

G1	Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und Kontroll- und Kompetenzzentrum	
	Übergeordnete nationale Projekte	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau	
Beschreibung	In erster Linie geht es darum, Stauraum für den Schwerverkehr auf Schweizer Seite zu finden mit dem Ziel, Strömungen des Verkehrsfluss auf den wichtigsten Hochleistungsstrassen in der Nordwestschweiz zu verringern. Bislang konnte jedoch noch kein geeigneter Standort gefunden werden.	
Kosten		Umsetzung
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont
		--
Weitere Angaben		Planung Bundesebene Sachplan Verkehr
Eintrag Richtplan		
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Übergeordnet national
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Teilraum
		Zuständige kantonale Behörde

G2	A2 neuer Anschluss Rheinhafen Kleinhüningen		
	Übergeordnete nationale Projekte		
Strategien	KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern W2: EAP und Hafen an Fernverkehr (Strasse und Schiene) anschliessen		
Beschreibung	Im nördlichen Kleinbasel liegen mehrere Entwicklungsgebiete (z.B. S13), welche in den nächsten Jahren mit neuen Nutzungen belegt und zusätzlichen Verkehr generieren werden. Mit den geplanten Ausbauprojekten der SBB Cargo sowie der DB AG (G3, G5) wird die Belastung auf dem Strassennetz weiter zunehmen. Der direkte Anschluss des Rheinhafens und der umliegenden Güterbahnhofsareale an die Nationalstrasse gewährleistet auch in Zukunft eine optimale Erschliessung dieser Infrastrukturanlagen von nationaler Bedeutung. Bei dem Anschluss handelt es sich um einen Halbanchluss, wobei eine Abfahrt aus Richtung Schweiz an die Neuhausstrasse sowie eine Auffahrt in Richtung Schweiz ab der Badenstrasse realisiert werden. Der Baubeginn ist für Ende 2008 vorgesehen.		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	70.3 Mio	Realisierungshorizont	2008-2010
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	Sachplan Verkehr
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input checked="" type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national
geplant	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Basel Nord
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	TBA BS/Geschäftsbereich Nationalstrassen

G3	Gateway Basel - Nord (KV-Terminal)	
	Übergeordnete nationale Projekte	
Strategien	KM2: Transportketten optimieren W1: Umschlaggewerbe/Anlagen Güterumschlagverkehr konzentrieren und verbinden W2: EAP und Hafen an Fernverkehr (Strasse und Schiene) anschliessen	
Beschreibung	Es handelt sich um ein Projekt der SBB Cargo AG auf dem Gelände der PEZA (Lkw-Stauraum für den Autobahngrenzübergang Weil), mit welchem die drei Container-terminals des Rheinhafens Kleinhüningen mit täglichen Bahnshuttles vernetzt werden sollen. Damit kann die Kapazität der nachhaltigen Transportkette Schiff-Bahn weiter ausgebaut werden. Die Anbindung des neuen KV-Terminals der Bahn an die Infrastruktur der Häfen ist von strategischer Bedeutung für die trinationale Agglomeration. Das Vorhaben beinhaltet konkret den Neubau eines Terminals für den Umschlag im kombinierten Verkehr Bahn-Bahn, Bahn-Schiff und Bahn-Strasse auf dem schweizerischen Gelände des ehemaligen badischen Rangierbahnhofs entlang der Autobahn Grenzübergang Weil inkl. Gleisverbindung mit der Hafenbahn Kleinhüningen.	
Kosten	Umsetzung	
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont --
Weitere Angaben	Planung Bundesebene Sachplan Verkehr Eintrag Richtplan genehmigt <input type="checkbox"/> geplant <input checked="" type="checkbox"/> nicht nötig <input type="checkbox"/>	
	Betroffenheit Teilraum Zuständige kantonale Behörde	Übergeordnet national Basel Nord -- (SBB)

G4		Funktionsabstimmung Rheinhäfen	
		Übergeordnete nationale Projekte	
Strategien	W1: Umschlaggewerbe/Anlagen Güterumschlagverkehr konzentrieren und verbinden		
Beschreibung	Die beiden Basel verfügen über folgende Rheinhäfen: Kleinhüningen, Klybeck, St.Johann, Birsfelden, Auhafen Muttenz. Alle sind an das europäische Strassen- und Schienennetz angebunden. Zur Stärkung des Wirtschaftsstandorts Nordwestschweiz sowie zur Stärkung und Zukunftssicherung der Umschlags- und Logistikkreisläufe der Häfen steht die Zusammenlegung der schweizerischen Häfen kurz bevor. Diese ist eine wichtige Voraussetzung für die Kooperation mit den nördlichen Nachbarhäfen in Richtung einer trinationalen Hafenplanung. Die Hafennutzung St. Johann wurde (im Zuge des Campus Novartis, S97) auf bestehende Hafenstandorte umgelegt.		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont	--
Weitere Angaben		Planung Bundesebene --	
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	Wirtschafts- und Sozialdepartement BS

G5	Schiene: Güterverkehrsanlagen Basel, multifunktionale Betriebsanlage/Rangierbahnhof		
	Übergeordnete nationale Projekte		
Strategien	KM2: Transportketten optimieren W1: Umschlaggewerbe/Anlagen Güterumschlagverkehr konzentrieren und verbinden		
Beschreibung	Dieses von den SBB geplante Vorhaben umfasst den Trasseübergang zwischen den Fahrplansystemen der DB und der SBB und das Ausstellen von Güterzügen (Zwischenpufferung).		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont	--
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	Sachplan Verkehr
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	Basel Nord
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	-- (SBB)

G6	Entflechtung Güterverkehr Basel		
	Übergeordnete nationale Projekte		
Strategien	ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram) ÖV4: Entflechten der Schienenverkehre		
Beschreibung	Die Entflechtung Güterverkehr Basel sieht die Führung des Güterverkehrs auf deutscher Seite vor, damit der Bahnknoten Basel umfahren werden kann. Das umstrittene Vorhaben ist auf Initiative der SBB in den Sachplan Verkehr aufgenommen worden. Im Rahmen der „Trinationalen Langfristplanung Knoten Basel“ (TLB) befasst sich ein trinationaler Lenkungsausschuss mit der Entwicklung des Schienen(güter)verkehrs im Raum Basel.		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont	nach 2019
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	Trinationale Langfristplanung; Sachplan Verkehr
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Übergeordnet national
genehmigt <input type="checkbox"/>		Teilraum	
geplant <input type="checkbox"/>		Zuständige kantonale Behörde	Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig <input checked="" type="checkbox"/>			

M10	A2 / A7 Gellertdreieck - Bahnhof SBB - Birsig, Umfahrung Gundeldingen (inkl. flankierende Massnahmen)		
	Übergeordnete nationale Projekte		
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV4/Si5: Wohngebiete/Ortskerne beruhigen und Koexistenz Verkehrsträger verbessern		
Beschreibung	Dieser Nationalstrassenabschnitt (neu vom ASTRA als Zubringer betrachtet) soll die Verbindung zwischen dem Gellertdreieck und dem Birsigraum herstellen und so das Gundeldingerquartier mit seinen über 18 000 Einwohnern entlasten. Für das Vorhaben liegt ein Netzbeschluss vor. Die vom ASTRA in Auftrag gegebene Projektstudie wird Ende 2007 abgeschlossen. Die Vereinbarkeit mit dem ÖV-Projekt Ö47 (Margarethenstich) ist sichergestellt.		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	400 - 500 Mio	Realisierungshorizont	nach 2019
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	Sachplan Verkehr
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	Dreispietz - St. Jakob
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	TBA BS/Geschäftsbereich Nationalstrassen

M38		A98 Hochrheinautobahn	
		Übergeordnete nationale Projekte	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau		
Beschreibung Dieses rein deutsche Vorhaben umfasst den Ausbau der Autobahn auf vier Spuren. Das Projekt ist beschlossen. Einzelne Teilstücke sind bereits gebaut.			
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont	--
Weitere Angaben		Planung Bundesebene Bundesverkehrswegplan (D)	
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national
geplant	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	-- (Deutschland)

M44		A35 - A98 Spange Märkt	
		Übergeordnete nationale Projekte	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren W2: EAP und Hafen an Fernverkehr (Strasse und Schiene) anschliessen		
Beschreibung	Die Spange (Bretelle de Märkt) verbindet die deutsche und die französische Seite der Agglomeration miteinander und bindet zugleich die deutsche Seite an den Flughafen EAP an. Dieser Autobahnabschnitt befindet sich vor allem auf französischem Staatsgebiet. Auf deutscher Seite führt die Spange ggf durch ein Naturschutzgebiet und ist entsprechend umstritten trotz Eintrag in den Bundesverkehrswegeplan. Es gibt weder auf der deutschen noch auf der französischen Seite einen Konsens für oder gegen das Projekt. Die französischen und deutschen Gebietskörperschaften im TEB fürchten eine Transitautobahn von Saint-Louis (F) über Rheinfelden (D) in die Schweiz bzw. eine Zäsur in ihrem Siedlungsraum. Einige Gebietskörperschaften sowie die Städte Kembs und Efringen-Kirchen favorisieren deshalb eine allfällige Autobahnquerspange weiter im Norden (Efringen-Kirchen/Kembs) und wünschen sich hierzu eine Machbarkeitsstudie. In Höhe Eimeldingen/Village Neuf wird eine Langsamverkehrsverbindung favorisiert. Das Projekt A35-A98 Spange Märkt ist im deutschen Bundesverkehrswegeplan festgesetzt. Die Planung auf französischer Seite ist in Erarbeitung (Plan de Modernisation des Infrastructures Routières).		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont	nach 2019
Weitere Angaben		Planung Bundesebene s. Erläuterung	
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national
geplant	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Basel Nord
nicht nötig	<input checked="" type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	-- (Deutschland)

M58	Südfahrt Basel		
	Übergeordnete nationale Projekte		
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 politisch umstrittene Südfahrt Basel bringt langfristig eine Umfahrung des Siedlungsraums Basel sowie des vorderen Leimentals und schafft eine Verbindung zwischen dem Oberrhein und dem Leimental in Richtung Delémont. Damit sollen Allschwil, das vordere Leimental sowie Basel-West von Durchgangsverkehr entlastet werden. Das Vorhaben wurde zur Aufnahme in den Sachplan Verkehr beantragt, jedoch nicht aufgenommen. Die Volksinitiative 'Keine Autobahn im Leimental' wurde am 15.11.07 im Baselbieter Landrat abgelehnt und anschliessend zurückgezogen. Die Lancierung einer neuen Initiative mit gleicher Stossrichtung ist in Prüfung.		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	1100-1200 Mio	Realisierungshorizont	nach 2019
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	Aufnahme in Sachplan Verkehr abgelehnt
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Gesamte Agglomeration
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	Leimental - Birseck - Laufental
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	Tiefbauamt BL

M73	Autobahnverbindung A35 / A2	
	Übergeordnete nationale Projekte	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau Beschreibung Für die Verbindung Grenze bis Flughafen EAP ist der Ausbau der französischen Autobahn von heute vier auf sechs Spuren geplant. Das Projekt wird auf französischer Seite zurzeit jedoch nicht prioritär behandelt, Beschleunigungen der Grenzabfertigung hingegen schon.	
Kosten		Umsetzung
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont --
Weitere Angaben	Planung Bundesebene -- Eintrag Richtplan genehmigt <input type="checkbox"/> geplant <input type="checkbox"/> nicht nötig <input checked="" type="checkbox"/> Betroffenheit Übergeordnet national Teilraum Basel Nord Zuständige kantonale Behörde -- (Frankreich)	

M79	Erweiterung Kapazität A2 Augst - Basel (inkl. Anschlüsse)	
	Übergeordnete nationale Projekte	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau Beschreibung Bei der Erweiterung handelt es sich vor allem um Anpassungen am Knoten Hagnau. Die A2 ist soweit als möglich leistungsfähig zu halten, damit keine Ausweichverkehre auf das sekundäre Strassennetz erfolgen.	
Kosten	Investitionskosten --	Umsetzung Realisierungshorizont --
Weitere Angaben	Eintrag Richtplan genehmigt <input type="checkbox"/> geplant <input type="checkbox"/> nicht nötig <input checked="" type="checkbox"/>	
	Planung Bundesebene Betroffenheit Teilraum Zuständige kantonale Behörde	Sachplan Verkehr Übergeordnet national Pratteln - Ergolzthal - Fricktal Tiefbauamt BL

M88		H18, Muggenbergtunnel	
		Übergeordnete nationale Projekte	
Strategien	MIV1: Strassenverkehr auf den Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen kanalisieren MIV3: Kapazitätsengpässe reduzieren mit Hilfe von baulichen Anpassungen oder Ausbau		
Beschreibung	Die H18 ist der verkehrstechnische Lebensnerv des Laufentals. Allerdings hat sie die Kapazitätsgrenze teilweise bereits erreicht. Der Muggenbergtunnel zwischen Angenstein und Grellingen soll dieses Teilstück entlasten, indem das sekundäre Strassennetz und das Hochleistungsstrassennetz entflechtet werden. Durch die Trennung des Hochleistungsstrassen- und Sekundärstrassennetzes kann der Kapazitätsengpass deutlich verbessert werden. Die Verkehrssicherheit und die Belastung von Siedlungsgebiet soll verbessert werden. Dies ist ein Projekt mit langfristigem Zeithorizont. Die H18 ist im Sachplan Verkehr zur Aufnahme ins Grundnetz vorgesehen. Der endgültige Entscheid wird jedoch erst im Rahmen des Netzbeschlusses gefällt.		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	mind. 50 Mio	Realisierungshorizont	nach 2019
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	Sachplan Verkehr
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Regional
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	Leimental - Birseck - Laufental
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	Tiefbauamt BL

M89	Kapazitätserweiterung Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Grenzbrücke (inkl. Überdeckung Gellert / Einhausung Breite)																		
	Übergeordnete nationale Projekte																		
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 Kapazitätsgrenzen auf dem stark befahrenen Nationalstrassenabschnitt sind teilweise bereits erreicht. In Zukunft droht die Gefahr der Verdrängung des Verkehrs auf das städtische Netz und in die dichtbesiedelten Wohnquartiere von Basel und Birsfelden. Mit der Erhöhung der Kapazität können sowohl der nationale und internationale Verkehrsfluss als auch das Sicherstellen der Funktionsfähigkeit des Stadtnetzes gewährleistet werden. Die Projektstudie ist abgeschlossen. Vorgeschlagen werden sowohl kurz-, mittel als auch langfristige Massnahmen, abgestimmt auf anstehende Erhaltungsmassnahmen sowie Lärmsanierungen. Einen grossen Beitrag zur Verringerung der Lärmbelastung und somit zur Verbesserung der Lebensqualität kann die Überdeckung Gellert/Einhausung Breite leisten, ohne jedoch den Verkehr zu beeinflussen. Im Rahmen der Fachstudien (Ergänzung zur Projektstudie Osttangente) wurde dieses Vorhaben vertieft und dem ASTRA eingereicht.																		
Kosten	Umsetzung																		
Investitionskosten	1050 Mio	Realisierungshorizont	--																
Weitere Angaben	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="153 1167 317 1279">Eintrag Richtplan</td> <td data-bbox="317 1167 735 1279"></td> <td data-bbox="735 1167 1023 1279">Planung Bundesebene</td> <td data-bbox="1023 1167 1417 1279">Sachplan Verkehr</td> </tr> <tr> <td data-bbox="153 1279 317 1346">genehmigt</td> <td data-bbox="317 1279 735 1346"><input type="checkbox"/></td> <td data-bbox="735 1279 1023 1346">Betroffenheit</td> <td data-bbox="1023 1279 1417 1346">Übergeordnet national</td> </tr> <tr> <td data-bbox="153 1346 317 1413">geplant</td> <td data-bbox="317 1346 735 1413"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td data-bbox="735 1346 1023 1413">Teilraum</td> <td data-bbox="1023 1346 1417 1413">Dreispietz - St. Jakob</td> </tr> <tr> <td data-bbox="153 1413 317 1476">nicht nötig</td> <td data-bbox="317 1413 735 1476"><input type="checkbox"/></td> <td data-bbox="735 1413 1023 1476">Zuständige kantonale Behörde</td> <td data-bbox="1023 1413 1417 1476">TBA BS/Geschäftsbereich Nationalstrassen</td> </tr> </table>			Eintrag Richtplan		Planung Bundesebene	Sachplan Verkehr	genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national	geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	Dreispietz - St. Jakob	nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	TBA BS/Geschäftsbereich Nationalstrassen
Eintrag Richtplan		Planung Bundesebene	Sachplan Verkehr																
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national																
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	Dreispietz - St. Jakob																
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	TBA BS/Geschäftsbereich Nationalstrassen																

M90	H18, Umfahrung Laufen und Zwingen		
	Übergeordnete nationale Projekte		
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 Umfahrung soll eine Verkehrsreduktion in den beiden Gemeinden bringen und diese entlasten. Die Umfahrungsstrasse ist Bestandteil der H18, welche im Sachplan Verkehr neu ins Grundnetz der Bundesstrassen aufgenommen wurde. Ob die H18 und alle damit verbundenen Strassenprojekte tatsächlich ins Grundnetz übernommen werden, hängt vom endgültigen Netzbeschluss des Bundes ab. Dieser ist nicht vor 2010 vorgesehen. Die Achse Basel-Delsberg soll aus strategischer Sicht ausgebaut werden. Der Verkehrsfluss auf der H18 wird verbessert und umfassende Siedlungsgebiete von Zwingen, Laufen und Brislach entlastet.		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	400 Mio	Realisierungshorizont	nach 2019
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	Sachplan Verkehr
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Regional
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	Leimental - Birseck - Laufental
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	Tiefbauamt BL

Ö100	Ausbau Doppelspur Laufental																		
Übergeordnete nationale Projekte																			
Strategien	<p>ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram)</p> <p>ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern</p> <p>Beschreibung Im Rahmen der ersten Teilergänzung Regio-S-Bahn soll die bestehende Nachfrage zwischen dem Laufental und Basel entweder mit einem Ausbau der S-Bahn auf Viertelstundentakt oder einem zweiten Fernverkehrs-Produkt zwischen Biel und Basel gedeckt werden. Beide Angebotsmassnahmen erfordern einen Ausbau des Einspurabschnittes zwischen Aesch und Bärschwil auf partielle Doppelspurstrecken. Die Doppelspurstrecken sind zwar alles einzelne Massnahmen, die aber erst in ihrem gesamten Zusammenwirken den gewünschten Angebotsausbau erlauben. Insofern werden alle Infrastrukturmassnahmen im Laufental als ein Projekt behandelt. Diese Ausbaumassnahmen fliessen parallel ebenfalls im Rahmen von ZEB als Ergänzungsoption Jura-Nord ein.</p>																		
Kosten		Umsetzung																	
Investitionskosten	140 Mio	Realisierungshorizont	2015-2018																
Weitere Angaben	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="153 1167 317 1279">Eintrag Richtplan</td> <td data-bbox="317 1167 735 1279"></td> <td data-bbox="735 1167 1023 1279">Planung Bundesebene</td> <td data-bbox="1023 1167 1414 1279">ZEB Ergänzungsoption Verdichtung Biel - Delémont - Basel, Sachplan Verkehr</td> </tr> <tr> <td data-bbox="153 1279 317 1323">genehmigt</td> <td data-bbox="317 1279 735 1323"><input type="checkbox"/></td> <td data-bbox="735 1279 1023 1346">Teilraum</td> <td data-bbox="1023 1279 1414 1346">Leimental - Birseck - Laufental</td> </tr> <tr> <td data-bbox="153 1323 317 1368">geplant</td> <td data-bbox="317 1323 735 1368"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td data-bbox="735 1346 1023 1476">Zuständige kantonale Behörde</td> <td data-bbox="1023 1346 1414 1476">Amt für Raumplanung BL, ÖV</td> </tr> <tr> <td data-bbox="153 1368 317 1476">nicht nötig</td> <td data-bbox="317 1368 735 1476"><input type="checkbox"/></td> <td data-bbox="735 1368 1023 1476"></td> <td data-bbox="1023 1368 1414 1476"></td> </tr> </table>			Eintrag Richtplan		Planung Bundesebene	ZEB Ergänzungsoption Verdichtung Biel - Delémont - Basel, Sachplan Verkehr	genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Leimental - Birseck - Laufental	geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	Amt für Raumplanung BL, ÖV	nicht nötig	<input type="checkbox"/>		
Eintrag Richtplan		Planung Bundesebene	ZEB Ergänzungsoption Verdichtung Biel - Delémont - Basel, Sachplan Verkehr																
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Teilraum	Leimental - Birseck - Laufental																
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	Amt für Raumplanung BL, ÖV																
nicht nötig	<input type="checkbox"/>																		

Ö14	Schienenanbindung Flughafen EuroAirport		
	Übergeordnete nationale Projekte		
Strategien	<p>ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus)</p> <p>ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern</p> <p>KM1/Si4: Intermodale Knoten schaffen und aufwerten</p> <p>W2: EAP und Hafen an Fernverkehr (Strasse und Schiene) anschliessen</p>		
Beschreibung	<p>Der für die Wirtschaftsregionen Nordwestschweiz und Oberrhein wichtige Flughafen ist als einziger Landesflughafen nicht mit der Bahn erschlossen. Diese Lücke soll geschlossen werden. Die eidgenössischen Räte haben bereits im Rahmen des Anschlusses an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz einen Kredit von CHF 25 Millionen gesprochen, hingegen ist die Finanzierung auf französischer Seite nach wie vor ungelöst.</p>		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	200 Mio	Realisierungshorizont	--
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	HGV-Beschluss
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	Basel Nord
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	Wirtschafts- und Sozialdepartement BS, ÖV

Ö4	NBS / ABS Rheintal DB inkl. S-Bahn	
Übergeordnete nationale Projekte		
Strategien	<p>ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram) ÖV4: Entflechten der Schienenverkehre</p> <p>Beschreibung Dieses Projekt beinhaltet den Ausbau der DB Strecke Karlsruhe nach Basel von zwei auf vier Spuren. Auf Schweizer Seite wird lediglich ein kleines Gebiet von der Landesgrenze bis zum Badischen Bahnhof tangiert. Der Ausbau soll bis ins Jahr 2015/16 fertig gestellt sein.</p>	
Kosten		Umsetzung
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont 2015-2018
Weitere Angaben	<p>Eintrag Richtplan</p> <p>genehmigt <input type="checkbox"/></p> <p>geplant <input checked="" type="checkbox"/></p> <p>nicht nötig <input type="checkbox"/></p> <p>Planung Bundesebene --</p> <p>Betroffenheit Übergeordnet national</p> <p>Teilraum Basel Nord</p> <p>Zuständige kantonale Behörde -- (Deutschland)</p>	

Ö55	Entflechtung Basel - MuttENZ													
Übergeordnete nationale Projekte														
Strategien	<p>ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram)</p> <p>ÖV4: Entflechten der Schienenverkehre</p> <p>Beschreibung In einem Planungsauftrag durch die SBB wurde aufgezeigt, dass zur Realisierung einer Angebotsverdichtung Personenverkehr (Fernverkehr oder Regionalverkehr) im Ergolzthal und im Fricktal zwei Infrastrukturmassnahmen zwischen Basel und Pratteln notwendig werden: 1. Entflechtung zwischen Basel SBB und MuttENZ mittels Überwerfungsbauwerken (Ö55); 2. Überwerfung Pratteln für die kreuzungsfreie Vereinigung der beiden Stammlinien im Ergolz- und im Fricktal (Ö99). Die zur Entflechtung Basel - MuttENZ notwendigen Infrastrukturmassnahmen wurden bereits in einer Studie zur verbesserten Anbindung der Haltestelle Basel St. Jakob von den SBB erarbeitet. Die Massnahmen liegen auf Stufe Machbarkeit vor. Die Entflechtung Basel - MuttENZ fliesst parallel ebenfalls im Rahmen von ZEB als Teil der Ergänzungsoption Ergolzthal ein.</p>													
Kosten	Umsetzung													
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont 2015-2018												
Weitere Angaben	<table border="0"> <tr> <td data-bbox="153 1245 317 1279">Eintrag Richtplan</td> <td data-bbox="317 1245 735 1279"></td> <td data-bbox="735 1207 1414 1308">Planung Bundesebene ZEB Ergänzungsoption Entflechtung Basel Ost, Sachplan Verkehr</td> </tr> <tr> <td data-bbox="153 1290 317 1323">genehmigt</td> <td data-bbox="317 1290 735 1323"><input type="checkbox"/></td> <td data-bbox="735 1308 1414 1352">Betroffenheit Übergeordnet national</td> </tr> <tr> <td data-bbox="153 1335 317 1368">geplant</td> <td data-bbox="317 1335 735 1368"><input checked="" type="checkbox"/></td> <td data-bbox="735 1352 1414 1397">Teilraum Dreispitz - St. Jakob</td> </tr> <tr> <td data-bbox="153 1379 317 1413">nicht nötig</td> <td data-bbox="317 1379 735 1413"><input type="checkbox"/></td> <td data-bbox="735 1397 1414 1464">Zuständige kantonale Behörde Amt für Raumplanung BL, ÖV</td> </tr> </table>		Eintrag Richtplan		Planung Bundesebene ZEB Ergänzungsoption Entflechtung Basel Ost, Sachplan Verkehr	genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit Übergeordnet national	geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum Dreispitz - St. Jakob	nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde Amt für Raumplanung BL, ÖV
Eintrag Richtplan		Planung Bundesebene ZEB Ergänzungsoption Entflechtung Basel Ost, Sachplan Verkehr												
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit Übergeordnet national												
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum Dreispitz - St. Jakob												
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde Amt für Raumplanung BL, ÖV												

Ö6	2. Rheinbrücke SBB		
	Übergeordnete nationale Projekte		
Strategien	ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram) ÖV4: Entflechten der Schienenverkehre Beschreibung Die Plangenehmigung vom BAV ist am 18. Mai 2007 erlassen worden. Die 2. Rheinbrücke könnte also bereits im Jahre 2009 gebaut sein.		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	--	Realisierungshorizont	2008-2010
Weitere Angaben	Planung Bundesebene --		
Eintrag Richtplan genehmigt <input type="checkbox"/> geplant <input checked="" type="checkbox"/> nicht nötig <input type="checkbox"/>	Betroffenheit Übergeordnet national Teilraum Dreispitz - St.Jakob Zuständige kantonale Behörde Wirtschafts- und Sozialdepartement BS, ÖV		

Ö61	Neubaustrecke Liestal - Olten (Wisenberg tunnel)		
	Übergeordnete nationale Projekte		
Strategien	ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram) ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus)		
Beschreibung	Eine Neubaustrecke zwischen Liestal und Olten soll den bestehenden Engpass im Güter- und Personenverkehr zwischen Basel und dem Mittelland beheben. Zudem ist diese Strecke ein bedeutender Nordzulauf für die NEAT. Das Vorhaben ist nicht Bestandteil der Anfang April 2006 präsentierten ZEB-Vorlage. Die Bedeutung dieser Verbindung wird von der gesamten Nordwestschweiz jedoch nach wie vor hervorgehoben. Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft haben diesbezüglich eine Standesinitiative eingereicht.		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	1900-2200 Mio	Realisierungshorizont	nach 2019
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	Sachplan Verkehr
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	Pratteln - Ergolzthal - Fricktal
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	Amt für Raumplanung BL, ÖV

Ö9/Ö10	Regio-S-Bahn Innentunnel (Herzstück)		
	Übergeordnete nationale Projekte		
Strategien	ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram) ÖV2: ÖV-Netz ergänzen (Bahn, Tram und Bus) ÖV7/Si2: ÖV-Anbindung bedeutender und bereits bestehender Zielorte verbessern ÖV8/Si3: Neue bedeutende Zielorte mit dem ÖV anbinden KM2: Transportketten optimieren		
Beschreibung	Vgl. Kapitel 3.2.2.1		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	1500 Mio	Realisierungshorizont	nach 2019
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	Sachplan Verkehr (S-Bahn)
Eintrag Richtplan			
genehmigt	<input type="checkbox"/>	Betroffenheit	Übergeordnet national
geplant	<input checked="" type="checkbox"/>	Teilraum	Basel Nord
nicht nötig	<input type="checkbox"/>	Zuständige kantonale Behörde	Wirtschafts- und Sozialdepartement BS, ÖV

Ö99		Überwerfung Pratteln	
		Übergeordnete nationale Projekte	
Strategien	ÖV1: Engpässe beseitigen (Bahn, Tram) ÖV4: Entflechten der Schienenverkehre		
Beschreibung	<p>In einem Planungsauftrag durch die SBB wurde aufgezeigt, dass zur Realisierung einer Angebotsverdichtung Personenverkehr (Fernverkehr oder Regionalverkehr) im Ergolztal und im Fricktal zwei Infrastrukturmassnahmen zwischen Basel und Pratteln notwendig werden: 1. Entflechtung zwischen Basel SBB und Muttenz mittels Überwerfungsbauwerken (Ö55); 2. Überwerfung Pratteln für die kreuzungsfreie Vereinigung der beiden Stammlinien im Ergolz- und im Fricktal (Ö99). Zur Überwerfung Pratteln liegen noch keine Planungsstudien vor. Diese werden als nächster Schritt von den SBB erarbeitet. Die Überwerfung Pratteln fliesst parallel ebenfalls im Rahmen von ZEB als Teil der Ergänzungsoption Ergolztal ein.</p>		
Kosten		Umsetzung	
Investitionskosten	150 Mio	Realisierungshorizont	2015-2018
Weitere Angaben		Planung Bundesebene	ZEB Ergänzungsoption Entflechtung Basel Ost, Sachplan Verkehr
Eintrag Richtplan		Betroffenheit	Übergeordnet national
genehmigt <input type="checkbox"/>		Teilraum	Pratteln - Ergolztal - Fricktal
geplant <input checked="" type="checkbox"/>		Zuständige kantonale Behörde	Amt für Raumplanung BL, ÖV
nicht nötig <input type="checkbox"/>			