

## Vorlage an den Landrat

### Bericht zum Postulat [2022/50](#) «Regionales Logistikflächenkonzept» 2022/50

vom 10. März 2026

#### 1. Text des Postulats

Am 27. Januar 2022 reichte Balz Stückelberger die Motion [2022/50](#) «Regionales Logistikflächenkonzept» ein, welche vom Landrat am 17. November 2022 als Postulat mit folgendem Wortlaut überwiesen wurde:

*An Deutschland und Frankreich grenzend und mit dem EuroAirport und den Schweizerischen Rheinhäfen als internationale Drehscheibe für Personen und Waren ist die Region Basel der wichtigste Logistikhub der Schweiz. Am Standort Basel – dem eigentlichen Tor zur Schweiz – werden jährlich rund 7.2 Milliarden Tonnen an Waren umgeschlagen. Dies sind ca. 30 Prozent der gesamtschweizerischen Umschlagsmenge. Mit 12'000 Beschäftigten, 810 Betriebsstätten und 1.9 Milliarden Franken Bruttowertschöpfung pro Jahr ist die Logistik eine der beiden Leitbranchen der Region. Als Anbieterin von wichtigen Querschnittsdienstleistungen und Trägerin einer leistungsfähigen Güterverkehrsinfrastruktur ist die Transport- und Logistikbranche zudem ein bedeutender Standortfaktor für den Werkplatz Basel.*

*Bedauerlicherweise kann die Logistik in Basel dennoch nicht auf uneingeschränkte politische Unterstützung zählen. Insbesondere die Flächenkonkurrenz bereitet der Branche gemäss dem aktuellen Regionalen Güterverkehrskonzept Basel Schwierigkeiten. Für die Ver- und Entsorgung der Stadt benötigt die Logistikbranche möglichst nahe an der Stadt bzw. der Agglomeration Verkehrs-, Lager- und Umschlagflächen. Dieser Flächenbedarf steht jedoch in Konkurrenz zur enormen Nachfrage durch weitere Anspruchsgruppen. Die Wertschöpfung der Logistikbranche pro Quadratmeter ist im Vergleich zu anderen Branchen eher niedrig, was es der Branche erschwert, hohe Preise für städtische Flächen zu zahlen. Stehen die notwendigen Flächen nicht zur Verfügung, wird die Logistik vor die Tore der Stadt und darüber hinaus verdrängt. Die daraus resultierenden längeren Transportwege haben tendenziell eine verminderte Qualität der Logistikdienstleistungen sowie gleichzeitig eine Verkehrszunahme zur Folge. Damit werden Strasse und Schiene, welche bereits jetzt unter Druck stehen, zusätzlich belastet. Zudem kann die Logistik dadurch ihre für die Gesamtwirtschaft wichtigen Querschnittsdienstleistungen nicht mehr optimal erbringen.*

*Um dieser Diskrepanz zwischen den hiesigen Rahmenbedingungen und der Bedeutung der Branche für die Region entgegenzutreten, werden dringend Massnahmen benötigt. Entsprechend den Empfehlungen des Regionalen Güterverkehrskonzepts Basel müssen genügend Flächen für die Logistik gesichert werden. Die Motionäre fordern, dass dies mittels eines Logistikflächenkonzepts geschieht. Andere Gebietskörperschaften verfügen bereits über ein solches Instrument – so etwa die Region Hannover. Ziel eines Logistikflächenkonzeptes ist es, einen Gesamtüberblick der potenziellen Logistikflächen zu erstellen, die Entwicklungsperspektiven der Branche zu analysieren*

*und sicherzustellen, dass die Bedürfnisse der Logistik in der Raum- und Richtplanung sowie insbesondere der Arealentwicklung miteinbezogen werden. Die Motion wird gleichlautend auch im Grossen Rat eingereicht.*

***Der Regierungsrat wird aufgefordert, dass mittels eines Konzepts aufgezeigt wird, wie Flächen in ausreichender Menge und Qualität langfristig für die Logistik gesichert werden können. Da es sich bei der Region Basel um einen kantonsübergreifenden funktionalen Raum handelt, wird zudem gefordert, dass das Logistikflächenkonzept in Kooperation mit dem Kanton Basel-Stadt sowie unter Einbezug der Gemeinden der beiden Kantone ausgearbeitet wird. Auch die entsprechenden (Branchen-)Verbände sind in den Prozess aktiv einzubeziehen.***

## **2. Stellungnahme des Regierungsrats**

### **2.1. Ausgangslage**

#### **2.1.1 Stand des parlamentarischen Geschäfts**

Das Postulat wurde ursprünglich als Motion eingereicht und nach einem ersten Bericht des Regierungsrats am 17. November 2022 als Postulat überwiesen. Am 16. Mai 2024 bzw. 8. Mai 2025 wurde beantragt, das Postulat bis zur Beantwortung stehen zu lassen. Analog wurde die gleichlautende Motion Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Regionales Logistikflächenkonzept» ([Geschäftsnummer 21.5837](#)) vom Grossen Rat als Anzug an den Regierungsrat Basel-Stadt überwiesen. Der Regierungsrat beantragte am 12. Juni 2024 dem Grossen Rat mit einem Zwischenbericht beantragt, den Anzug stehen zu lassen.

In seinen bisherigen Berichten hat der Regierungsrat Basel-Stadt aufgezeigt, dass er einen Grossteil der Forderungen bereits als erfüllt ansieht. Mit dem Bau des trimodalen Terminals Basel Nord, dem neuen Hafenbecken 3 sowie der Weiterentwicklung der City-Logistik-Funktionen auf dem Areal Wolf leistet Basel bereits heute einen wichtigen flächenmässigen und infrastrukturellen Beitrag zu einer zukunftsfähigen Logistik in der Region.

Der Regierungsrat beurteilt eine weitergehende und eigentümerverbindliche Festlegung von Flächen für bestimmte Branchen in der Nutzungsplanung kritisch. Eine solche Vorgabe würde stark in die Eigentumsrechte eingreifen und langfristig die Handlungsspielräume in der Areal- und Stadtentwicklung einschränken. Der Regierungsrat anerkennt jedoch die grosse Bedeutung einer funktionierenden Logistik und hat bereits konzeptionelle und raumplanerische Massnahmen für eine zukunftsfähige Logistik in der Region Basel ergriffen.

Im Zwischenbericht von 2024 informierte er darüber, dass ein Projekt «Trinationale Logistikstrategie» gestartet wurde. Dieses umfasst neben den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (teilweise) auch die funktional mit Basel verbundenen Teile der Kantone Aargau und Solothurn sowie des Landkreises Lörrach und der Saint-Louis Agglomération. Für dieses Projekt wurde eine gemeinsame Projektorganisation geschaffen, bestehend aus der Geschäftsleitung des Aggloprogramms Basel, Vertretenden der Standortförderung und Ämtern der Raumplanung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Handelskammer beider Basel. Der Auftrag wurde an einen externen Fachspezialisten mit ausgewiesener Logistikexpertise. Inzwischen wurde die Studie «Grundlagen für eine trinationale Flächenstrategie Logistik» (nachfolgend **trinationale Logistikflächenstrategie** bzw. «TLS-Studie» genannt) abgeschlossen. Ihre Ergebnisse bilden die Grundlage für die vorliegende Postulatsbeantwortung (vgl. Ziffer 2).

Der vorliegende Bericht entstand in enger Abstimmung mit dem Kanton Basel-Stadt und wird gleichzeitig mit dem Bericht des Regierungsrats Basel-Stadt zum gleichlautenden Anzug Daniel Hettich und Konsorten veröffentlicht.

#### **2.1.2 Bedeutung der Region Basel aus Sicht der Logistik**

Der Raum Basel spielt für die Logistik eine zentrale Rolle: Die Region ist aus Verkehrs- und Transportperspektive sowohl das Tor zur Schweiz als auch das Tor zur Welt. Dank der ausgezeichneten Anbindung an alle Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft mit dem EuroAirport und Wasser mit den Schweizerischen Rheinhäfen) und ihrer leistungsfähigen Infrastruktur ist die Region Basel eine bedeutende Logistikkreuzung für die gesamte Schweiz. Rund 40 %<sup>1</sup> der schweizweiten Importe gelangen über Basel ins Land. Zudem führt der Nord-Süd-Transitverkehr über Basel und das Baselbiet.

Der gemeinsame Wirtschaftsbericht der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Jura aus dem Jahr 2020<sup>2</sup> zeigt, dass sich Basel-Stadt und die angrenzenden Gebiete des Kantons Basel-Landschaft zunehmend zu einem «Premiumstandort» mit sehr hohen Standortkosten entwickeln. Diese hohen Preise spiegeln die Attraktivität des Standortes wider und sind grösstenteils das Ergebnis von Angebot und Nachfrage. In der Folge kam es zu Verschiebungen in der Branchenstruktur, was sich etwa im Beschäftigungsrückgang bei der Schlüsselbranche Logistik zeigt. Für Unternehmen mit geringen Margen, wie Transport- und Lagerbetriebe, sind die hohen Standortkosten kaum tragbar. Viele verlagern ihre Standorte deshalb in periphere Regionen mit tieferen Bodenpreisen, aber dennoch guter Verkehrserschliessung. Diese Entwicklung hat sich in den letzten Jahren weiter verstärkt.

Die Logistik ist mit hohen Verkehrsaufkommen sowie Lärm- und Abgasemissionen verbunden. Dies führt dazu, dass reine Logistiktätigkeiten (Güterverteilung, Lagerung, Transport) in kommunalen Nutzungsplänen der Baselbieter Gemeinden zunehmend ausgeschlossen werden. Dies betrifft sogar Standorte, die grundsätzlich gut für Logistik geeignet wären, etwa in Autobahnnahe und ohne Durchfahrt durch Wohngebiete. Zusätzlich steigt der Druck durch andere Nutzungen (wie Wohnen, Freizeit oder andere Wirtschaftsbranchen).

Für die sachgerechte Beantwortung dieses Vorstosses ist es wichtig, die verschiedenen Typen und Funktionen der Logistik zu unterscheiden. Die Motionäre haben insbesondere den Ver- und Entsorgungsaspekt in urbanen Räumen hervorgehoben und betont, dass Verkehrs-, Lager- und Umschlagflächen für diese Funktion nahe an der Stadt bzw. der Agglomeration liegen müssen. In Fachkreisen spricht man hierbei von Ballungsraum-Logistikstandorten. Sie dienen vor allem der Ver- und Entsorgung der urbanen Zentren und sind auf die Feinverteilung im Nahbereich ausgerichtet, häufig mit zeitkritischen oder temperaturgeführten Gütern, sowie Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP). Im Mittelpunkt steht ein kleiner, gut erreichbarer Distributionsradius von rund fünf bis 30 Kilometer. Dieses Segment hat sich durch den Onlinehandel und veränderte Konsumgewohnheiten stark verändert und wird sich auch zukünftig dynamisch weiterentwickeln.

Neben Ballungsraum-Logistikstandorten gibt es Gateway Standorte, industrielle Logistikstandorte, Netzwerk-Logistikstandorte und zentrale Logistikstandorte. Bei ihnen stehen primär internationale oder schweizweite Funktionen im Vordergrund, meist mit grossen Flächenbedürfnissen und ohne engen Bezug zur lokalen Versorgung. Die dafür wichtigen Infrastrukturen, nämlich die Rheinhäfen in Basel, Birsfelden und Muttenz, der Güterbahnhof Wolf, das Gateway Basel Nord und der Rangierbahnhof in Muttenz – sind in den Richtplänen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Standorte für national und international ausgerichtete Logistiktätigkeiten gesichert. Ausserdem ist der EuroAirport in beiden kantonalen Richtplänen entsprechend verankert.

### **2.1.3 Zusammenarbeit der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft**

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft arbeiten in der Raumplanung sowie in der Wirtschafts- und Standortförderung eng zusammen. Neben der im Bundesgesetz zur Raumplanung (RPG) vorgeschriebenen Koordination zwischen angrenzenden Gemeinden und Kantonen im Rahmen der Richtplanung bestehen in der Region auch spezifische Gefässe für die gemeinsame Planung. Dazu gehört insbesondere das Agglomerationsprogramm Basel. Der Verein AggloBasel koordiniert die nachhaltige, grenzüberschreitende Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung der Kan-

<sup>1</sup> Logistikcluster Region Basel: [Facts & Figures](#) (aufgerufen am 19.11.2025)

<sup>2</sup> [Gemeinsamer Wirtschaftsbericht der Kantone BS, BL und JU, 2020](#)

tone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau und Solothurn gemeinsam mit der Saint-Louis Agglomération (SLA) sowie dem Landkreis Lörrach bzw. dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB).

Beide Kantone verfolgen die in den Vorstössen angesprochenen Themen weiterhin aktiv innerhalb dieser bestehenden Koordinationsgefässe.

#### 2.1.4 Flächen für die Logistik in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Die Regierungsräte der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wissen um die Herausforderung, im dicht besiedelten Raum wie der Region Basel geeignete Flächen für die Logistik zu finden. Entsprechend haben die Kantone in den vergangenen Jahren auf verschiedenen Planungsebenen und zusammen mit unterschiedlichen Partnern an Grundlagen und Konzepten für die Logistik gearbeitet:

- Die Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektorenkonferenz (BPUK) hat 2018 in einer grossangelegten Studie schweizweit «[Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung](#)»<sup>3</sup> identifizieren lassen. Der Schlussbericht dieser Untersuchung liefert den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sehr gute Planungsgrundlagen bezüglich potenzieller Logistikflächen. Gemäss Analyse hat der Kanton Basel-Stadt zwar im Verhältnis zur logistischen Bedeutung relativ wenige, aber grosse Flächen überkantonaler Bedeutung. Im Kanton Basel-Landschaft finden sich eine ausreichende Anzahl an potenziell geeigneten Flächen für überkantonale Logistikstandorte<sup>4</sup>, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Verfügbarkeit der Flächen infolge aktueller Nutzungen und Bebauung beschränkt ist (BPUK 2018, S. 55). Die Flächen sind alle sehr gut an das Schienengüterverkehrsnetz angeschlossen.
- Die gemeinsame Anschlussgleiserhebung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft (2019)<sup>5</sup> zeigt, dass das Nutzungspotenzial der Bahnanschlüsse von den Strategien der verladenden Industrie und von der regionalen Marktsituation abhängt. Die Anlagen sind immer im Kontext des gesamten Güterverkehrs einer Region zu betrachten. Dabei besteht ein unterschiedlicher Handlungsbedarf je nach Charakteristika des Anschlusses. Während Anlagen mit einem hohen Aufkommen – z. B. Bedienungspunkt Schweizerhalle – langfristig als gesichert gelten, werden Anlagen mit einem mittleren bis kleinen Aufkommen als kritisch eingestuft (kleinere Gütermengen, hoher Aufwand für Rangierarbeiten aufgrund ungünstiger Parzellierung). Gleichzeitig bestehen zahlreiche Anschlussgleisanlagen mit Kapazitätsreserven (BDV BS & BUD BL 2019, Kapitel 6).
- Die Entwicklungsperspektiven der Branche wurden 2020 im «Regionalen Güterverkehrskonzept Basel»<sup>6</sup> analysiert, das im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel initiiert und gemeinsam mit dem Logistikcluster Region Basel erarbeitet wurde. Diese trinationale und multimodale Gesamtsicht diente als Grundlage für das Thema Güterverkehr im Agglomerationsprogramm sowie für weitere Planungsinstrumente (Mobilitätsstrategie BS; in Erarbeitung; Mobilitätsstrategie BL, Gesamtüberprüfung Richtplan BL, Teil Verkehr).
- Im Zug der von der Handelskammer beider Basel initiierten «Gesamtschau der Wirtschaftsflächen in der Region Basel»<sup>7</sup> wurde den Logistikflächen und der diesbezüglichen interkantonalen Kooperation besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Eine Karte im Schlussbericht von November 2020 zeigt die «Kerngebiete Logistik, Recycling, Energie» für die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft auf (vgl. Abbildung 1).

<sup>3</sup> BPUK (2018). Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung, Schweizweite Potenzialanalyse. Zürich: Rapp Trans AG.

<sup>4</sup> Flächen von überkantonaler Bedeutung müssen folgende Bedingungen erfüllen: Fläche > 50'000m<sup>2</sup> und Erfüllungsgrade aus Sicht Planung und aus Sicht Markt (Durchschnitt) > 65% (65%, in Kantonen mit geringer Anzahl potentieller Flächen wurden auch tiefere Erfüllungsgrade bis 60% verwendet) (BPUK 2018, S.16).

<sup>5</sup> BDV BS & BUD BL (2019). Inventar der Anschlussgleisanlagen in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Zürich: EBP Schweiz AG.

<sup>6</sup> AGGLO Basel (2020). Regionales Güterverkehrskonzept Basel. Bern: Infras AG.

<sup>7</sup> Studie nicht öffentlich publiziert; liegt mitwirkenden Organisationen und Kantonen vor.

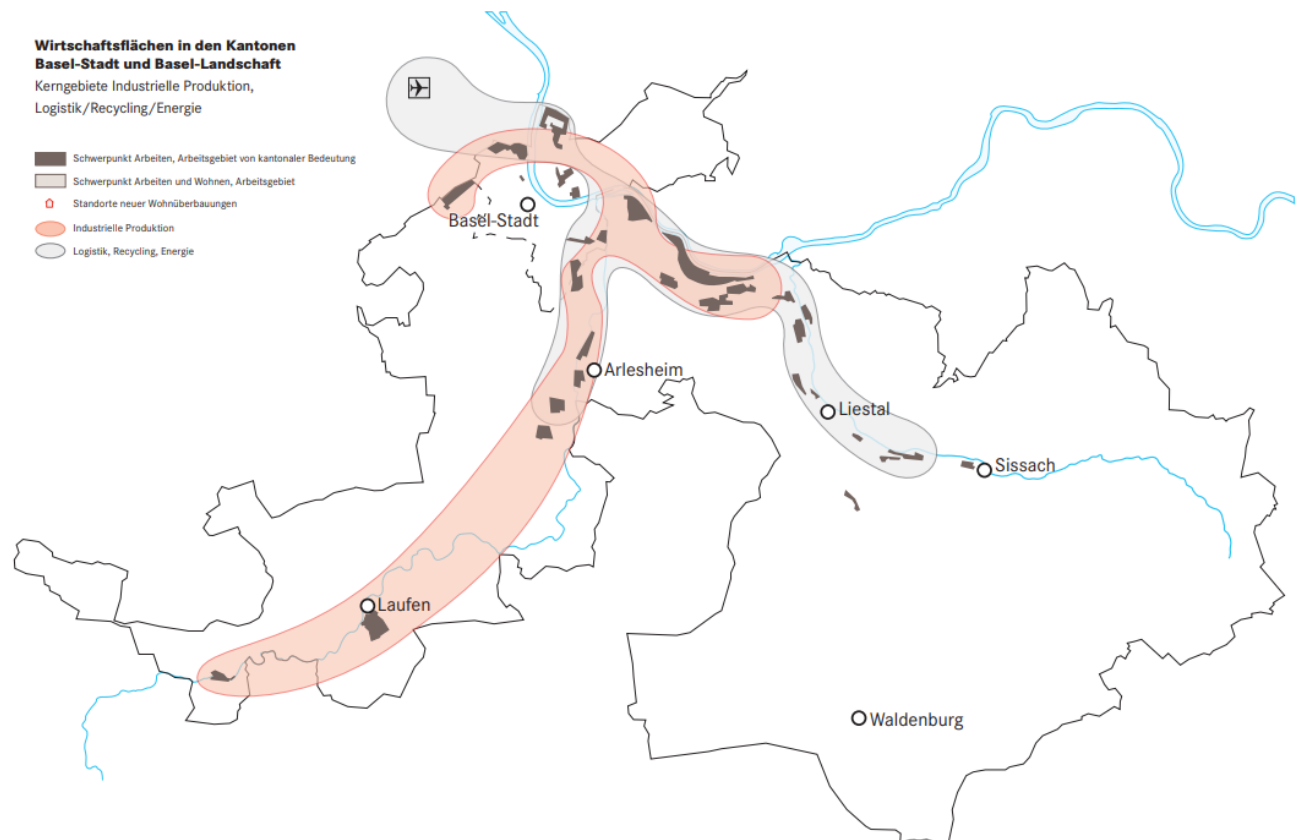


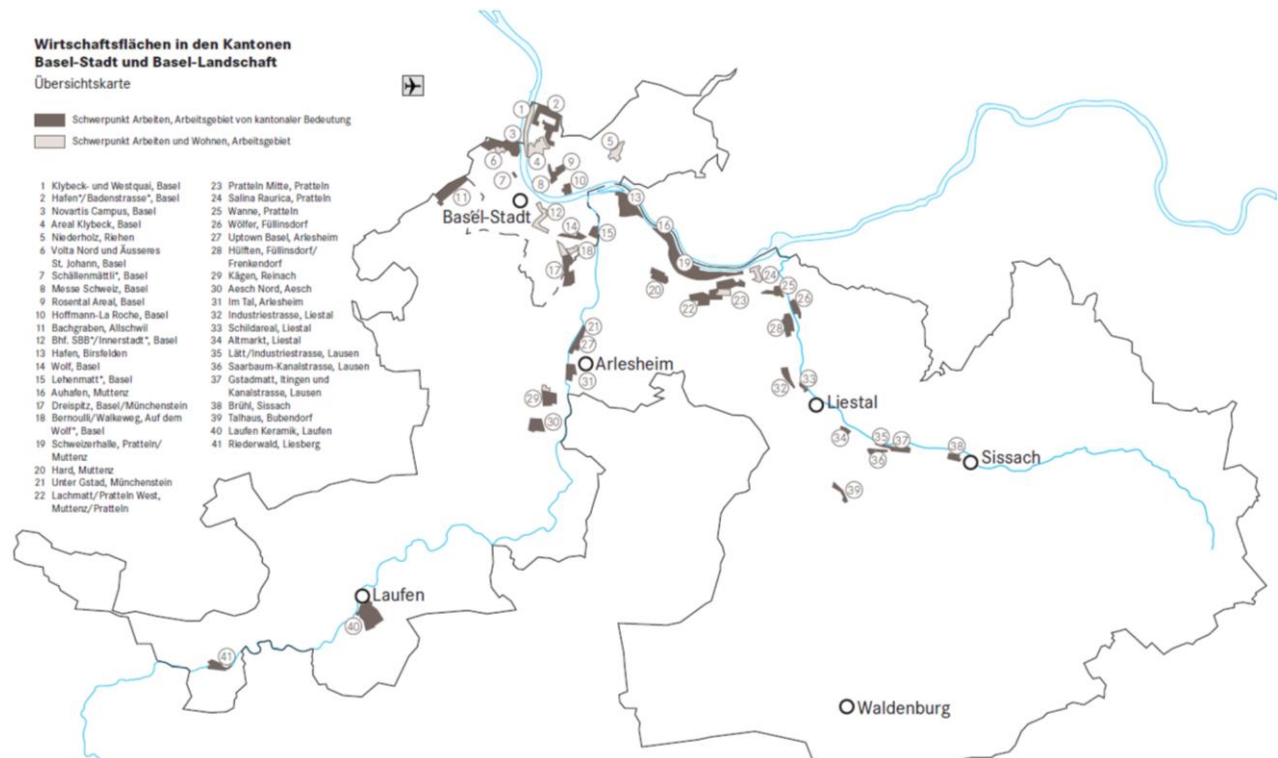
Abbildung 1 Verteilung der Kerngebiete «Industrielle Produktion» und «Logistik/Recycling/Energie» sowie die im Kantonalen Richtplan festgehaltenen Wirtschaftsflächen in den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt (Quelle: Gesamtschau der Wirtschaftsflächen in der Region Basel, 2020).

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt über rund 1190 Hektaren reine Arbeitsgebiete (Industrie- und Gewerbebezonen). Etwa 11 % dieser Flächen sind derzeit unüberbaut<sup>8</sup>. Diese gliedern sich gemäss kantonalem Richtplan in Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (ca. 590 ha), Arbeitsgebiete in Entwicklungsgebieten (ca. 150 ha) sowie übrige Arbeitsgebiete (ca. 450 ha).

Rund die Hälfte der gesamten Arbeitsfläche gilt als Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung. Aus Sicht des Kantons handelt es sich dabei um hochwertige Flächen für Dienstleitungen, Produktion sowie den Umschlag von Gütern. Diese Gebiete liegen in der Regel flughafennah oder sind innerhalb kurzer Distanz über das Hochleistungsstrassennetz erreichbar, ohne dass dabei Wohngebiete durchfahren werden müssen. Sie weisen eine besondere Standortgunst auf.

Die grossen Infrastrukturanlagen, die für die Ver- und Entsorgung notwendig sind (wie Hafen, Güterbahnhof usw.), sind im Kanton Basel-Landschaft im Richtplan gesichert. Dies erfolgt entweder über die Einordnung als Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung oder über separate Infrastruktureinträge (vgl. Abbildung 2). Die Schweizer Rheinhäfen (SRH) sind beispielsweise bedeutende Infrastrukturen für die wirtschaftliche Landesversorgung und damit von nationaler Bedeutung (Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt). Ihre beiden Standorte im Kanton Basel-Landschaft, der Hafen Birsfelden und der Auhafen Muttenz, sind im kantonalen Richtplan gesichert. Gleiches gilt für die Rangierbahn- und Güterbahnhöfe Muttenz und Auhafen, die in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur (Stand Anpassung 2021), verankert sind.

<sup>8</sup> Vgl. [Vollzugs- und Zielcontrolling der Richtplantätigkeit 2019-2022](#)



**Abbildung 2 Wirtschaftsflächen in den Kantonen Basel-Landschaft (Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung) und Basel-Stadt (aufgrund des baselstädtischen Richtplanverständnisses sind die teilweise dargestellten wichtigen Wirtschaftsflächen nicht im Richtplan aufgeführt) (Quelle: Gesamtschau der Wirtschaftsflächen in der Region Basel, 2020).**

In Basel-Stadt sind die Standorte des trimodalen Terminals Basel Nord, des Hafenbeckens 3 als Erweiterung der Hafenanlage der Schweizerischen Rheinhäfen sowie die Umschlagsanlage Basel SBB Güterbahnhof (Wolf Nord) im kantonalen Richtplan behördenverbindlich als «Standorte Güterlogistik» festgelegt.

Mit dem Neubau des trimodalen Terminals Basel Nord soll die Effizienz im Containerverkehr weiter erhöht werden. Zudem verfolgt das Projekt das Ziel, noch mehr Gütertransporte von der Strasse auf die Bahn zu verlagern. Für das Terminal liegt die Plangenehmigung vor; derzeit sind gerichtliche Verfahren aufgrund von Einsprachen hängig. Das Areal Wolf gilt gemäss dem städtischem Güterverkehrskonzept<sup>9</sup> als einer der wenigen geeigneten Standorte für einen City-Logistik Hub (Ballungsraum-Logistikstandort). Es bietet eine besonders gute Erreichbarkeit: Es liegt in kurzer Velodistanz zur Basler Innenstadt und verfügt gleichzeitig über einen direkten Anschluss an das Bahnnetz und die Autobahn.

Weitere Lager- und Umschlagstandorte für Gütersendungen, unter anderem für die Stadt Basel, befinden sich teilweise in Gemeinden der inneren Agglomeration, etwa in Pratteln oder Arlesheim.

## 2.2. Ergebnisse der Studie «Grundlagen für eine trinationale Flächenstrategie Logistik»

Die Studie «Grundlagen für eine trinationale Flächenstrategie Logistik» (TLS-Studie) untersucht, wie viele Logistikflächen in der trinationalen Agglomeration Basel vorhanden sind und schätzt ab, wie gross der zukünftige Flächenbedarf der Logistikbranche sein wird. Die Analyse beruht auf statistischen Daten und auf einer Befragung von Logistikunternehmen. Für das Untersuchungsjahr 2022 weist die Agglomeration rund 600 Hektar Logistikflächen auf. Das entspricht etwa 4% der bebauten Bauzonenfläche. Besonders auffällig ist der sehr grosse Anteil von rund 200 Hektaren in der Stadt Basel. Dazu gehören u.a. der Hafen Kleinhüningen mit der Hafenbahn und die Fläche für das zukünftige Gateway Basel Nord. Auch der Korridor Hochrhein, in dem u.a. die Gemeinden Birsfelden, MuttENZ und Pratteln liegen, verfügt über umfangreiche Logistikflächen. Im Gegensatz dazu sind in

<sup>9</sup> Städtisches [Güterverkehrskonzept](#) Basel 2016

peripheren Teilgebieten der Agglomeration, wie im Laufental, im Ergolzthal und in den Frenkentälern sowie in deutschen und französischen Nachbargemeinden deutlich weniger Logistikflächen vorhanden.

Für den zukünftigen Flächenbedarf stützt sich die Studie auf Prognosen zur Beschäftigtenzahl und des spezifischen Flächenbedarfs der Beschäftigten in der Logistik bis ins Jahr 2050. Erwartet wird ein Wachstum der Anzahl Beschäftigter um 2.2% (Szenario Minimum) bis 4% (Szenario Maximum). Gleichzeitig geht die Studie davon aus, dass durch Technisierung und Digitalisierung der Flächenbedarf pro beschäftigte Person um 12.5% bis 25% steigt. Daraus ergibt sich ein theoretischer zusätzlicher Bedarf an Logistikflächen von 82 bis 156 Hektaren, insbesondere in der Kernstadt und im Korridor Hochrhein. Zum Vergleich: Im Jahr 2023 umfasste die gesamte Bauzonenfläche im Kanton Basel-Landschaft etwa 7102 Hektaren<sup>10</sup>, davon etwa 6468 Hektaren (91%) bebaut und rund 634 Hektaren unüberbaut.

Angesichts der ohnehin knappen Flächen besonders im Zentrum der Agglomeration muss dieser Bedarf relativiert werden. Es ist davon auszugehen, dass die Logistik nicht andere Nutzungen verdrängen kann. Sie wird sich entweder stärker ausserhalb der Kernstadt bzw. dem Agglomerationszentrum ansiedeln oder konsequenter auf Flächeneffizienz setzen. Die Studie geht davon aus, dass durch eine effizientere Nutzung, etwa durch mehrgeschossige Logistikgebäude, der zusätzliche Flächenbedarf um 30 bis 50% gesenkt werden könnte.

Insgesamt zeigt die Studie, dass der steigende Logistikflächenbedarf einerseits und die tendenziell abnehmende Verfügbarkeit geeigneter Flächen andererseits eine zentrale Herausforderung darstellen. Da Logistiknutzungen oft flächenintensiv sind, stehen sie im Spannungsfeld mit dem raumplanerischen Ziel eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden. Die unerwünschte Folge könnte die Verdrängung von Logistiknutzungen an weniger geeignete Standorte sein, was längere Transportwege und höhere Umweltbelastungen zur Folge hätte.

Die TLS-Studie formuliert acht allgemeine Leitsätze für die zukünftige Entwicklung (vgl. TLS-Studie, Kapitel 5.2). Sie betonen insbesondere:

- eine ausreichende Verfügbarkeit geeigneter Logistikflächen,
- raum- und umweltverträgliche sowie flächeneffiziente und ressourcenschonende Logistiknutzungen,
- sinnvolle Kombinationen von Logistik mit anderen Nutzungen.

Um die Herausforderungen zu bewältigen, damit der Logistik auch zukünftig die notwendigen Flächen zur Verfügung stehen, schlägt die Studie mögliche Ansätze in den vier Handlungsfeldern vor: «Planungs- und Baurecht», «Raumplanung», «Wirtschafts- und Standortförderung» sowie «Grundlagen und Sensibilisierung» (vgl. TLS-Studie, Kapitel 5.3). Dazu gehören unter anderem eine Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen, raumplanerische Sicherungen, gezielte Unterstützung der Unternehmen bei der Flächensuche sowie die Verbesserung der Datenlage für branchenrelevante bzw. strategische Entscheidungen.

### **2.3. Beurteilung der möglichen Handlungsfelder zum Umgang mit Logistikflächen**

Gemäss der Studie «Grundlagen für eine trinationale Flächenstrategie Logistik» (TLS-Studie) lassen sich vier Handlungsfelder im Umgang mit Logistikflächen unterscheiden. Innerhalb dieser Bereiche wurden mögliche Handlungsoptionen eruiert (vgl. Abbildung 3). In den folgenden Abschnitten wird auf diese vier Handlungsfelder und die entsprechenden Optionen näher eingegangen.

---

<sup>10</sup> [Raumbeobachtung Siedlung - Kanton Basel-Landschaft \(www.basel.ch\)](http://www.basel.ch) > Raumplanung >Raumbeobachtung > Siedlung



Abbildung 3 Handlungsfelder mit möglichen Ansätzen zum Umgang mit Logistikflächen (Quelle: Studie «Trinationale Logistikstrategie»).

### 2.3.1 Planungs- und Baurecht:

Die TLS-Studie zeigt im Handlungsfeld Planungs- und Baurecht zwei zentrale Ansätze auf: Erstens sollen Logistiknutzungen in jenen Arbeitszonen bzw. Industrie- und Gewerbebezonen zugelassen werden, die dafür geeignet sind. Zweitens sollen die Bauvorschriften – etwa zu Bauhöhe, Baumasse oder zu Kombinationen mit anderen Nutzungen - so gestaltet werden, dass Logistiknutzungen möglichst flächen- und energieeffizient sowie wirtschaftlich optimal genutzt werden können. Dafür könnte das Planungs- und Baurecht Vorgaben und Anreize aufnehmen, um die Rahmenbedingungen für flächeneffiziente Logistiknutzung und Kombinationen mit anderen gewerblichen Nutzungen zu verbessern (vgl. Kapitel 5.4, Handlungsoption H3).

Im Kanton Basel-Stadt sind Logistiknutzungen in der Industrie- und Gewerbezone (Zone 7) uneingeschränkt erlaubt. Mischnutzung mit anderen Arbeitsnutzungen, auch in mehrgeschossigen Gebäuden, ist möglich. In der Zone 7 kann bis zu 40 Meter hoch ohne Vorgaben zu Freiflächen gebaut werden. Damit diese Zone auch künftig für Logistik geeignet bleibt, müssen ausreichend Flächen verfügbar sein und die verkehrliche Erschliessung muss so gestaltet werden, dass Lastwagen problemlos zufahren können, ohne zu viele Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu verursachen.

Im Kanton Basel-Landschaft sind Logistiknutzungen grundsätzlich, je nach Intensität, in Industrie- und Gewerbebezonen zonenkonform. Das kantonale Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) schränkt die mögliche Nutzung in Gewerbebezonen und Industriezonen nicht ein (vgl. § 23 RBG). Mit § 20 und § 28 RBG steht es den Gemeinden gar frei, spezielle Zonen (Spezialzonen) für besondere Nutzungen festzulegen<sup>11</sup>. Das RBG gibt keine weiteren Vorgaben zur Zulässigkeit von Betrieben oder zum möglichen Nutzungsmass. Dabei ist zu beachten, dass Logistiknutzungen ein breites Spektrum umfassen. In der Regel sind sie nicht genau definiert bzw. lassen sich nicht komplett von anderen Nutzungen (z.B. Produktion, Handel usw.) trennen. Deshalb sind Unternehmen mit vorwiegend logistischer Ausrichtung (Logistiknutzungen) in der Regel in Industrie- und Gewerbebezonen angesiedelt. Allerdings können Logistiknutzungen, je nach Intensität (z.B. administrative Arbeiten mit wenig störendem Betrieb), auch innerhalb von Mischzonen (z.B. Wohn- und Geschäftszonen oder Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) zonenkonform sein.

In den basellandschaftlichen Gemeinden bestimmen die jeweiligen kommunalen Zonenreglemente Art und Mass der Nutzung. Die Baselbieter Gemeinden haben damit einen erheblichen Spielraum bei der Ausgestaltung der Gewerbe- und Industriezonen.

Die Logistiknutzung ist mit dem heute durchschnittlichen Flächenbestand von 1,4 Geschossen flächenintensiv. Demonstrationsprojekte haben gezeigt, dass auch eine Nutzung von durchschnittlich

<sup>11</sup> Spezialzonen umfassen Gebiete, die einer besonderen Nutzung dienen wie bspw. Rebbauzone, Familiengartenzone, Abbauzonen usw.

bis zu 3,4 Geschossen machbar sind (vgl. TLS-Studie, Kapitel 3.5, S. 34). Wie ein Beispiel in der Gemeinde Pratteln<sup>12</sup> zeigt, sind zudem mit Logistik kombinierte, mehrgeschossige gewerbliche Mischnutzungen mit dem bestehenden Planungs- und Baurecht (RBG) realisierbar.

Insgesamt ermöglichen die heutigen gesetzlichen Grundlagen sowohl in Basel-Stadt als auch in Basel-Landschaft bereits flächeneffiziente Logistiktutzungen sowie Kombinationen mit anderen gewerblichen Tätigkeiten. Der Regierungsrat erachtet es daher als wichtig, dass die Branche ihre Flächen möglichst effizient nutzt, bevor neue Flächen beansprucht werden. Der Regierungsrat sieht vor diesem Hintergrund keinen Bedarf, die bestehenden gesetzlichen Grundlagen anzupassen.

### 2.3.2 Raumplanung

Die TLS-Studie hält fest, dass mit der Raumplanung die Rahmenbedingungen für die Verfügbarkeit von ausreichend Logistikflächen an geeigneten Standorten verbessert werden könnten. Dies könne etwa mit einer Positivplanung zur expliziten Flächensicherung für die Logistiktutzung in der kantonalen Richtplanung erreicht werden. Damit sollen – aus einer regionalen und interkommunalen Perspektive – bestehende und für die Logistiktutzung geeignete Flächen in Arbeitszonen für die Logistiktutzung vorgehalten werden (vgl. TLS-Studie, Kapitel 5.4, Handlungsoption H1, H2 und H6).

Die TLS-Studie identifiziert im Handlungsfeld «Raumplanung» folgende Ansätze:

- aktive Bodenpolitik
- Identifizierung/Bestimmung geeigneter Logistikflächen
- Förderung interkommunaler Planung
- Sicherung von Logistikflächen

Die Sicherstellung der Verfügbarkeit von Logistikflächen ist herausfordernd. Steigen an den bevorzugten Standorten die Bodenpreise stark an, findet ein Abwanderungs- und Verdrängungsprozess von Logistikunternehmen in Räume mit tieferen Bodenpreisen und guter Verkehrserschliessung statt. Beispiele für Standorte, an denen Logistikunternehmen abgewandert sind, sind das Dreispitzareal oder auch das Grüssenareal, vormals klassische Logistikstandorte, wo inzwischen andere Nutzungen vorherrschen. Neue Logistikcluster entstehen meist an gut erschlossenen Standorten in Zentrumsnähe, wie etwa im Gebiet westlich der Salinenstrasse in Pratteln, wo sich vor 15 bis 20 Jahren Betriebe wie Leimgruber und Planzer angesiedelt haben. Auch der gegenüberliegende Standort von Coop kann in erheblichen Teilen als Logistikbetrieb betrachtet werden. Diese Entwicklungen spiegeln marktwirtschaftliche Entscheidungsprozesse wider, in denen Unternehmen zwischen hohen Bodenpreisen und Transportkosten abwägen.

Im Kanton Basel-Stadt sind die Standorte des trimodalen Terminals Basel Nord, des Hafenbeckens 3 als Erweiterung der Hafenanlage sowie der Umschlagsanlage des SBB Güterbahnhofs (Wolf Nord) im kantonalen Richtplan behördenverbindlich als «Standorte Güterlogistik» festgelegt. Die Logistik ist damit die einzige Wirtschaftsbranche, für die explizit Flächensicherungen auf Richtplanstufe bestehen.

Durch die Verlagerung des internationalen Güterverkehrs in das trimodale Terminal Basel Nord entstehen im Güterbahnhof Wolf erhebliche Nutzungspotenziale in zentraler Lage. Ein grosser Teil der Fläche wurde bewusst nicht umgezont, sondern im Bahnareal belassen, um mindestens 15'000 m<sup>2</sup> Umschlagsfläche sowie ausreichende Verkehrs-, Stau- und Parkflächen für einen City-Logistik-Hub sicherzustellen.

Auch in den übrigen laufenden Arealentwicklungen, wie VoltaNord, Rosental Mitte oder klybeckplus, setzt sich der Regierungsrat dafür ein, trotz des hohen Drucks auf dem Wohnungsmarkt und den

---

<sup>12</sup> Quelle: Projekt FELOG, RAPP, [Logistikstandort Planzer Transport AG in Pratteln](#).

hohen Renditeerwartungen der Grundeigentümer im Wohnungsbau genügend Flächen für die wirtschaftliche Entwicklung zu erhalten. Dadurch bleibt auch künftig ein Angebot an Industrie- und Gewerbeflächen bestehen, was indirekt auch der Logistik zugutekommt.

Aus Sicht des Regierungsrates Basel-Stadt sind damit die wesentlichen Forderungen des Anzuges bereits erfüllt, insbesondere die Identifikation geeigneter Areale sowie die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Logistik in der Raum- und Richtplanung. Eine weitergehende und eigentümergebundene Festlegung von Flächen für bestimmte Branchen in der Nutzungsplanung sowie eine aktive Bodenpolitik zu Gunsten der Logistik lehnt der Regierungsrat ab. Solche Festlegungen würden erheblich in die Eigentumsrechte eingreifen und langfristig die Handlungsspielräume in der Areal- und Stadtentwicklung einschränken.

Im Kanton Basel-Landschaft wurde im Rahmen der Bearbeitung des Vorstosses geprüft, ob bestehende oder künftige Flächen als «Vorranggebiete Logistik» im kantonalen Richtplan ausgewiesen werden sollen. Ein solches Vorgehen erscheint auf den ersten Blick attraktiv, da damit eine gewisse Planungssicherheit für Logistikknutzungen geschaffen, die Flächenkonkurrenz reduziert und die Standortsuche für Logistikunternehmen erleichtert werden könnte.

Eine wirksame Sicherung von Logistikstandorten liesse sich jedoch nicht allein durch eine Bezeichnung im behördenverbindlichen Richtplan erreichen, sondern würde eine grundeigentümergebundene Festlegung in den kommunalen Nutzungsplänen erfordern (Beschluss Gemeindeversammlung). Eine solche Flächensicherung wäre jedoch mit erheblichen Nachteilen verbunden. Es besteht das Risiko, räumlich suboptimale Standorte festzulegen oder andere grundsätzlich geeignete Flächen mangels «Sicherung» nicht mehr für logistische Nutzungen aktivieren zu können. Zudem würde eine verbindliche Zweckbindung einen staatlich geschaffenen Spezialmarkt für Logistikflächen erzeugen. Diese Marktsegmentierung ist wirtschaftlich fragwürdig, da sie Eigentumsrechte einschränkt, die Handelbarkeit von Grundstücken reduziert und zu Wettbewerbsverzerrungen führen kann, indem nur einzelne Unternehmen von gesicherten Standorten profitieren.

Darüber hinaus würde eine solche Festlegung die unternehmerische Flexibilität erheblich einschränken. Auf bestehenden Logistikstandorten wären Nachnutzungen bei einem Eigentümerwechsel auf logistische Nutzungen beschränkt, während auf neu bezeichneten Logistikflächen Planungsunsicherheit für die bestehenden nicht-Logistikbetriebe entstünde. Eine Flächensicherung oder aktive Bodenpolitik beeinflusst zudem die Bodenpreise kaum und vermag die strukturellen Herausforderungen der Logistikbranche – insbesondere hohe Bodenpreise, Nutzungskonkurrenz mit wertschöpfungsstärkeren Branchen sowie die begrenzte Zahlungsbereitschaft der Logistik – nicht zu lösen. Eine raumplanerische Sicherung von Flächen für die Logistik oder gar eine aktive Bodenpolitik zugunsten der Logistikbranche stellen somit einen unerwünschten Markteingriff dar, den der Regierungsrat ablehnt.

Der Regierungsrat Basel-Landschaft verzichtet daher auf die Ausweisung exklusiver Logistikflächen im kantonalen Richtplan und setzt stattdessen auf dezentrale Lösungen innerhalb der bestehenden Industrie- und Gewerbezonon. Im Rahmen der laufenden Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans wird geprüft, (1.) wie die Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung insgesamt gestärkt und besser vor Umnutzungen geschützt werden können und (2.) wie der pauschale Ausschluss von Logistikknutzungen in dafür geeigneten Arbeitsgebieten künftig vermieden werden kann. Zudem soll das Thema Güterverkehr grundsätzlich umfassender thematisiert werden.

Als weitere Handlungsoption eruiert die TLS-Studie eine regional abgestimmte (interkommunale) Planung der Logistikgebiete. Eine regionale Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten erfolgt im Rahmen der bestehenden übergeordneten Planungsinstrumente (kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm). Die Gemeinden haben die Aufgabe, die Abstimmung Siedlung/Verkehr überkommunal zu koordinieren. Dabei steht es den «Regionen<sup>13</sup>» frei, auch spezifische Grundlagen oder

---

<sup>13</sup> [Regionalplanung - Kanton Basel-Landschaft](#)

Instrumente für die Abstimmung von Logistiknutzungen zu erarbeiten. Die Gemeinden eines Handlungsraums<sup>14</sup> können zudem ihre Arbeitszonen, in Abweichung vom festgesetzten Siedlungsgebiet, umlagern und erweitern. Dabei besteht auch die Möglichkeit, kleinteilige Industrie- oder Gewebeparzellen zu grösseren Grundstücksflächen zusammenzulegen (siehe Bericht [Arbeitszonenbewirtschaftung](#)<sup>15</sup> vom Amt für Raumplanung BL).

### 2.3.3 Wirtschafts- und Standortförderung

Der Erfolg des Wirtschaftsraums Basel hängt auch in Zukunft davon ab, dass ausreichend attraktive Flächen für Unternehmen aus verschiedenen Branchen zur Verfügung stehen. Dies muss sowohl in den kantonalen Richtplänen als auch im trinational ausgerichteten Agglomerationsprogramm Basel berücksichtigt werden. Während Dienstleistungsbetriebe insbesondere eine gute Erschliessung im Personenverkehr angewiesen sind, benötigen Unternehmen aus dem sekundären Sektor eine verlässliche Güterversorgung und geeignete branchengerechte Nutzungsauflagen.

Die TLS-Studie zeigt im Handlungsfeld «Wirtschafts-/Standortförderung», dass vor allem zwei Ansätze wesentlich sind:

- Übersicht über Eignung von Flächen für Logistiknutzungen
- Beratung/Unterstützung von Unternehmen auf der Suche nach Logistikflächen

Beide Ansätze – und damit auch eine angemessene Berücksichtigung der Logistikbedürfnisse in der Wirtschaftsförderung (vgl. TLS-Studie, Kapitel 5.4, Handlungsoption H4) – werden durch die Standortförderungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft bereits umgesetzt.

Im Kanton Basel-Stadt verfügt das Amt für Wirtschaft und Arbeit seit 2015 über ein Wirtschaftsflächenportfolio, das eine Übersicht über aktuell und künftig verfügbare Wirtschaftsflächen bietet, einschliesslich solcher für Logistiknutzungen. Seit 2019 ist das Wirtschaftsflächenportfolio online abrufbar (<https://www.wirtschaftsflaechen-basel-stadt.ch/>), wo die Flächen nach den Nutzungskategorien Logistik, Produktion/Gewerbe, Forschung/Entwicklung, Büro/HQ gefiltert werden können. Dies ermöglicht eine schnelle und transparente Übersicht über verfügbare Logistikflächen. Zusätzlich erhält der Regierungsrat jährlich einen öffentlich zugänglichen Bericht zur Marktsituation für Wirtschaftsflächen, der die Eignung der Flächen, auch für Logistiknutzungen, ausweist.

Darüber hinaus unterstützt die kantonale Unternehmenspflege Unternehmen aktiv bei der Suche nach geeigneten Flächen. 2025 wurden 29 Anfragen zur Immobilienvermittlung bearbeitet, darunter vier aus der Logistikbranche. Insgesamt wurde der Kontaktpunkt von Unternehmen mehr als 100-mal genutzt.

Die Standortförderung Baselland betreibt seit August 2025 eine Wirtschaftsflächen-Datenbank, die über das OGD-Portal (Open Government Data) öffentlich zugänglich ist und laufend aktualisiert wird. Die Datenbank erfasst verfügbare Areale und Immobilien ab 1'000 m<sup>2</sup>. Auf dem Wirtschaftsflächen-Dashboard (<https://data.bl.ch/pages/wirtschaftsflaechen/>) werden die Objekte übersichtlich präsentiert und können als Karte, Tabelle oder Factsheet dargestellt werden. Eine Filterung nach verschiedenen Kriterien ist möglich – unter anderem gezielt nach Logistikflächen. Dadurch werden alle der Standortförderung bekannten verfügbaren Logistikflächen transparent zugänglich gemacht. Über das Dashboard hinaus unterstützt die Standortförderung Baselland Unternehmen aller Branchen auf Anfrage aktiv bei der Standortsuche – diese Dienstleistung wird auch von Logistikunternehmen wahrgenommen.

### 2.3.4 Grundlagen und Sensibilisierung

Gemäss TLS-Studie steht in diesem Handlungsfeld die Verbesserung der Faktenlage und Entscheidungsgrundlagen im Vordergrund, um die Rahmenbedingungen für die Logistikflächen zu optimieren. Es werden folgende Ansätze identifiziert:

---

<sup>14</sup> Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, [Raumkonzept](#) (RK), Juli 2025

<sup>15</sup> Abrufbar unter: <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/raumplanung/raumplanung/raumbewirtschaftung/siedlung>

- Raumb Beobachtung, wie sich die Logist knutzungen und die dafür geeigneten Gebiete entwickeln und verändern
- Statistische Grundlagen
- Strategien und Konzepte
- Sensibilisierung für die Notwendigkeit und die Standort- und Flächenbedürfnisse der Logistik

Die Raumb Beobachtung dient als Instrument zur Überprüfung der Wirkung des kantonalen Richtplans. Sie soll insbesondere die Tendenzen der räumlichen Entwicklung sowie die Zielerreichung hinsichtlich der Umsetzung der Planungsgrundsätze und -anweisungen in den vier Sachbereichen der Richtplanung (Siedlung, Verkehr, Landschafts sowie Ver- und Entsorgung) aufzeigen. Die Raumb Beobachtung ist somit das Vollzugs- und Zielcontrolling der Richtplantätigkeit, die in einem gleichlautenden Bericht alle vier Jahre veröffentlicht wird. Mit der Raumb Beobachtung werden die räumliche Entwicklung sowie deren Einflussfaktoren systematisch und laufend verfolgt und ausgewertet. Detaillierte, branchenspezifische Aussagen – einschliesslich der Logistik – lässt die Raumb Beobachtung auf Stufe Richtplanung nicht zu (andere Flughöhe).

Ein spezifisches Monitoring zur Entwicklung von Logist knutzungen wäre grundsätzlich möglich. Zum Beispiel kann anhand der allgemeinen Systematik der Wirtschaftszweige (NOGA<sup>16</sup>) und der Beschäftigtendaten<sup>17</sup> der Anteil der Logist knutzungen pro Gebäude bestimmt werden (Gebäudeklassifikation mit Beschäftigten sowie eine Beschäftigtendichte nach NOGA). Die Vielfalt der Nutzungen in den Arbeitszonen, die stark heterogenen Betriebsstrukturen und teilweise fehlende Daten führen jedoch dazu, dass eine branchenspezifische Auswertung im Rahmen der Raumb Beobachtung wenig Sinn ergibt. Die räumliche Verteilung der Arbeitsplätze nach Branchen – einschliesslich der Logistik – wird kantonsintern bereits berücksichtigt.

Darüber hinaus existieren in beiden Basel bereits zahlreiche Analysen und Berichte zu den Themen Wirtschaftsflächen und Güterverkehr (vgl. Kapitel 1.4), unter anderem das regionale Güterverkehrskonzept sowie das interaktive Dashboard für Wirtschaftsflächen<sup>18</sup> des Kantons BL zur Suche geeigneter Flächen. Die Standortförderungen beider Kantone sowie weitere branchenspezifische Initiativen unterstützen zudem den Austausch zwischen Unternehmen entlang der logistischen Wertschöpfungskette, der Politik, der Verwaltung und der Bevölkerung.

Die Sensibilisierung der Gemeinden, Grundeigentümerschaften, Unternehmen, Bevölkerung, Politik, Verwaltung usw. für die Standort- und Flächenbedürfnisse der Logistik ist eine Daueraufgabe. Diese findet bereits heute auf verschiedenen Ebenen und über unterschiedliche Plattformen statt und trägt dazu bei, das Verständnis für die Rolle und Anforderungen der Logistik im Wirtschaftsraum Basel zu stärken.

## **2.4. Fazit und Schlussfolgerungen**

Die Studie «Grundlagen für eine trinationale Flächenstrategie Logistik» zeigt, dass in der Agglomeration Basel künftig zusätzlicher Bedarf an Logist kflächen entstehen wird und dass die heute verfügbaren Flächen, besonders in zentrumsnahen Lagen, für die Abwicklung der Güterströme bis 2040 nicht ausreichen dürften. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die im Bericht ausgewiesenen Zahlen mit einer gewissen Vorsicht zu interpretieren sind, da sie primär die Bedürfnisse und Wünsche der Logistikbranche berücksichtigen. Die Studie sieht den Handlungsbedarf insbesondere darin, die heutigen, von Logist knutzungen geprägten Flächen zu sichern sowie die bestehenden Flächen effizienter zu nutzen. Insbesondere der Wegfall von Ballungsraum-, Netzwerk- und industriellen Logist kstandorten hätte negative Auswirkungen auf die Versorgungsqualität der Agglomeration.

Zudem kommt die Studie zum Schluss, dass im Bereich der Logist kflächen nicht von einem Marktversagen gesprochen werden kann. Die teilweise Verdrängung logistischer Nutzungen an weniger

---

<sup>16</sup> [Allgemeine Systematik der Wirtschaftszweige \(NOGA\) | Bundesamt für Statistik - BFS](#)

<sup>17</sup> Statistik der Unternehmenstruktur (STATENT)

<sup>18</sup> <https://data.bl.ch/pages/wirtschaftsflaechen/?flg=de-ch>

zentrale Standorte ist vielmehr Ausdruck struktureller Rahmenbedingungen – insbesondere der hohen Flächenpreise in zentralen Lagen – und somit eine Folge marktwirtschaftlicher Mechanismen, und nicht das Resultat einer ineffizienten Flächenallokation durch den Markt.

Zentrale Standorte innerhalb der Agglomeration sind für zahlreiche Branchen attraktiv, nicht nur für die Logistik. Angesichts begrenzter Flächen, zunehmender Nutzungsansprüche und wachsender Konkurrenz ist künftig mit weiteren Verdrängungs- und Verlagerungsprozessen zu rechnen. Neue Flächen lassen sich in der Regel kaum schaffen, bestehende Flächen können jedoch effizienter genutzt werden- etwa durch flächensparende Bauweisen oder durch gemischte Nutzungen.

Die raumplanerischen und baurechtlichen Grundlagen in beiden Kantonen bieten den Gemeinden bereits heute ausreichenden Handlungsspielraum, damit Logistiknutzungen in geeigneten Industrie-, Gewerbe- und teilweise auch Mischzonen flächen- und energieeffizient sowie wirtschaftlich sinnvoll umgesetzt werden können. Insgesamt erscheint daher eine Optimierung der Rahmenbedingungen zielführender als starre planerische Festlegungen.

Die in vier Handlungsfeldern identifizierten Ansätze der TLS-Studie werden in den beiden Kantonen entweder bereits umgesetzt oder würden, nach Einschätzung der beiden Regierungsräte, einen unverhältnismässigen Eingriff in Eigentumsrechte und Marktmechanismen darstellen.

Die Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind somit der Auffassung,

- dass es in beiden Kantonen keine über die bestehenden Richtplaneinträge hinausgehende, grundeigentümergebundene raumplanerische Flächensicherung zugunsten der Logistik braucht,
- dass die bestehenden Wirtschaftsgebiete jedoch stärker vor Umnutzungen geschützt werden sollen,
- und dass im Rahmen der Gesamtüberprüfung des Richtplans Basel-Landschaft geprüft wird, wie der Ausschluss von Logistiknutzungen in geeigneten Arbeitszonen verhindert und wie die Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung insgesamt gestärkt werden können.

### **3. Antrag**

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragt der Regierungsrat dem Landrat, das Postulat [2022/50](#) «Regionales Logistikflächenkonzept» abzuschreiben.

Liestal, 10. März 2026

Im Namen des Regierungsrats

Der Präsident:

Dr. Anton Lauber

Die Landschreiberin:

Elisabeth Heer Dietrich

### **4. Anhang**

- Studie «Grundlagen für eine Trinationale Flächenstrategie Logistik»