechnungen zeigen, dass das umliegende Strassennetz mittelfristig an seine Kapazitätsgrenzen stossen wird. Es wird deshalb die Einführung eines Mobilitätsmanagements geprüft und wo möglich umgesetzt (Anreizsystem, Parkplatzbewirtschaftung, Fahrtenmodell, Verkehrsleitsystem, etc.). Dieses ist mit einem Verkehrsmanagement in der Region Rheinfelden-Kaiseraugst-Augst abzustimmen. Im September 2007 wurde im Rahmen der landrätlichen Debatte das "Objektblatt Verkehr" zur Überarbeitung zurückgewiesen. Eine Überarbeitung läuft und ein endgültiger Landrats-Beschluss wird zu diesem Geschäft voraussichtlich im 2. Quartal 2008 erfolgen. Das Projekt Verkehrslenkung Salina-Raurica (M92) bleibt vorerst unverändert im Agglomerationsprogramm enthalten.		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			2
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			2
		Total Punkte	9
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis --
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten --
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten --
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	nach 2019		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende	Tiefbauamt BL
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde	

Ö32	ÖV-Erschliessung Gebiete CityGate und Wolf (Tram)		
	Agglomerationsprogramm Liste C		
Strategien	ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden		
Beschreibung	Die Gebiete CityGate und Wolf (S40 und S95) sind bislang kaum mit dem ÖV erschlossen. Die Entwicklung des CityGate ist bereits angelaufen. Für das Gebiet Wolf zeichnet sich mit dem Rückzug der SBB auf dem Güterbahnhof Entwicklungspotential ab, konkrete Vorstellungen gibt es allerdings noch keine. Es gilt deshalb, das gesamte Gebiet mit dem ÖV zu erschliessen und frühzeitig mögliche Optionen abzuklären. Das weitere Vorgehen ist allerdings zum heutigen Zeitpunkt noch offen. Allenfalls ist eine kurz- bis mittelfristige Lösung anzustreben. Eine allfällige Tramverbindung steht in Abhängigkeit zu den Ergebnissen aus der Projektstudie A2 Abschnitt 7 (M10).		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			3
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			3
		Total Punkte	12
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis --
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten --
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input checked="" type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten --
Kanton BL	<input type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	nach 2019		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Dreispez - St. Jakob
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende	Wirtschafts- und
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde	Sozialdepartement BS, ÖV

Ö52	ÖV-Korridor Pratteln - Salina-Raurica		
	Agglomerationsprogramm Liste C		
Strategien	ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden		
Beschreibung	<p>Aufgrund der verkehrsbelasteten Ausgangssituation kann die Erschliessung des Gebiets Salina-Raurica (S10) nur durch gezielten Ausbau des ÖV stattfinden. Als erster Schritt wird die Regio S-Bahn-Haltestelle Pratteln Salina-Raurica (Ö45) im 2008 gebaut. Im Spezialrichtplan ist zudem ein ÖV-Korridor für Bus-/Tram-Betrieb (Ö52) von Pratteln Mitte bis Pratteln Salina-Raurica vorgesehen.</p> <p>Im September 2007 wurde im Rahmen der landrätlichen Debatte das "Objektblatt Verkehr" zur Überarbeitung zurückgewiesen. Eine Überarbeitung läuft und ein endgültiger Landrats-Beschluss wird zu diesem Geschäft voraussichtlich im 2. Quartal 2008 erfolgen. Das Projekt ÖV-Korridor Pratteln - Salina-Raurica (Ö52) bleibt vorerst unverändert im Agglomerationsprogramm enthalten.</p>		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			3
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			2
		Total Punkte	10
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 50 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten --
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	2015-2018		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Regional
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende	Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde	

Ö71	Tramverlängerung Pratteln - Buholz		
	Agglomerationsprogramm Liste C		
Strategien	ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern		
Beschreibung	Eine Verlängerung der Tramlinie 14 Richtung Buholz bringt einem grossen Teil der Gemeinde Pratteln ein stark verbessertes, vom motorisierten Individualverkehr unabhängiges ÖV-Angebot. Am 11. April 1991 hat der Landrat auf eine Verlängerung der Linie 14 um ca. 600 m bis zur Zweiengasse verzichtet. Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein rechtskräftiges Generelles Projekt vor mit entsprechender Genehmigung des BAV. Das Trassee ist seit dem Bau der Tramlinie nach Pratteln im Besitz der BLT (bzw. Vorgängergesellschaft) und wird im Richtplan gesichert. Die Tramverlängerung ab Zweiengasse bis Buholz ist nur bei gleichzeitiger Realisierung der S-Bahn-Haltestelle Pratteln - Buholz sinnvoll. Das Areal ab Zweiengasse ist auf einem ersten Abschnitt im Besitz der BLT.		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			3
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			2
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			1
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			1
		Total Punkte	7
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis Gut bis sehr gut
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten 7.8 Mio
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten --
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	nach 2019		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende	Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde	

Ö94	ÖV-Massnahmen Allschwil Bachgraben / Hégenheim		
	Agglomerationsprogramm Liste C		
Strategien	ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden		
Beschreibung	Der Dorfkern (Ortsbild von nationaler Bedeutung) sowie einzelne Strassenachsen der Gemeinde Allschwil sind heute durch hohes Verkehrsaufkommen belastet. Zudem sollen die Gebiete Bachgraben (S14) und Hégenheim (S3) weiter entwickelt werden. Das Bachgrabengebiet ist bereits heute ein wichtiges Arbeitsplatzgebiet im Bereich der Life Sciences. Es ist jedoch lediglich mit einer Buslinie erschlossen. Die weitere Entwicklung Hégenheims ist noch offen. Eine Verkehrsstudie der Gemeinde Allschwil hat Lösungen im Bereich MIV und ÖV erarbeitet. Dabei steht auf Seite ÖV eine Verbesserung der Busanbindung im Vordergrund mit einer langfristigen Option auf Tramanbindung. Auf Seite MIV sind punktuelle Knotenanpassungen zur Kapazitäts-Steigerung vorgeschlagen. Der integrale Abgleich der Massnahmen mit den Bedürfnissen der Stadt Basel und der Seite Frankreich steht noch aus.		
Wirksamkeitskriterien			
WK1, Qualität der Verkehrssysteme verbessert			--
WK2, Siedlungsentwicklung nach Innen gefördert			--
WK3, Verkehrssicherheit erhöht			--
WK4, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindert			--
		Total Punkte	--
Kosten			
	Kostenbeteiligung:		Kosten-Nutzen-Verhältnis --
Bund/SBB	<input type="checkbox"/>	Kanton AG <input type="checkbox"/>	Investitionskosten --
Bund/Agglo	<input checked="" type="checkbox"/>	Kanton SO <input type="checkbox"/>	Betriebskosten --
Kanton BS	<input type="checkbox"/>	Gemeinde/Dritte <input checked="" type="checkbox"/>	Projektierungskosten --
Kanton BL	<input checked="" type="checkbox"/>		Finanzplanung --
Umsetzung			
Reifegrad	<input checked="" type="checkbox"/> 1	<input type="checkbox"/> 2	<input type="checkbox"/> 3
Realisierungshorizont	nach 2019		
		Finanzierungsbeschluss	--
Weitere Angaben			
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Lokal
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Basel Nord
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Federführende	Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Behörde	