

## **Bericht der Bau- und Planungskommission an den Landrat**

**betreffend Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2016**  
2017/300

vom 17. Oktober 2018

### **1. Ausgangslage**

Die am 1. Mai 2014 in Kraft getretene Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) bezweckt einen verstärkten Kulturlandschutz, eine Begrenzung der Bauzonen bei gleichzeitiger Siedlungsentwicklung nach innen sowie eine Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Für die Kantone hat dies neue Richtplananforderungen (Art. 8 und 8a RPG) zur Folge. Solange die kantonalen Richtpläne nicht angepasst und vom Bundesrat genehmigt sind, dürfen die Kantone keine Einzonungen genehmigen. Die Richtplananpassungen müssen bis 1.1.2019 beim Bundesamt für Raumentwicklung eingereicht sein, da sonst deren fristgerechte Genehmigung bis Ende April 2019 (gemäss Art 38a RPG) beim Bund nicht mehr sichergestellt werden kann. Nach dem 30.4.2019 sind bei fehlender Richtplangrundlage weder Einzonungen noch flächengleiche Abtausche möglich. Folgende Themenbereiche sind zu regeln:

- Integration eines behördenverbindlichen Raumkonzeptes;
- Festlegen von Entwicklungszielen hinsichtlich der Anzahl Einwohner und Beschäftigte, verteilt auf Regionen;
- Festlegen des Siedlungsgebiets (längerfristig) in Abhängigkeit von den Entwicklungszielen;
- Festlegen des Gesamtumfangs der Bauzonen im Kanton;
- Sicherstellung der Stärkung einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen sowie der Siedlungserneuerung; Ziel einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen ist eine Erhöhung der Nutzungsdichte (Anzahl Einwohner und Beschäftigte pro Hektare) innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets, ohne die Siedlungsqualität zu vernachlässigen (Wahrung der kulturellen Identität, kurze Wege, nachhaltige Investitionen, erschwinglicher, verfügbarer Wohnraum, weniger Lärm, etc.);
- Sicherstellung der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr.

Dies ergibt für den 2010 durch den Bundesrat genehmigten ersten Richtplan des Kantons Basel-Landschaft (mit Anpassungen 2012, 2013, 2014) den folgenden Überarbeitungsbedarf:

- Es erfolgt eine Anpassung der Richtplangesamtkarte aufgrund der planlichen Neufestlegungen in gewissen Objektblättern (beispielsweise S 1.1, S 2.2 etc.).
- Ein neues Objektblatt «Raumkonzept» (RK) wird geschaffen: Dieses ersetzt das bisherige Konzept der räumlichen Entwicklung (KORE). Ein Grundlagenbericht diente als Basis für das RK und ist Bestandteil der Vorlage. Das Objektblatt umfasst wie das KORE die Themenfelder Siedlung, Verkehr, Natur/Landschaft und Ver-/Entsorgung. Die Ausrichtung ist jedoch strategischer, zudem wurde das neue Objektblatt hinsichtlich Aussagedichte deutlich gestrafft. Es enthält eine Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung sowie Entwicklungen, definiert neu die Perimeter für eine verstärkte Zusammenarbeit in funktionalen Handlungsräumen und in regionalen Zusammenarbeitsräumen und macht inhaltliche Aussagen dazu. Für die sechs funktionalen Handlungsräume Laufental, Leimental, Birstal,

Rheintal-Hülften, Liestal-Frenkentäler und oberes Baselbiet werden Dichteziele festgelegt und das zukünftige Bevölkerungswachstum (Einwohner und Beschäftigte) auf diese Einheiten heruntergebrochen. Dies dient als Grundlage für die Bedarfsberechnung an Bauzonen. Ein- und Umzonungen müssen innerhalb dieser Zusammenarbeitsräume erfolgen. Weiter enthält das Raumkonzept das zu erwartende Bevölkerungswachstum, basierend auf dem Szenario des Bundesamts für Statistik «hoch». Bei zahlreichen Objektblättern erfolgte infolgedessen die Streichung von «KORE» und teilweise ein Verweis auf das neue «Raumkonzept».

- Objektblatt S 1.1 (neu) legt zusammen mit der Richtplangesamtkarte Lage und Umfang des Siedlungsgebiets sowie den Umgang mit dem Siedlungsgebiet im Hinblick auf die Ausscheidung von Bauzonen fest.
- Objektblatt S 1.2 (neu) fixiert die konkreten quantitativen und raumplanerischen Rahmenbedingungen für die Umsetzung des RPG bezüglich Bauzonenerweiterungen behördenverbindlich.
- Das bestehende Objektblatt S 1.2 wird aus dem Richtplan entlassen.
- Das Objektblatt S 2.4 «Standorte für Hochhäuser» bezweckt die Lenkung der Hochhäuser an die aus raumplanerischer und städtebaulicher Sicht geeigneten Standorte.
- Der Richtplan wird mit einem Objektblatt S 3.2 «ISOS» ergänzt und das Objektblatt S 3.1 «Ortsbildschutz» überarbeitet.
- Die statischen Waldgrenzen werden im Objektblatt L 2.3 «Wald» festgelegt. Dies erfolgt aufgrund der laufenden Zunahme des Waldes im Kanton Basel-Landschaft.
- Da aufgrund neuer Erkenntnisse ein Modalsplit von 35 % ÖV-Anteil im Gebiet von Salina Raurica nicht erreicht werden kann, wurde das Objektblatt G 1.4 entsprechend angepasst.

Der Richtplan legt die groben Züge der Siedlungsentwicklung fest und muss vom Bund genehmigt werden. Die Umsetzung erfolgt in den Gemeinden mittels Nutzungsplanungen.

Für Details wird auf die [Vorlage](#) verwiesen.

## **2. Kommissionsberatung**

### **2.1. Organisatorisches**

Die Bau- und Planungskommission behandelte die Vorlage anlässlich ihrer Sitzungen vom 26. Oktober, 9. und 23. November, 7. und 21. Dezember 2017, 18. Januar, 1. Februar, 1. und 15. März, 12. April, 3. Mai, 21. Juni, 23. August und 6. September 2018. Begleitet wurde sie dabei von Regierungsrätin Sabine Pegoraro, Generalsekretär Michael Köhn (bis 21.12.2017), Generalsekretärin Katja Jutzi (ab 18.1.2018), dem Leiter des Amts für Raumplanung, Martin Kolb, und dem Leiter Abteilung Kantonsplanung, Martin Huber.

### **2.2. Eintreten**

Eintreten war unbestritten.

### **2.3. Detailberatung**

#### *2.3.1 Grundsätzliches*

Die Kommission behandelte den Richtplan in insgesamt drei Lesungen. Es wurden zahlreiche redaktionelle Änderungen am Richtplanentwurf vorgenommen, auf welche im Kommissionsbericht nicht spezifisch eingegangen wird. Bei verschiedenen Objektblättern wären aufgrund von geänderten Gegebenheiten Anpassungen erforderlich; die BUD wies darauf hin, dass sich bereits weitere Richtplananpassungen entweder in Erarbeitung oder in der Vernehmlassung befinden. Diese werden dem Landrat zu einem späteren Zeitpunkt unterbreitet. Seitens Kommission wurde dies als problematisch erachtet, da die Beratung zum Teil auf überholten Grundlagen erfolgte. Die BUD

betonte, dass der Kanton dem Bund ein bereinigtes Dokument abliefern muss, welches das Wort «KORE» nicht mehr enthält.

Als Beilage zum Kommissionsbericht findet sich eine Übersicht der bisherigen KRIP-Struktur und der neuen Struktur durch die vorliegende KRIP-Anpassung 2016. Es sind auch die betroffenen Objektblätter der bereits erfolgten Vernehmlassungen der KRIP-Anpassungen 2017 und 2018 ersichtlich.

Inhaltlich wurden seitens einer Minderheit der Kommission die Wahl des Bevölkerungswachstums von jährlich 0,72 % (Objektblatt Raumkonzept) und die Streichung des ÖV-Anteils von 35 % für Salina Raurica (Objektblatt G 1.4) am heftigsten kritisiert. Ein Teil der Kommission störte sich zudem an der Regelungsdichte, die als zu stark empfunden wird. Ansonsten wurde der Richtplan als ausgewogen erachtet. Anhand der Ausführungen der BUD konnte die Kommission im Allgemeinen zur Kenntnis nehmen, dass der Kanton Basel-Landschaft im Vergleich zu anderen Kantonen wie dem Wallis nicht über überdimensionierte Bauzonen verfügt. Die Tatsache, dass gewisse andere Kantone grosse Bauzonen ausgeschieden hatten, war der Auslöser für die Revision des RPG. Beträgt die Auslastung der Bauzonen über den ganzen Kanton gesehen 100 %, muss nicht ausgezont werden, jedoch darf auch nicht zusätzlich neu eingezont werden. Ein weiterer Grund für die Revision des RPG waren diverse Initiativen auf kantonaler und eidgenössischer Ebene, welche die Zersiedelung und Zerstückelung der Landschaft im Visier gehabt hatten.

Die Kommission diskutierte kurz darüber, welcher Handlungsspielraum dem Kanton angesichts der Bundesvorgaben verbleibt. Eine Mehrheit der Kommission betonte, dass sich der Kanton in wirtschaftlicher Hinsicht entwickeln müsse. Die BUD hielt fest, dass die Regierung den Spielraum maximal ausnutzt, den ihr das Gesetz gibt, indem beispielsweise jede Gemeinde ein gleiches Anrecht auf Wachstum hat. Dies ermöglicht dem ländlichen Raum eine Entwicklung. Gemeinden, welche jedoch eine Auslastung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) von weniger als 90 % aufweisen, müssen ihre Bauzonen innerhalb von drei Jahren nach Genehmigung des Richtplans überprüfen und aufzeigen, mit welchen Massnahmen sie die Auslastung erhöhen können.<sup>1</sup> Wiederholt wurde in der Kommission thematisiert, dass der Kanton mit dem neuen Richtplan den Gemeinden stärkere Vorgaben macht; bei gewissen Vorgaben handle es sich um «Planwirtschaft». Die Verwaltung verwies auf die strengen bundesrechtlichen Vorgaben: Als Folge des im RPG festgelegten neuen Mechanismus liegt die Einzonungsbefugnis zwar immer noch bei den Gemeinden, allerdings werden Umfang und Ort im Kantonalen Richtplan bestimmt. Während die Gemeinden in der Vergangenheit ihren Bauzonenbedarf relativ frei und primär mit lokalem Blickwinkel festlegen konnten, ist heute nach vorgeschriebener Methode der Bedarf für die Gesamtheit der Bauzonen des Kantons im Sinne einer maximalen Plafonierung im Richtplan festzusetzen. Ebenfalls im Richtplan zu regeln ist die regionale Verteilung der Bauzonen. Seitens eines Kommissionsmitglieds wurde die Befürchtung geäussert, dass als Folge der neuen gesamtkantonalen Betrachtungsweise die Unterbaselbieter Gemeinden erst bauen könnten, wenn die Oberbaselbieter Gemeinden ihre Bauzonenreserven überbaut hätten. Die BUD wies darauf hin, dass die Gemeinden des Unterbaselbiets Arealentwicklungen an die Hand nehmen müssten, um dies zu verhindern.

Ein Kommissionsmitglied betonte die Wichtigkeit der Verkehrsentwicklung. Um das Verkehrsaufkommen in Grenzen zu halten, brauche es nahe der Arbeitsplätze sinnvollverwiesene auch Wohnraum. Weiter wurde die Frage gestellt, wie die Absprache mit den Nachbarkantonen erfolge und wo diese im Richtplananpassungsprozess stünden. Dazu hielt die Direktion fest, dass die Richtpläne von Basel-Stadt und Aargau bereits vom Bund genehmigt worden seien und derjenige von Solothurn kurz vor der Genehmigung stehe.

<sup>1</sup> Eine Analyse ergab ein Auszonungspotenzial von etwa 32 ha. Es handelt sich dabei um am Rand liegende unerschlossene Wohn-, Misch- und Zentrumszonen oder Parzellen.

### 2.3.2 Richtplangesamtkarte

Die BUD führte aus, dass die rote Linie die Siedlungsgrenze markiert, die nur in Ausnahmefällen überschritten werden darf: 1) bei künftigen Umnutzungen von Gewerbegebieten und 2) wenn bei Wohn-, Misch- und Zentrumszonen ein Abtausch flächengleicher Gebiete stattfindet. Werden viele Gewerbebezonen in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen mit hoher Auslastung umgezont, kann die gesamtkantonale Auslastung unter 100 % fallen - trotz der Wahl des Szenarios «hoch».

### 2.3.3 Raumkonzept (neu)

Die BUD erläuterte, dass das Raumkonzept (RK) Leitsätze zur kantonalen Raumentwicklung (Siedlungsentwicklung nach innen, Abstimmung von Verkehrs- und Siedlungsplanung etc.) sowie strategische Dichtewerte wie die Anzahl Einwohner und Beschäftigte pro Hektare (ha) enthält. Es handelt sich um einen neuen Bestandteil des Richtplans, welcher das bisherige Konzept der räumlichen Entwicklung (KORE) ersetzt. Dessen Themenfelder Siedlung, Verkehr, Natur/Landschaft und Ver-/Entsorgung sind ebenfalls im RK enthalten.

In Analogie zum Agglomerationsprogramm wurden im Richtplan vier Raumtypen festgelegt: innerer Korridor, Regionalzentren, ländliche Entwicklungsachse und ländlicher Siedlungsraum. Der fünfte Typ Kernstadt aus dem Agglomerationsprogramm war für den Kanton Basel-Landschaft nicht relevant, weil dieser über keine solche verfügt. Gemäss Vorgabe des Bundes sollte das Bevölkerungswachstum bevorzugt im inneren Korridor stattfinden und am wenigsten Wachstum im ländlichen Siedlungsraum erfolgen. Eine Gemeinde des inneren Korridors muss im 15-Minuten-Takt mit dem öffentlichen Verkehr bedient werden.

Der Leitsatz 1 erfuhr eine Anpassung, indem die Kommission mit 12:0 Stimmen beschloss, das Wort «attraktiv» zu streichen, da dieses als überflüssig erachtet wurde.

Der Antrag, den Leitsatz 2 mit «und unterstützen» zu ergänzen, wurde von der Kommission mit 4:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen angenommen.

Im Leitsatz 3 gab der 30-Minuten-Takt für Tram und Bahn zu Diskussionen Anlass. Ein Teil der Kommission kritisierte, dass der ÖV quantifiziert werde, der motorisierte Individualverkehr (MIV) hingegen nicht. MIV und ÖV sollten das gleiche Gewicht erhalten und nicht der ÖV stärker betont werden. Die BUD hielt fest, dass es keine sinnvollen Messkriterien für eine Hochleistungs- oder Hauptverkehrsstrasse gibt. Ein Kommissionmitglied stellte den Antrag, den 30-Minuten-Takt zu streichen. Ein zweiter Antrag verlangte die Streichung des Worts «dortige». Die Verwaltung betonte, dass für eine Siedlungsentwicklung sowohl eine gute ÖV- wie auch eine gute MIV-Erschliessung vorausgesetzt wird. Es werden nicht nur die bestehenden Verkehrsachsen erfasst, sondern es können auch neue dazukommen, insofern das ÖV-Angebot ausgebaut wird. Der Richtplan richtet sich an die Behörden und nicht an Grundeigentümer. Die Gemeinden sollen dort verdichten und ihre Innenentwicklungspotenziale nutzen, wo bereits eine gute Erschliessung vorhanden ist. Eine Gegenüberstellung der beiden Anträge ergab ein 6:6-Stimmenverhältnis mit Stichentscheid des Präsidenten für die Streichung des Worts «dortige». Die obsiegende Variante ohne «dortige» wurde mit 8:3 Stimmen bei einer Enthaltung auch der Variante des Regierungsrats vorgezogen.

#### – Szenario «hoch» des Bevölkerungswachstum, Planungsgrundsätze Bst. e)

Das Bundesamt für Statistik (BFS) hat drei verschiedene Wachstumsszenarien (tief, mittel, hoch) für das Bevölkerungswachstum (Einwohner und Beschäftigte) in jedem Kanton ermittelt. Das Szenario «hoch» rechnet für den Kanton Basel-Landschaft mit einer Gesamtbevölkerung im Jahr 2035 von ca. 326'000 Einwohnern. Dies entspricht einem jährlichen Wachstum von rund 0,72 % oder durchschnittlich ca. 2'050 zusätzlichen Einwohnern pro Jahr. Im Vergleich dazu ist der Kanton Basel-Landschaft in den Jahren 2000 bis 2015 im Durchschnitt jährlich um 0,58 % oder 1'520 Einwohner gewachsen.

Gemäss Bundesvorgaben muss die Auslastung der Bauzonen (Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) 100 % betragen. Liegt die Auslastung über 100 %, ist eine Einzonung weiterer Gebiete möglich. Beträgt sie weniger als 100 %, müssen die Kantone Auszonungen vornehmen. Im Kanton Basel-Landschaft beträgt die Auslastung mit der Wahl des Bevölkerungsszenarios «hoch» 100 %<sup>2</sup>, d.h. die Einwohner- und Beschäftigtenkapazität entspricht dem Bedarf in 15 Jahren, womit nicht ausgezont werden muss, jedoch auch die nächsten 15 Jahre auch nicht zusätzlich neu eingezont werden darf.

In der Kommission wurde ausführlich über das von der Regierung angenommene jährliche Bevölkerungswachstum von 0,72 % diskutiert. Die BUD führte aus, dass das Szenario «mittel» ein Wachstum von 0,43 % annehmen würde. Die meisten Kantone haben ein Bevölkerungsszenario «hoch» oder «mittel» gewählt. Als Hauptgründe für die Wahl des Szenarios «hoch» nannte die BUD, dass sich die Gemeinden weiterentwickeln können und keine Auszonungen vorgenommen werden müssen, weil die Auslastung über den gesamten Kanton hinweg bei 100 % gehalten werden kann. Beim Szenario «mittel» hingegen müssten Auszonungen im Oberbaselbiet und im Laufental erfolgen, was bei den betroffenen Gemeinden auf wenig Verständnis stossen würde und auch sehr schwierig wäre, da es kaum noch grössere unbebaute und unerschlossene Flächen zum Auszonen gäbe. Umgekehrt würden sich die rund 30 ha an unerschlossenen und unbebauten Flächen, die zur Auszonung geeignet wären, auf sehr viele kleine Flächen mit zahlreichen Grundeigentümern verteilen. Würde der Auszoningweg beschritten, würde ein sehr langer, sicher 10 – 15 Jahre dauernder Prozess angestossen. Ein Teil der Kommission vertrat die Ansicht, dass mit der Wahl des Szenarios «hoch» einerseits ein pragmatischer Weg gewählt, andererseits aber auch der Weg des geringsten Widerstands gegangen werde, um nicht über Auszonungen diskutieren zu müssen und Rechtsstreitigkeiten in Kauf zu nehmen.

Die Kommission diskutierte kurz über die Möglichkeit, mit dem Richtplan das Bevölkerungswachstum zu steuern. Die Verwaltung hielt dazu fest, dass das Bevölkerungswachstum im fraglichen Zusammenhang nur dazu dient, die Bauzonen zu dimensionieren. Damit wird keiner Gemeinde vorgeschrieben, wie viel sie wachsen muss. Tendenziell rechnet die Verwaltung im inneren Korridor mit einem stärkeren absoluten Wachstum als im ländlichen Siedlungsgebiet. Mit der Vorgabe eines höheren relativen Wachstums für den inneren Korridor könnten die ländlichen Regionen jedoch nur noch in einem sehr geringfügigen Ausmass wachsen, weshalb für alle Regionen ein relativ gleichmässiges Bevölkerungswachstum angenommen wird. Zum Einwand eines Kommissionsmitglieds, dass es sich um sehr theoretische Annahmen handle, antwortete die Direktion, sie setze damit die politische Vorgabe um, nicht auszonen zu müssen. Mit den gewählten Annahmen bleibt die Auslastung wie erwähnt bei 100 %, ansonsten müsste beispielsweise das Oberbaselbiet und das Laufental auszonen, da es gemessen an der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung über zu viele Bauzonen verfügt.

Einige Kommissionsmitglieder wiesen darauf hin, dass sich im Jahr 2035 – der KRIP umfasst einen Zeithorizont von ca. 20 Jahren – wieder die Frage stellen würde, wo Wachstum noch stattfinden könne. Es sollte daran gearbeitet werden, pro Person weniger Bauzonenfläche zu verbrauchen, beispielsweise durch den Bau von mehr Wohnungen pro Flächeneinheit. Ein Kommissionsmitglied stellte den Antrag, das Bevölkerungswachstum auf 0,5 % festzulegen. Dieser Wert liege über dem Bevölkerungsszenario «mittel» des BFS und ermögliche ein moderates Wachstum. Bei einem höheren Wachstum würden die Kosten für Infrastrukturbauten wie Schulen und Verkehrerschliessung die Steuereinnahmen übersteigen. Die Bevölkerung hinterfrage generell das Wachstum, wie die Zustimmung zu Initiativen wie der Masseneinwanderungsinitiative und die Ablehnung von Quartierplanungen zeige. Dagegen wurde ins Feld geführt, ein tieferes Wachstum bedeute Stagnation oder Rückbau für den Kanton. Die Folge der Annahme dieses Antrags wäre eine Rückweisung des KRIP an den Regierungsrat. Weiter wäre Druck auf die Gemeinden erforderlich, Auszonungen vorzunehmen. Die Verwaltung verwies auf den Wunsch der Oberbaselbieter Gemeinden, sich weiter zu entwickeln. Das Wachstum der vergangenen Jahre war zudem meist hö-

<sup>2</sup> Zum Vergleich: Das Wallis hat eine Auslastung von 90 %, Basel-Stadt eine Auslastung von 110 %.

her als das Szenario «mittel» gewesen. Die Frage, welches Bevölkerungswachstum die Nachbarkantone annehmen, wurde wie folgt beantwortet: Basel-Stadt 0,5 %, Solothurn 0,7 % und Aargau 1 %. Ob die Szenarien vom Bund als «mittel» oder «hoch» bezeichnet werden, sagt demnach nichts über den Prozentsatz des Wachstums aus. Die Kommission lehnte den Antrag auf ein tieferes Bevölkerungswachstum mit 7:3 Stimmen bei 3 Enthaltungen ab. Folgende Änderung von Planungsgrundsatz e) beschloss sie hingegen einstimmig mit 13:0 Stimmen:

*Das relative Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten soll im Kanton Basel-Landschaft innerhalb Teilräumen grundsätzlich gleichmässig erfolgen und zwischen 2015 und 2035 eine Zunahme von durchschnittlich rund 0,72 % pro Jahr ermöglichen - rund +0.7.2% pro Jahr betragen.*

Den Antrag, «rund» durch «maximal» zu ersetzen, lehnte die Kommission mit 8:5 Stimmen jedoch ab.

In der Kommission führte die durch den Bund vorgenommene Zuordnung der Gemeinden zu 22 Gemeindetypen zu Diskussionen. Der Medianwert der Bauzonenbeanspruchung sämtlicher Gemeinden eines der Gemeindetypen wird mit dem effektiven Wert in der Gemeinde verglichen; massgebend ist der tiefere Wert. Dieser Wert variiert je nachdem, welchem Gemeindetyp die entsprechende Gemeinde angehört. Die Kommission zeigte sich erstaunt über die Zuteilung gewisser Gemeinden, worauf die Verwaltung erläuterte, dass der Bund diese Zuordnungen vorgenommen hat und ein Raster geschaffen wurde, der für die ganze Schweiz gilt. Die Überarbeitung der Typologie durch den Bund soll erfolgen, sobald alle Kantone ihre Richtpläne an die Vorgaben des Bundes angepasst haben. Die Kommission erachtete diese Typologie des BFS als problematisch, da sie die Realitäten nicht richtig abbilde, indem sie «von oben» und weit entfernt von den lokalen Gegebenheiten definiert wurde und weil sie nicht aktuell sei.

Einem Teil der Kommission war nicht ganz klar, was unter der im Leitsatz 4 angestrebten Siedlungsqualität zu verstehen sei. Die BUD führte dazu aus, dass die Gemeinden in ihren Planungsberichten definieren müssen, welche Qualitäten sie in der gegebenen Situation für sinnvoll halten. Stichworte dazu sind Dichte, Aussenraumgestaltung, Nähe zu ÖV-Haltestellen etc. Darunter könnten sehr viele und situativ unterschiedliche Aspekte fallen, weshalb eine Vorgabe «von oben» nicht möglich ist. Weiter diskutierte die Kommission darüber, dass sich die Ziele der Verdichtung und der Erhöhung der Siedlungsqualität widersprechen könnten. Als Beispiel dafür wurde ein Hochhaus oder höhere Gebäude angeführt, die von den Einwohnern einer Gemeinde nicht immer befürwortet werden. Die Verwaltung wies darauf hin, dass in einem solchen Fall eine Interessenabwägung durch die Gemeinde erfolgen müsse. Ein Kommissionsmitglied ergänzte, dass dies mit einem Zonenplan und unter Mitwirkung der Bevölkerung umgesetzt werden könne. Ein Kommissionsmitglied befürchtete, dass damit ein Eingriff ins Grundeigentum verbunden sei. Seitens BUD wurde jedoch festgehalten, dass sich der Leitsatz an die Gemeinden richte und nicht an die Grundeigentümer, wie der Richtplan als Ganzes sich im Rahmen der bestehenden Gesetzgebung bewegen müsse und „lediglich“ behördenverbindlich sei. Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass es sich um eine Ermunterung an die Gemeinden handle, die Verdichtung mittels Zonenplanreglementen vorzunehmen und beispielsweise mehrgeschossig zu bauen. Im Sinne einer klareren Anweisung stimmte die Kommission mit 6:5 Stimmen bei einer Enthaltung einem Antrag zu, den Leitsatz 4 um ein «dabei» zu ergänzen, verwarf aber die Streichung von «und erhöhen die». Bei einer Gegenüberstellung der obsiegenden Variante und der Regierungsratsvariante wurde allerdings letztere mit 4:4 Stimmen bei 2 Enthaltungen mit Stichentscheid des Präsidenten favorisiert und keine Änderung vorgenommen. Ein weiterer Antrag, den Leitsatz um «unter Wahrung des Privateigentums» zu ergänzen, wurde von der Kommission mit 6:6 Stimmen mit Stichentscheid des Präsidenten ebenfalls verworfen.

#### 2.3.4 Objektblatt S 1.1 Siedlungsgebiet (neu)

Mit dem Objektblatt S 1.1 wird das Siedlungsgebiet für einen längeren Zeithorizont – die nächsten 20 – 25 Jahre – festgelegt, wie die BUD ausführte. Einzonungen dürfen nur innerhalb der Siedlungsgebietsgrenze erfolgen. Ausnahmen bzw. Abweichungen von der roten Linie sind unter gewissen Voraussetzungen möglich, beispielsweise der Abtausch von flächengleichen Zonen, um

raumplanerisch gleichwertige oder bessere Lösungen zu erhalten. Ein Ziel ist die Verdichtung nach innen, d.h. innerhalb der bestehenden Ortskerne. Dabei soll die Siedlungsqualität gleichzeitig erhöht oder zumindest erhalten werden. Die Forderung des Bundes zielt auf eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen ab. Diesbezüglich ergäben sich jedoch praktische Probleme, wenn eine Verdichtung bringende Projekte wie Hochhäuser bei Volksabstimmungen in den Gemeinden abgelehnt werden, wurde in der Kommission argumentiert. Aufgabe der Gemeinden sei es, Arealentwicklungen anzustossen, welche eine qualitative hochwertige Verdichtung mit sich bringen, entgegnete die BUD.

Ein Kommissionsmitglied zeigte sich erstaunt darüber, dass die sozialen Auswirkungen der Verdichtung nicht bezeichnet werden können, da es sicher entsprechende Studien gebe. Beispielsweise seien Gemeinschaftsräume oder Spielplätze zu schaffen, damit die Menschen Begegnungsmöglichkeiten erhalten.

Die Kommission stellte keine Änderungsanträge zu diesem Objektblatt.

### 2.3.5 Objektblatt S 1.2 Bauzonen (neu)

Die BUD erläuterte die in Planungsgrundsatz a) in Kap. D. (Beschlüsse) festgelegte Prioritätenordnung für die Generierung neuer Wohnfläche: Als erstes sollen bebaute Wohnzonen verdichtet oder unbebaute Wohnzonen bebaut werden, zweitens Zonen öffentlicher Nutzung, Arbeitszonen etc. umgezont werden und erst in dritter Priorität sollen Einzonungen erfolgen. Für die Umnutzung von Arbeitszonen/Zonen für öffentliche Werke und Anlagen (OeWA) zu Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (2. Priorität) müssen bestimmte Voraussetzungen erfüllt sein: nachzuweisender Bedarf, Gesamtkonzeption und ÖV-Erschliessungsgüte. In den Entwicklungsgebieten gemäss Objektblatt S 2.2 besteht ein Interesse, ÖV-nahe Geschäfte und Wohnnutzungen zu verdichten. In der Kommission stellte sich die Frage, wer entscheide, ob eine Gemeinde die beiden ersten Prioritäten erfülle. Gemäss BUD muss die Gemeinde den Bedarf nachweisen, d.h. die zukünftigen Einwohner gemessen an der Auslastung der Bauzonen. Mittels Kapazitätsberechnung<sup>3</sup> soll die Innenentwicklung sichergestellt und gewährleistet werden, dass erst dann eingezont wird, wenn keine andere Möglichkeit mehr besteht. Ein Kommissionsmitglied wies auf die Probleme bei der praktischen Umsetzung hin: Einer Gemeinde mit überbauten Wohnzonen werde die Verdichtung schwerer fallen als einer mit unüberbauten Zonen. Die BUD wies darauf hin, dass jede Gemeinde entscheiden kann, wie sie verdichtet; es besteht lediglich die Vorgabe, pro fünf Jahre um 2 % zu verdichten.

Zu Bst. d) der Planungsgrundsätze stellte ein Kommissionsmitglied die Frage, ob bei einer Neueinzonung eine absolute Festlegung der Ausnutzungsziffer sinnvoll sei, da beispielsweise dreigeschossige Häuser in einer Randzone nicht ins Ortsbild passen, obwohl die Verpflichtung bestehe, so viele Geschosse zu bauen. Die BUD verwies auf den Auftrag des Bundes, bei Neueinzonungen eine dichte Bebauung sicherzustellen. Dagegen wurde argumentiert, dass Einzonungen am Ortsrand somit an der Gemeindeversammlung scheitern würden. In gewissen, am Hügel liegenden Randgebieten seien dreigeschossige Bauten überdies nicht sinnvoll. Die BUD hielt fest, dass bei entgegenstehenden überwiegenden Interessen eine Abweichung möglich ist. Auf Fragen aus der Kommission erklärte die Verwaltung, dass Bst. d) für Einzonungen und nicht für Umzonungen gelte.

Eine Erweiterung von Arbeitszonen ist in allen Gemeinden möglich, hielt die Verwaltung fest, sofern die folgenden Voraussetzungen erfüllt sind: projektbezogen, oder wenn sich bestehende Betriebe am Rande einer Arbeitszone vergrössern wollen und dies nicht nach innen tun können. Bei der Erweiterung oder Neuansiedlung von kantonal bedeutsamen Betrieben mit mehr als 75 Beschäftigten, wenn keine geeignete Alternative in den bestehenden Arbeitszonen vorhanden ist, können Arbeitszonen ebenfalls erweitert werden. Die Notwendigkeit der Einzonung muss auf Basis

<sup>3</sup> Siehe Vorlage S. 22.

der Arbeitszonenbewirtschaftung<sup>4</sup> nachgewiesen und regional abgestimmt werden. Die Kommission diskutierte eingehend über das Kriterium der Anzahl Beschäftigter. Dieses ermögliche keine Aussage über die Wertschöpfung eines Betriebs. Die Verwaltung erläuterte, dass es um Betriebe mit einer bestimmten Grösse geht, für welche die Standortsuche schwierig ist. Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob bspw. ein grosses IKEA-Zentrum mit zwei Angestellten keine Chance hätte. Die Verwaltung verwies auf den Planungsgrundsatz Bst. g), gemäss welchem von diesem Kriterium abgewichen werden kann. Es erfolgt in jedem einzelnen Fall eine Prüfung durch die Standortförderung, die in einem Mitbericht begründen muss, weshalb eine Einzonung erfolgen soll. Eine abschliessende Festlegung im Richtplan wird als nicht sinnvoll erachtet.

Zu den Planungsgrundsätzen Bst. f), g) und Bst. h) legte die BUD der Kommission neue Vorschläge vor. Zu Bst. f) betonte sie, dass eine Einzonung eine Erweiterung bestehender Gewerbezonon darstellt; neue Zonen sollen an bestehende anschliessen.

~~Erweiterungen von Zonen für Arbeitsnutzungen sind in allen Gemeinden projektbezogen möglich für bestehende Betriebe, die am Rande der Bauzonen angesiedelt sind und deren bauliche Erweiterung ohne Neueinzonung nachweislich nicht möglich ist. Die Einzonungen sind hinsichtlich Lage regional abzustimmen. Die Notwendigkeit der Einzonungen ist auf der Basis der Arbeitszonenbewirtschaftung nachzuweisen.~~

Die Mehrheit der Kommission begrüsst die Neuformulierung der BUD zu Bst. f) und stimmte dieser stillschweigend zu. Die Gemeinden könnten somit in ihrem eigenen Interesse beurteilen, welche Wertschöpfung die Neuansiedlung eines Unternehmens bringe. Die Festlegung der Anzahl der Beschäftigten und der Wertschöpfung erscheine nicht sinnvoll, weil damit der ländliche Raum benachteiligt werde. In der 2. Lesung wurde im letzten Satz folgende Ergänzung beantragt: «Die Notwendigkeit der Einzonungen ist auf der Basis der Arbeitszonenbewirtschaftung *und fehlender zumutbarer Standorte in bestehenden Zonen* nachzuweisen.» Diese wurde mit 7:4 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.

Weiter schlug die BUD vor, den Bst. g) zu streichen. Ein Kommissionsmitglied verwies auf die Problematik für kleine Gemeinden, die bereits um 30 Arbeitsplätze froh seien. Die Kommission stimmte der Streichung des ganzen Bst. g) mit 7:4 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

Mit der Streichung von Bst. g) wurde Bst. h) zu Bst. g). Inhaltlich wurde der neue Bst. g) von der Kommission in der Neuformulierung gemäss Vorschlag der BUD

~~Die Bauzonenerweiterung für Arbeitsnutzungen ist als Erweiterung bestehender Arbeitszonen festzulegen. Die Einzonungen sind hinsichtlich Lage regional abzustimmen. Die Notwendigkeit der Einzonungen ist auf der Basis der Arbeitszonenbewirtschaftung nachzuweisen.~~

mit 10:2 Stimmen angenommen.

Zu Planungsanweisung Bst. a) führte die BUD auf die Frage eines Kommissionsmitglieds hin aus, dass ca. 20 Gemeinden über eine Auslastung von weniger als 90 % verfügen. Diese müssen ihre Bauzonen innerhalb von drei Jahren überprüfen und aufzeigen, mit welchen Massnahmen die Auslastung erhöht werden kann. Der Kanton wird keinen Druck auf die Gemeinden ausüben, damit sie auszonon. Ortsplangesamtrevisionen sind die Gelegenheit, das Problem anzugehen.

Zu Planungsanweisung Bst. b) war einem Kommissionsmitglied nicht klar, wie die Gemeinden nachweisen können, wie einerseits die Nutzung gesteigert und andererseits das übergeordnete Strassennetz das Verkehrsaufkommen aufnehmen könne, und was eine Gemeinde tue, bei der nur ersteres nachgewiesen werden könne. Die BUD verwies auf das Agglomerationsprogramm, das Massnahmen enthält, welche auf die Siedlungsentwicklung abgestimmt sind. Zudem müssen die richtplanrelevanten Verkehrsinfrastrukturen in den Richtplan aufgenommen werden. Ein Kommissionsmitglied vertrat das Anliegen, 0,72 % müsse das maximale Wachstum darstellen, und Gemeinden sollten die Möglichkeit haben, auch weniger zu wachsen. Die Verwaltung wies darauf hin, dass das Maximum je Region berechnet wird und das Mehrwachstum einer Gemeinde kom-

<sup>4</sup> Diese ist noch durch die Verwaltung zu definieren.

pensiert werden muss. Es handelt sich – wie bereits erwähnt – um eine Bedingung für neue, zusätzliche Einzonungen, die grundsätzlich nicht erfolgen sollten, und nicht um einen Zwang, 0,72 % zu wachsen.

Ein Kommissionsmitglied stellte zu Bst. c) der Planungsanweisungen die Frage, weshalb der ländliche Siedlungsraum von der Möglichkeit einer Neueinzonung für eine Arbeitsnutzung ausgeschlossen sei. Die BUD hielt fest, dass kleinere Betriebe erweitern können, wenn sie nichts anderes finden; für grössere Betriebe sind genügend Gewerbezone im ländlichen Raum vorhanden. Zu der Frage, wie die überdurchschnittliche Wertschöpfung definiert werde – es handle sich um eine problematische Grösse – verwies die BUD auf die Standortförderung, die zusammen mit dem Unternehmen entscheidet, ob dieses die Kriterien erfüllt. Es handelt sich um eine Zielgrösse. Somit findet eine Abwägung im Einzelfall statt. In der Kommission gingen die Meinungen darüber auseinander: Einerseits wurde die Vorgabe als für Investoren abschreckend bezeichnet, andererseits wurde argumentiert, Investoren würden ohnehin jeweils die Standortförderung kontaktieren und nicht den KRIP studieren. Ein Teil der Kommission vertrat die Ansicht, dass die vorhandenen Zonen zuerst «aufgefüllt» werden sollten, bevor neu eingezont werden solle. Die Verwaltung hielt fest, dass eine Ausnahmesituation vorliegen muss, damit eingezont werden kann, wobei dies an bestimmte Bedingungen geknüpft ist. Kleine Betriebe können problemlos in vorhandenen Gewerbezone untergebracht werden. Auf Vorschlag der BUD beschloss die Kommission mit 9:0 Stimmen bei 2 Enthaltungen folgende Änderung der Planungsanweisung c):

*Bei Einzonungen von für-Arbeitsgebietennutzungen weisen die Gemeinden im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV insbesondere nach:*

*die regionale abgestimmte Lage und den Bedarf Einzonungsbedarf im Sinne der Planungsgrundsätze e) – g);*

Zu Diskussionen Anlass gab das Gebiet «Blözen» südlich des Friedhofs Pratteln. Es steht der Vorwurf im Raum, der Kanton habe dieses Gebiet still ausgezont. In Pratteln unterstützen 26 Private sowie die Bürgergemeinde die Aufnahme des Gebiets «Blözen» in das Siedlungsgebiet. Die BUD verwies auf die 2004 in einer Volksabstimmung angenommene Initiative «Blözen nicht überbauen»; infolgedessen wurde das Gebiet durch die Gemeinde ausgezont. Zudem bestehen planerische Konflikte, die aus fachlicher Sicht gegen eine Ausweisung des Gebiets «Blözen» als Siedlungsgebiet bzw. Bauzonenerweiterungsgebiet im KRIP sprechen: gesamtantonale Auslastung von 100 %, schlechte ÖV-Erschliessung, Konflikte mit Fruchtfolgefächern, und genügend Flächen in Pratteln/Rheintal, die verdichtet werden können. Aus Gleichbehandlungsgründen müssten weitere Flächen, verteilt auf 25 Gemeinden, aufgenommen werden, was voraussichtlich vom Bund nicht genehmigt würde. Es handelt sich um eine Nichtbauzone, deren künftige Nutzung nicht festgelegt ist.

### 2.3.6 Objektblatt S 1.3 Siedlungstrenngürtel (Anpassung)

Es handelt sich um eines der Objektblätter, so die BUD, bei welchem der Bezug zum neuen Raumkonzept anstatt zum früheren KORE vorgenommen werden muss. Den Antrag eines Kommissionsmitglieds, im ganzen Dokument «Raumkonzept» anstatt nur «RK» zu schreiben, nahm die Kommission stillschweigend an. Ansonsten stellt die Kommission keine Änderungsanträge zum Objektblatt.

### 2.3.7 Objektblatt S 2.1 Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen (Anpassung)

Die BUD führte aus, dass das Raumplanungsgesetz die hochwertige Entwicklung, d.h. die Verdichtung nach innen, verlangt. Dazu bestehen zwei Möglichkeiten: die dichtere Bebauung unüberbauter Bauzonen (vor allem in ländlichen Gemeinden) und die Umnutzung bzw. Arealentwicklung oder Transformation von Zonen mit gewerblichen/öffentlichen Nutzungen (in städtisch geprägten Gemeinden). Bei Ortskernen im ländlichen Raum muss zwischen Schutz und Nutzung abgewogen werden. Quartierplanungen müssen gewisse Mindestnutzungsdichten und eine gute ÖV-Erschliessung aufweisen. Die BUD wies darauf hin, dass Quartierpläne zu Diskussionen in den Gemeinden führen und in einer Volksabstimmung scheitern können. Weiter betonte sie die starke Rolle der Gemeinden im Prozess der Verdichtung.

Der Ergänzungsantrag eines Kommissionsmitglieds, in Kap C. (Voraussichtliche Auswirkungen) «für den öffentlichen *und für den Langsamverkehr*» wurde von der Kommission mit 6:5 Stimmen bei einer Enthaltung abgelehnt.

### 2.3.8 Objektblatt S 2.2 Entwicklungsgebiete (neu)

Entwicklungsgebiete sind ÖV-nahe gelegen und weisen z.T. erhebliches Entwicklungs- und Verdichtungspotenzial auf. Sie befinden sich in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen sowie in Arbeitszonen. Da mit zunehmender Einwohnerdichte die Bedeutung des Autos abnimmt und diejenige des ÖV und Langsamverkehrs zunimmt, sind diese Entwicklungsgebiete geeignet für dichtere Arealentwicklungen.

Zum Planungsgrundsatz Bst. a) wurde die Frage aufgeworfen, ob die ÖV-Erschliessungsgüte B eine Feststellung oder ein Ziel sei, und wie der heutige Stand sei. Die BUD wies darauf hin, dass bestehende und zukünftige Entwicklungsgebiete dieses Merkmal aufweisen müssen. Ein Kommissionsmitglied störte sich an der einseitigen Ausrichtung auf einen Verkehrsträger; der MIV werde nicht erwähnt. Zum Vorschlag, die Erschliessungsgüte per se zu definieren, führte die BUD aus, dass es zurzeit keine anerkannte Methode gibt, die MIV-Güte zu definieren. Weiter wies ein Kommissionsmitglied darauf hin, dass beim Mikrozensus der MIV überwiege und der ÖV-Anteil bei 20 % liege. Gemäss Verwaltung geht es vorliegend vor allem um die Frage, wo aus kantonaler Optik prioritär verdichtet werden soll: in Gebieten mit einer guten ÖV-Erschliessung. Damit besteht eine höhere Wahrscheinlichkeit, dass trotz mehr Einwohner und Beschäftigten die Strassen zumindest nicht massiv mehr belastet werden. Für Gemeinden besteht aber keine Einschränkung; sie haben die Möglichkeit, anderswo zu verdichten. Für Arbeitsgebiete ist die Nähe zu einem Autobahnanschluss vorgegeben.

Zu den örtlichen Festlegungen hielt ein Kommissionsmitglied fest, dass bei der Ausscheidung einer Zone als W3 keine Garantie bestehe, dass die vorgegebene Einwohnerzahl tatsächlich erreicht werden könne. Bei einer Zonenplanrevision sind die Gemeinden verpflichtet, die Vorgaben des Richtplans, d.h. die Mindestdichte, umzusetzen, führte die BUD aus. Die Entwicklungsgebiete sind notwendig, um die zukünftige Bevölkerungsentwicklung abzudecken. Sie wurden definiert, damit eine gewisse Dichte in diesen Gebieten zumindest erreicht wird.

Die Kommission stellte keine Änderungsanträge zum Objektblatt.

### 2.3.9 Objektblatt S 2.3 Bahnhofsgebiete (Anpassung)

Die BUD erläuterte, dass Bahnhofsgebiete Hotspots der Siedlungsentwicklung sind. Das geplante Hochhaus in Liestal ist im Sinne des kantonalen Richtplans. Der Bund gibt vor, dass Mindestdichten festzulegen sind. Zudem hat der Kanton den Auftrag, zusammen mit dem Agglomerationsprogramm Park-and-Ride-Konzepte zu erarbeiten. Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, wie es mit einem Bike-and-Ride-Konzept aussehe. Es gibt kein übergreifendes Veloabstellplatzkonzept, hielt die Verwaltung fest. Ein solches ist vor allem lokal zwingend, hat aber keine regionale Auswirkungen, im Unterschied zu Park-and-Ride.

Die Kommission diskutierte kurz über den Begriff «Haltestellen von kantonaler Bedeutung». Diese haben gesamtkantonal eine übergeordnete Bedeutung, erläuterte die BUD. Dazu gehören gewisse S-Bahn-Haltestellen und diejenigen Tramhaltestellen mit Umsteigefunktion.

Zu Kap C. (Voraussichtliche Auswirkungen) schlug ein Kommissionsmitglied vor, die Einflüsse auf die Umwelt zu präzisieren. Die Änderung wurde stillschweigend angenommen.

Natur/Landschaft	▪ <del>keine</del> allfällige Brach-/Ruderallflächen im Umfeld der Bahnhöfe kommen unter Druck
Grundwasser/Boden	▪ <del>keine</del> nicht beurteilbar

Auf Vorschlag eines Kommissionsmitglieds ergänzte die Kommission in Kap. D. (Beschlüsse) die Planungsanweisung a) stillschweigend und nahm eine Streichung in Planungsanweisung d) an:

*a) Die Bahnhöfe und Haltestellen von kantonaler Bedeutung sind als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete im Sinne der Ziele (gemäss Buchstabe b B.) auszugestalten (Entwicklungsschwerpunkte).*

*Die BUD Der Kanton erarbeitet ein P+R-Konzept in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen. Zur Koordination nutzt sie er (...).*

Letzterer Antrag war die Folge des Hinweises eines Kommissionsmitglieds, dass die Zusammenarbeit nicht nur mit den Nachbarkantonen, sondern auch mit dem angrenzenden Ausland erfolgen solle. Darauf entgegnete die Verwaltung, dass dies ohnehin im Rahmen des Agglomerationsprogramms getan wird und die Ergänzung nicht notwendig ist.

### 2.3.10 Objektblatt S 2.4 Standorte für Hochhäuser (neu)

Das Thema Hochhäuser wurde in der Kommission intensiv diskutiert. Als Einführung hielt die BUD fest, dass Hochhäuser einerseits einen Beitrag zur Verdichtung leisten, andererseits visuell eine Herausforderung darstellen und sehr verkehrintensiv sind. Der Kanton hat Standortanforderungen definiert. Weicht eine Gemeinde davon ab, muss sie ein Hochhauskonzept erstellen und mit den Nachbargemeinden abstimmen.

Ein Teil der Kommission bemängelte bei den Zielen, dass nur eine gute ÖV-Erschliessung gefordert werde. Damit entstehe der Eindruck, nur diese sei relevant und es bedürfe keiner Strasse oder keiner Fuss- und Velowege. Die Vorgaben seien möglichst offen zu halten. Andere Kommissionsmitglieder verwiesen auf die Präzisierungen bei den Planungsanweisungen. Hochhäuser sollten nicht an Standorten ohne ÖV-Anschluss gebaut werden. Die Verwaltung hielt fest, dass auch der MIV in der Planungsanweisung a) erwähnt wird. Die Auswirkungen auf den Verkehr müssen nachgewiesen werden. Die Kommission bevorzugte mit 8:5 Stimmen den Antrag, unter Kap. B. (Ziele) beim Ziel a) eine «gute Verkehrserschliessung» anstatt einer «guten ÖV-Erschliessung» gegenüber dem Antrag «Die Hochhausstandorte berücksichtigen dabei eine gute Verkehrserschliessung, insbesondere eine gute ÖV-Erschliessung.» Diese Änderung wurde mit 8:5 Stimmen auch der Variante des Regierungsrats vorgezogen.

Ein Kommissionsmitglied wies darauf hin, dass es mit der Aussage in Kap. B. (Ziele) Bst. a), Hochhäuser müssten am richtigen Ort stehen, nur falsche und richtige Standorte gebe. Dem Antrag, «richtig» durch «geeignet» zu ersetzen, stimmte die Kommission stillschweigend zu.

Zum Bst. a) der Planungsgrundsätze in Kap. D. (Beschlüsse) führte die BUD auf Nachfrage hin aus, dass Erschliessungsgüte B einen 10-Minuten-Takt beispielsweise eines Trams bedeute. Ein Hochhaus kann in einer Entfernung von 150 – 200 Metern von entsprechenden Haltestellen realisiert werden. Sind die Voraussetzungen von Bst. a) kumulativ erfüllt, kann direkt ein Quartierplan erstellt werden, ansonsten braucht es ein überkommunales Hochhauskonzept. Dies gilt auch, wenn nur eine Erschliessung durch den Bus besteht. Ein Kommissionsmitglied beantragte, den zweiten Punkt des Bst. a) zu ergänzen: «Sie weisen eine gute Verkehrserschliessung, insbesondere eine ÖV-Erschliessungsgüte B und besser auf.» Die Kommission stimmte dem Antrag mit 10:2 Stimmen bei einer Enthaltung zu.

Bei den Planungsgrundsätzen, Bst. a) wurde das Thema der Gestaltung des Aussenraums von Hochhäusern eingehend diskutiert. Ein Teil der Kommission betonte, dass diese Gestaltung eine gute Qualität aufweisen müsse. Die BUD hielt fest, dass dies Aufgabe der Gemeinde ist und eine Quartierplanung möglicherweise an einer Gemeindeversammlung scheitert, wenn dieser Faktor vernachlässigt wird. In Muttenz beispielsweise waren Ausgleichsmassnahmen vorgesehen. Um den Gemeinden den nötigen Spielraum zu belassen, sollte keine Ergänzung des Richtplans erfolgen. Ein Kommissionsmitglied war der Meinung, dies sei Sache des Planers und Investors, der es berücksichtigen würde, wenn er attraktiven Wohnraum schaffen wollte. Für ein Festhalten im Richtplan spreche, so ein anderes Mitglied, die Klarheit für Gemeinden und Investoren, dass sie dies beachten müssten. Die Kommission folgte dieser Ansicht nicht.

Der dritte Punkt «Öffentlichkeitscharakter des Sockelgeschosses (...)» in Planungsanweisung a) gab zu kontroversen Diskussionen Anlass. Einerseits wurde seine Streichung vorgeschlagen, da jeder Planer diese Überlegungen anstellen müsse, andererseits wurde es für richtig gehalten, dass im Planungsbericht darüber Rechenschaft abgelegt werde. Zudem habe die Gemeinde einen gewissen Einfluss darüber, was im Sockelgeschoss realisiert werde und könne mit dem Investor verhandeln. Ein Dorfkern solle nicht leblos werden. Die Kommission sprach sich mit 8:5 Stimmen für die Beibehaltung der Formulierung des Regierungsrats aus und ergänzte auf Antrag eines Kommissionsmitglieds den Punkt mit 7:5 Stimmen bei einer Enthaltung: «Öffentlichkeitscharakter des Sockelgeschosses und des Aussenraums». Die Kommission diskutierte über den Antrag, im dritten Punkt zusätzlich die folgende Anpassung vorzunehmen: «Abstimmung der Nutzung auf die bestehende Zentrumsstruktur des Ortes». Ein Argument gegen die Streichung lautete, dass ein Hochhaus zu einem neuen Zentrum werden könne und das bestehende Dorfzentrum dadurch beeinflusst werde. Bei den Quartierplänen werde dies auch nicht vorgeschrieben. Die Verwaltung führte aus, dass andere Nutzungen als Wohnen eine Konkurrenz zum Ortskern darstellen können, was einer Gemeinde bewusst sein sollte. Die Gegner des Antrags hielten fest, dass ein Quartierplan mit einem Hochhaus an der Gemeindeversammlung wohl nicht angenommen werde, wenn das Konzept nicht überzeuge. Die Problematik der leeren Dorfzentren solle nicht verstärkt werden. Der Antragsteller zog den Antrag daraufhin zurück.

Ein Kommissionsmitglied beantragte, beim zweitletzten Punkt der Planungsanweisung a) «Verkehrskapazitäten» durch «Verkehrsvolumen und die Kapazitäten der Strasse/Schiene» zu ersetzen. Der Antrag wurde zugunsten der Formulierung «Auswirkungen auf den Verkehr» anstatt «Auswirkungen auf das Verkehrsvolumen» zurückgezogen und die Änderung einstimmig mit 13:0 Stimmen angenommen.

Ebenso zu Diskussionen führte der Hinweis auf die «mikroklimatischen Auswirkungen» im letzten Punkt der Planungsanweisung a). Die Verwaltung hielt fest, dass die Durchlüftungsfrage zu klären ist, damit das Hochhaus nicht die Luft abbremst. Der Standort, d.h. Geometrie und Distanz zwischen den Gebäuden, sei wichtig, ebenso seien die Auswirkungen eines Hochhausclusters relevant, ergänzten Kommissionsmitglieder. Der BUD war es wichtig, dass die Gemeinden die Thematik anschauen, räumte aber ein, dass eine Kompensation nicht wirklich möglich ist. Der Antrag auf Streichung des Satzes «mikroklimatische Auswirkungen.... » wurde mit 11:2 Stimmen abgelehnt. Der Antrag, «bzw. kompensiert» zu streichen, weil dies ohne Prozentangabe bedeute, dass eine 100%-ige Kompensation erforderlich sei, wurde hingegen einstimmig gutgeheissen.

### 2.3.11 Objektblatt S 3.1 Ortsbildschutz (Anpassung)

Die Kommission diskutierte über den Widerspruch zwischen Ortsbildschutz, d.h. den Schutz des Bestands, und der Siedlungsentwicklung. Die BUD führte aus, dass in ländlichen Gemeinden häufig nur im Ortskern innere Nutzungsreserven (Dachstöcke, Ökonomiegebäude etc.) vorhanden sind. Die Siedlungsentwicklung soll hochwertig erfolgen und die historische Struktur beachten. Eine zeitgemässe Umnutzung bzw. bauliche Erweiterung historischer Baustrukturen soll möglich sein. Dazu muss die Gemeinde im Planungsbericht eine Interessensabwägung zwischen Schutz und Nutzung vornehmen. Ein Kommissionsmitglied war der Meinung, die im Richtplan angedachte Umsetzung führe zu toten Ortskernen. Ortsbildpflege sei Sache der Gemeinden. Verdichtetes Bauen in Ortskernen solle möglich sein. Der Richtplan widerspreche dem kürzlich vom Landrat beschlossenen Denkmal- und Heimatschutzgesetz (DHG). Die durch das DHG vorgesehene Lockerung müsse im Richtplan ersichtlich sein.

Die BUD betonte, dass sich der KRIP im Unterschied zum DHG an Kantons- und Gemeindebehörden und nicht an Grundeigentümer richtet. Das Gesetz ist Voraussetzung für den Inhalt des Richtplans. Mit der Gesetzesrevision wurde statuiert, dass der Kanton zu kommunal schützenswerten Gebäuden nichts zu sagen hat, sondern dies Sache der Gemeinden ist; diese sollen die Ortskernentwicklung bestimmen. Die Zonenvorschriften legen fest, was schützenswert ist und wie das Ganze umgesetzt werden soll. Das Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) enthält die verschiedenen Schutz- und raumplanerischen Entwicklungsinstrumente. Deshalb können mit dem

Richtplan keine Gebäude unter Schutz gestellt werden. Es besteht ein Zielkonflikt zwischen der Verdichtung der Ortskerne und dem Erhalt des historischen Kulturguts. Die Gemeinde muss Lösungen finden und Interessen abwägen. Der Aussage der Verwaltung, vor allem ländliche Gemeinden hätten kein Entwicklungskonzept, wird widersprochen: Gemeinden wüssten sehr wohl, wie sich ihre Gemeinde entwickeln soll.

Ein Kommissionsmitglied stellte zum Objektblatt S 3.1 die Ergänzungsanträge, welche die Entwicklung und Belebung der Ortskerne verbessern sollten. Eine Lockerung der Vorschriften sei erforderlich, damit eine Verdichtung möglich werde.

Die Verwaltung hielt dazu fest, der Kanton wolle keine Priorisierung der Weiterentwicklung gegenüber den Schutzziele festlegen, um die Gemeinden nicht zu bevormunden. Die Entwicklungsziele sind von den Gemeinden an erster Stelle festzulegen, danach erfolgt eine Interessenabwägung. Die BUD schlug folgende Präzisierung in Kap. B. (Ziele) vor: «Der Innen- und Weiterentwicklung der Ortskerne (...) wird eine grosse Bedeutung beigemessen.» Die Kommission stimmte der Ergänzung mit 11:1 Stimmen zu.

Die BUD schlug in Kap. D. (Beschlüsse) bei den Planungsgrundsätzen einen neuen Bst. a) vor:

*Die Nutzung der bestehenden Innenentwicklungspotenziale insbesondere ländlicher Gemeinden ist von kantonalem Interesse. Es handelt sich um den Aus- und Umbau bestehender Gebäudevolumen, Anbauten, Ersatzbauten und Bauten in Baulücken.*

Die Ergänzung wurde von der Kommission mit 11:0 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen.

### 2.3.12 Objektblatt S 3.2 ISOS (neu)

Die Vorgaben betreffend ISOS gelten nur für Gemeinden, die Ortsbilder von nationaler Bedeutung haben, führte die Verwaltung aus. Das Bundesgesetz verlangt eine systematische Berücksichtigung von ISOS. Auf den Einwand eines Kommissionsmitglieds, dass auch ISOS nur eine Empfehlung und keine Pflicht bedeute, hielt die Verwaltung fest, dass ISOS als Planungsgrundlage zwingend ist und berücksichtigt werden muss, d.h. eine Interessenabwägung zu erfolgen hat. Eine Streichung von ISOS aus dem kantonalen Richtplan würde für die Praxis nichts ändern. Die BUD wies darauf hin, dass ISOS umstritten sei, da es in Konflikt zur Vorschrift des RPGs stehen kann, verdichten zu müssen.

Ein Teil der Kommission war der Ansicht, der letzte Abschnitt in Kap. A. (Ausgangslage) gebe zu Diskussionen Anlass, da nicht klar sei, wo die Grenze zwischen mittelbar und unmittelbar liege. Die Verwaltung verwies auf die Landratsvorlage (S. 34), in welcher die Problematik erläutert wird. Der Antrag eines Kommissionsmitglieds auf eine Umformulierung

*(...) kommt dem ISOS zwar keine unmittelbare, aber doch mittelbare Geltung zu., aber Für den Kanton und die Gemeinden besteht eine Berücksichtigungspflicht. (...)*

wurde mit 11:0 Stimmen bei einer Enthaltung angenommen.

### 2.3.13 Objektblatt S 3.3 Lärmschutz (Anpassung)

Das Objektblatt wurde durch den Regierungsrat rein formal angepasst, indem «KORE» gelöscht wurde.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob die voraussichtlichen Kosten für verbleibende Lärmsanierungen von CHF 12 Mio. in Kap. C. (Voraussichtliche Auswirkungen) noch korrekt sei. Die BUD verwies darauf, dass es sich um eine grobe Kostenschätzung handelt und schlug vor, die Zahl auf CHF 6 Mio. festzulegen. Die Sanierungsfrist gemäss Lärmschutzverordnung wurde verlängert, so können noch weitere Lärmsanierungsprojekte erarbeitet werden. Die Kommission stimmte der Änderung stillschweigend zu.

#### 2.3.14 *Objektblatt S 4.1 Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (Anpassung)*

Die BUD führte aus, dass eine Arbeitszone zur Wohn-, Misch- und Zentrumszone umgezont werden kann, wenn eine gute ÖV-Erschliessungsqualität besteht. Vorausgesetzt ist ein Quartierplan, der ein Konzept über die Langfristabsichten und eine Darstellung der Auswirkungen auf den Verkehr, die Umweltverträglichkeit, die Wirtschaft und die städtebauliche Qualität enthält. Ein aktuelles Beispiel betrifft Aesch Nord, wo ein Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung liegt. Der Kanton ist verpflichtet, langfristig sicherzustellen, dass es genügend solche Arbeitsgebiete gibt. Eine Umnutzung kann über den Regierungsrat mittels Fortschreibung der Richtplankarte erfolgen, ohne dass der Landrat damit befasst werden muss. Gewerbezone an guten Standorten sollen unter einem gewissen Schutz stehen, da davon nicht unendlich viele vorhanden sind.

Die Auflage der guten ÖV-Erschliessung wurde in der Kommission erneut erörtert. Eine Mischnutzung sollte auch ohne eine solche Erschliessung möglich sein. Die BUD erwiderte, dass eine solche Auflage Sinn macht, sobald es Geschäftsnutzungen mit mehr Beschäftigten und mehr Einwohnern gibt. Es fehle ein Hinweis auf den Langsamverkehr, hielt ein Kommissionsmitglied fest. Es erscheine nicht sinnvoll, wenn sämtliche Bewohner eines 60m hohen Hochhauses mit dem Auto kommen, weshalb die ÖV-Erschliessung gut sein müsse. Ein Gebiet, das umgezont werde, muss eine ÖV-Erschliessungsgüte A oder B aufweisen, führte die Verwaltung aus, die Berücksichtigung des Veloverkehrs wird implizit über andere Objektblätter gesichert.

Ein Kommissionsmitglied schlug vor, in Bst. b) bei den Planungsgrundsätzen in Kap. D. (Beschlüsse) «in Gebieten mit guter Erschliessungsqualität» anstatt «in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessungsqualität» zu schreiben. Somit würden alle drei Verkehrsträger gleich behandelt. Ohne diesen Zusatz erhielten die Gemeinden mehr Spielraum, ansonsten lehne der Kanton eine Umnutzung ab, wenn noch keine gute ÖV-Erschliessung bestehe. Die BUD wies darauf hin, dass die sehr gute MIV-Erschliessung grundsätzlich gegeben ist, weil die Gebiete ursprünglich genau nach diesem Kriterium als Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung ausgeschieden wurden. Für eine Umzonung braucht es eine gute ÖV-Qualität und eine gute Erschliessung für den Langsamverkehr. Wohnen soll nicht mitten in einem Arbeitsgebiet ermöglicht werden, weil dies Reklamationen wegen Lärm zur Folge hat. Ein Kommissionsmitglied hielt fest, dass dies vermieden werden sollte. Es gebe jedoch auch Beispiele wie Münchenstein, wo die Mischnutzung historisch gewachsen sei und gut funktioniere. Das Ziel besteht darin, betonte die BUD, die Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung zu schützen. Ursprünglich war ein absoluter Schutz vorgesehen und auch von der Standortförderung gutgeheissen worden, jedoch wurde dieser gelockert; nun können solche Gebiete unter gewissen Voraussetzungen umgenutzt werden. Ein Kommissionsmitglied stellte zur Diskussion, ob das Nebeneinander von Arbeiten und Wohnen erwünscht sei. Die BUD hielt dazu fest, dass es eine enge räumliche Verzahnung von Wohnen und Arbeiten (gewerblich, industriell) aus Lärmschutzgründen häufig Probleme generieren würden. Betriebe müssten in Lärmschutzmassnahmen investieren, wenn die Grenzwerte überschritten werden. Zudem funktioniert die Idee, dass am gleichen Ort gewohnt und gearbeitet würde nicht wirklich, da oft mehrere Personen im Haushalt arbeiten, meist nicht am gleichen Ort. Die Kommission lehnte den Antrag auf Streichung des ÖV mit 9:4 Stimmen ab.

Insgesamt stellte die Kommission keine Änderungsanträge zum Objektblatt.

#### 2.3.15 *Objektblätter S 4.2 Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken (Anpassung), S 5.1 Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen (Anpassung), S 5.2 Standort für verkehrsintensive Einrichtungen (Anpassung), S 5.3 Sport- und Erholungszentrum St. Jakob (Anpassung)*

Der Regierungsrat hat an den Objektblättern nur eine formelle Anpassung vorgenommen. Die Kommission hatte keine inhaltlichen Anträge.

Zu Objektblatt S 5.3 hatte ein Kommissionsmitglied allerdings festgehalten, eine S-Bahnhaltestelle St. Jakob müsse im Richtplan erwähnt werden. Die BUD führte aus, dass sich die dafür erforderlichen grossen Investitionen gemessen am Nutzen nicht rechnen. Einem anderen Kommissionsmit-

glied erschien nicht nachvollziehbar, weshalb die Haltestelle nicht realisiert werden könne, obwohl die Anlagen vorhanden seien.

### 2.3.16 Objektblatt L 1.1 Aufwertung Fließgewässer (Anpassung)

Der Regierungsrat hat an den Objektblättern nur eine formelle Anpassung vorgenommen. Die Kommission stellte keine inhaltlichen Anträge.

### 2.3.17 Objektblatt L 1.3 Naturgefahren (Anpassung)

Der Regierungsrat hat an den Objektblättern nur eine formelle Anpassung vorgenommen. Die Kommission stellte keine inhaltlichen Anträge.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage, ob die voraussichtlichen Kosten für den Kanton noch aktuell seien. Die Verwaltung schlug nach Absprache mit dem Amt für Wald folgende Streichungen bzw. Neuformulierungen unter Kap. A (Ausgangslage) vor, welchen die Kommission stillschweigend zustimmte:

*Seit 2011 verfügt der Kanton über Gefahrenkarten für das Baugebiet. Die Umsetzung der Gefahrenkarten erfolgt im Rahmen der Nutzungsplanungen der Gemeinden. Die Gefahrenkarten sind im Rahmen der verfügbaren Ressourcen bei geänderten Verhältnissen nachzuführen. Auslöser sind Überarbeitungen der Nutzungsplanung, neue Erkenntnisse zu Naturgefahren (Oberflächenabfluss, Naturereignisse) oder Schutzbauten sein. Bis anhin besteht im Kanton Basel-Landschaft nur für die Gemeinde Waldenburg eine Gefahrenkarte in der vom Gesetzgeber verlangten Form. Der Landrat hat mit Beschluss vom 19. Oktober 2006 dem Projektantrag "Naturgefahrenkarte Basel-Landschaft" und der Errichtung einer regierungsrätlichen Kommission "Naturgefahren" zugestimmt und einen Verpflichtungskredit von brutto 4,15 Mio. CHF als Kostendach bewilligt. Der Bund und die Basellandschaftliche Gebäudeversicherung beteiligen sich mit zusammen 3 Mio. CHF an den Gesamtkosten. Der Abschluss des Projektes ist für 2011 vorgesehen*

Gelöscht wurden zudem die Planungsanweisungen a) und c).

In Kap. C. (Voraussichtliche Auswirkungen) stimmte die Kommission stillschweigend einer Änderung zu, wonach «Erarbeitung» durch «Nachführung» von Gefahrenkarten ersetzt wird.

### 2.3.18 Objektblatt L 2.1 Landwirtschaftsgebiet (Anpassung)

Der Regierungsrat hat eine formelle Anpassung am Objektblatt vorgenommen, indem «Forst» durch «Wald» ersetzt wurde. Die Frage nach dem Unterschied zwischen Forst und Wald beantwortete die BUD dahingehend, dass es sich um eine Präzisierung des Amts für Wald handelt. Der Begriff «Wald» ist umfassender als der Begriff «Forst». Die Kommission beantragte keine Änderungen am Objektblatt.

### 2.3.19 Objektblatt L 2.2 Fruchtfolgeflächen

Die Kommission diskutierte eingehend über das Thema Fruchtfolgeflächen. Diese Flächen wurden aufgrund von Bodenkartierungen in den 90er Jahren erhoben, führte die BUD aus. Zusammen mit dem Bund wurde festgelegt, welche Eigenschaften dazu führen, dass eine Parzelle Fruchtfolgeflächenqualität aufweist. Die damalige Kartierung fand nur ausserhalb der Bauzonen statt. Aktuell gibt es innerhalb der Bauzonen keine Fruchtfolgeflächen. Jedoch weisen verschiedene Areale, die ausgezont wurden, möglicherweise Fruchtfolgeflächenqualität auf. Der Kanton erteilte einem Büro den Auftrag, die Kartierung zu ergänzen. Das entsprechende Kontingent ist relativ eng. Die Auswertung sollte im 2. Quartal 2018 vorliegen, danach soll das Objektblatt Fruchtfolgeflächen überarbeitet werden. Mit der RPG-Revision gibt es eine Änderung bezüglich Fruchtfolgeflächen. Im Richtplan sollten das kantonale Interesse einerseits und der Umgang mit Fruchtfolgeflächen andererseits definiert werden. Ein Abtausch von Bauzonen darf keine Verschlechterung bei den Fruchtfolgeflächen ergeben. Es bestehen gewisse Regelungen im KRIP, aber diese entsprechen keinem absoluten Schutz. Einem Kommissionsmitglied ist es ein Anliegen, dass es nicht möglich sein sollte, dass minderwertiges Land ausgezont und fruchtbares Ackerland eingezont wird.

Ein Kommissionsmitglied stellte die Frage nach den Konsequenzen der Streichung von Bst. b) in Kap. D. (Beschlüsse), die der Bundesrat vorgenommen hatte. Der Bund verlangt einen Mindestbestand an Flächen, um in Krisenzeiten autark sein zu können. Jeder Kanton hat ein Kontingent zu-

geordnet erhalten. Der Kanton Basel-Landschaft muss demnach mindestens 9'800 ha schützen. Mit ausgezonten Flächen, bei denen der Verdacht besteht, dass es sich um eine Fruchtfolgefläche handelt, und bei ehemaligen Deponien, die mithilfe eines entsprechenden Bodenaufbaus zu Fruchtfolgeflächen aufgewertet werden, sollen ca. 60 – 70 ha an neuen Fruchtfolgeflächen gewonnen werden. Die BUD stellt in Aussicht, das Objektblatt in einer nächsten Richtplananpassung inhaltlich zu aktualisieren.

Die Kommission beantragte keine Änderungen am Objektblatt.

#### *2.3.20 Objektblatt L 2.3 Wald (Anpassung)*

Die Verwaltung führte aus, dass statische Waldgrenzen eingeführt wurden, um die unerwünschte Ausdehnung des Waldes zu verhindern und den ursprünglichen Zonenzweck zu erhalten. Statische Waldgrenzen können entlang von sämtlichen Nutzungszonen festgelegt werden und müssen im Richtplan stehen. Somit können Bäume bauzonen- oder kulturlandseitig der statischen Waldgrenze ohne Rodungsbewilligung entfernt werden, auch wenn die Bäume sonst dem Wald zuzuordnen wären. Der Wald jenseits der statischen Waldgrenze ist geschützt. Grundlage für die Festlegung der statischen Waldgrenzen ist ein Waldfeststellungsverfahren. Die Festlegung der statischen Grenzen erfolgt nur dort, wo dies nötig ist (z.B. entlang Bauzonen, landwirtschaftliche Grenzertragslagen etc.).

Die Kommission beantragte keine Änderungen am Objektblatt.

#### *2.3.21 Objektblätter L 3.1 Vorranggebiet Natur und L 3.2 Vorranggebiet Landschaft*

Der Regierungsrat nahm lediglich eine redaktionelle Anpassung vor. Die Kommission beantragte keine Änderungen am Objektblatt.

Ein Kommissionsmitglied hielt fest, dass in Kap. B. (Ziele) in Bst. a) «zu erweitern» neu sei und stellte die Frage, ob es sich um einen generellen Grundsatz handle. Die BUD bestätigte dies und führte aus, dass weitere Gebiete (vor allem Wald) unter Schutz gestellt bzw. bestehende Gebiete erweitert werden sollen.

#### *2.3.22 Objektblatt L 4.1 Ausflugsziele im Jura*

Ein Kommissionsmitglied fragte nach dem Umgang mit Ausflugszielen, die nicht mehr benötigt würden. Die BUD stellte eine Anpassung des Objektblatts in Aussicht. Die Kommission beantragte keine Änderungen am Objektblatt.

#### *2.3.23 Objektblatt L 4.2 Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet (Anpassung)*

Die Kommission beantragte keine Änderungen am Objektblatt.

#### *2.3.24 Objektblatt V 2.1 Verkehrsinfrastruktur – übergeordnete Projekte (Anpassung)*

Die Kommission beantragte keine Änderungen am Objektblatt. Ein Kommissionsmitglied fragte aber zum Kap. D. (Beschlüsse), Festsetzung, ob der Zentrumsanschluss Liestal noch relevant sei und worum es sich bei der Vororientierung Rheinüberquerung im Raum Pratteln handle. Bei letzterer, führte die Verwaltung aus, handelt es sich um eine Trasseesicherung. Angedacht ist eine weitere Rheinüberquerung mit einer Strasse. Die inhaltlichen Änderungen sollen mit der KRIP-Anpassung 2017 erfolgen.

#### *2.3.25 Objektblatt V 2.2 Kantonsstrassennetz (Anpassung)*

Der Antrag auf Streichung der Festsetzungen zu den Umfahrungen Rickenbach und Waldenburg in Kap. D (Beschlüsse) wurde in der 1. Lesung mit 10:1 Stimmen angenommen. In der 2. Lesung wurde dieser Punkt nochmals diskutiert und die Streichungen mit einstimmigem Beschluss bei einer Enthaltung rückgängig gemacht. Ein wichtiges Argument dafür war, dass eine öffentliche

Vernehmlassung zur Streichung erforderlich gewesen wäre. Die Kommission beantragte somit keine Änderung am Objektblatt.

#### 2.3.26 *Objektblatt V 2.3 Schienennetz (Anpassung)*

Die Frage eines Kommissionsmitglieds, weshalb der Margarethenstich noch aufgeführt werde, verwies die BUD auf die Möglichkeit von Trasseesicherungen. Deshalb sind auch Vorhaben erhalten, deren Umsetzung zum jetzigen Zeitpunkt nicht realistisch erscheinen, deren Raum aber dafür gesichert wird. Ein Richtplaneintrag bedeutet nicht, dass das Projekt realisiert wird.

Die Kommission beantragte keine Änderung am Objektblatt.

#### 2.3.27 *Objektblatt V 3.1 Langsamverkehr / Wegnetze: Kantonale Radrouten (Anpassung)*

Die Frage nach der Aktualität der voraussichtlichen Kosten wurde mit dem Hinweis beantwortet, dass sich das Objektblatt in Überarbeitung befindet. Die BUD verwies darauf, dass die entsprechende Landratsvorlage in der öffentlichen Vernehmlassung sei. Die Kommission beantragte keine Änderungen am Objektblatt.

#### 2.3.28 *Objektblatt V 3.2 Wanderwege (Anpassung)*

In der Kommission wurde die Frage aufgeworfen, ob bei geteerten Wanderwegen im Wald der Belag entfernt werden müsse (Kap. D. (Beschlüsse), Planungsgrundsatz a)). Die BUD präziserte, dass der Hartbelag bei Wanderwegen ausserhalb der Baugebiete nach Möglichkeit zu ersetzen ist, entweder durch vorhandene oder neu zu schaffende Wanderwege, während Wanderwege ausserhalb der Baugebiete, die neu auf einer grösseren Strecke mit Hartbelag versehen werden, unbedingt zu ersetzen sind. In der Kommission wurde über Notwendigkeit und Varianten des Ersatzes und mögliche Konsequenzen diskutiert. Die Verwaltung führte aus, dass im Einzelfall Aufwand und Nutzen abgewogen werden müssen.

Die Kommission beantragte keine Änderungen am Objektblatt.

#### 2.3.29 *Objektblätter V 3.3 Fusswege (Anpassung) und V 3.4 Historische Verkehrswege (Anpassung)*

Die Kommission beantragte keine Änderungen zu den Objektblättern.

#### 2.3.30 *Objektblätter VE 1.1 Grundwasser (Anpassung), VE 1.2 Abbau (Anpassung) und VE 1.3 Mobilfunkanlagen (Anpassung)*

Die BUD kündigte eine weitere Anpassung des KRIP zum Thema Abwasser und Abwasserleitungen an, welche im April 2018 vom Regierungsrat in die Vernehmlassung geschickt worden war. Ein Kommissionsmitglied fragte nach den Standorten für den Salzabbau und weshalb im Richtplan nichts dazu erwähnt sei. Die BUD verwies auf die Richtplangesamtkarte, in welcher diese enthalten sind, und schlug folgende Ergänzung in Kap. A. (Ausgangslage), 2. Absatz, vor, die die Kommission stillschweigend beschloss:

*«Der Perimeter des Konzessionsgebiets ist Bestandteil des Konzessionsvertrags zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Aktiengesellschaft Vereinigte Schweizerischen Rheinsalinen. Der Konzessionsvertrag läuft im Jahr 2025 aus.»*

Der Perimeter des Konzessionsgebiets ist Bestandteil des Konzessionsvertrags zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Schweizer Salinen AG und damit nicht Gegenstand des KRIP.

#### 2.3.31 *Objektblatt VE 2.1 Energie (Anpassung)*

In Kap. A. (Ausgangslage) beschloss die Kommission auf Anregung eines Kommissionsmitglieds hin stillschweigend eine Anpassung aufgrund der Revision des Energiegesetzes.

*Gemäss dem geltenden Energiegesetz vom 4. Februar 1994 16. Juni 2016 will der Kanton, dass:*

eine sichere, umweltgerechte, breit gefächerte und volkswirtschaftlich optimale Versorgung mit Energie gefördert wird hohe Versorgungssicherheit im Kantonsgebiet gewährleistet ist;

Energie sparsam, rationell und umweltschonend verwendet wird;

nicht erneuerbare Energie möglichst durch erneuerbare Energie ersetzt wird der Endenergieverbrauch bis 2050 gegenüber dem Jahr 2010 insbesondere durch die Senkung des Heizwärmebedarfs um 40% reduziert wird;

der Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergieverbrauch (ohne Mobilität) bis 2030 auf mindestens 40% gesteigert wird;

die Abhängigkeit von importierter nicht erneuerbarer Energie möglichst gesenkt vermindert wird.

### 2.3.32 Objektblätter VE 2.2 Elektrische Übertragungsleitungen (Anpassung) und VE 2.3 Rohrleitungen (Anpassung)

Beim Objektblatt VE 2.2. wurde vorgeschlagen, die Jahreszahlen im Kap. D. (Beschlüsse) anzupassen, jedoch verwies die BUD darauf, dass es sich um Inhalte gemäss Sachplan Übertragungsleitungen des Bundes handelt. So beantragte die Kommission keine Änderung an den Objektblättern.

### 2.3.33 Objektblatt VE 3.1 Deponien (Anpassung)

Ein Kommissionsmitglied erkundigte sich nach dem Vorgehen für die Festsetzung der Standorte für Deponien. Die Verwaltung erläuterte, dass sie zuerst mögliche theoretische Standorte für Deponien festlegt. Die Standortsuche erfolgt durch ein Ingenieurbüro und parallel werden die Gemeinden und Bauunternehmungen gebeten, Standorte einzugeben. Danach werden nach bestimmten Kriterien geeignete Orte ausgewählt. In einem zweiten Verfahren werden die Standorte nach einem weiteren Kriterienset in eine Eignungsreihenfolge gebracht. Die ersten 10 – 15 Standorte werden zusammen mit den Gemeinden nochmals begutachtet und parallel die Grundeigentümer informiert.

Die Kommission beantragte keine Änderung am Objektblatt.

### 2.3.34 Objektblätter G 1.1 – G 1.4 Salina Raurica: Arbeitsgebiete, Wohngebiete, Landschaft und Verkehr (Anpassung)

Die BUD führte zu Salina Raurica aus, dass der Kanton eine vorbildliche, d.h. nachhaltige Arealentwicklung anstrebt. Die Zahlen basierten auf dem Mikrozensus Mobilität und Verkehr des Bundes. Der ÖV-Anteil im gesamten Kanton Basel-Landschaft beträgt 28 %; somit erscheint ein ÖV-Anteil von 35 % für Salina Raurica sehr anspruchsvoll und kann nur in einem urbanen Gebiet erreicht werden. In der Basler Innenstadt liegt der Anteil bei etwas über 40 %. Die 35 % wären nur mit der Förderung des autofreien Wohnens, einer Verknappung der Parkplätze und der Definition spezifischer Koeffizienten für die einzelnen Nutzungen (in Bezug darauf, wie viel jede Nutzung an den einzelnen Verkehrsträgern beanspruchen darf) erreichbar.

Bei Objektblatt G 1.4 gab vor allem der oben erwähnte geänderte Modalsplit Anlass zu Diskussionen. Mit der Streichung der Zahl könne der Verkehr nicht mehr gesteuert werden und es drohe ein Verkehrskollaps. Die Frage, ob die Anzahl zusätzlicher Fahrten definiert werden könne, wurde von der BUD bejaht, jedoch handelt es sich bei Kapazitätsannahmen nur um Momentaufnahmen. Eine Vorgabe für jedes einzelne Grundstück, wie viel Verkehr es verursachen darf, führt jeweils zu grossem Widerstand. Auf die Frage nach der Definition eines möglichst hohen Modalsplits hielt die Verwaltung fest, dass der ÖV in diesem Gebiet möglichst gestärkt werden soll. Der Modalsplit sei nicht das richtige Mass, hielt ein Kommissionsmitglied fest, da er nur die Einwohner berücksichtige, jedoch nicht die Arbeitnehmer. In Salina Raurica seien auch Arbeitsplätze geplant. Zudem sei es nicht sinnvoll, ein Gebiet isoliert anzuschauen. Während der eine Teil der Kommission die Wichtigkeit einer messbaren Zielgrösse betonte, begrüusste der andere Teil die Streichung der Zahl: Zu viele Ziele könnten eine wirtschaftliche Entwicklung bremsen. Die Zielsetzung ziehe als staatliche Vorgabe weitere Investitionen in den ÖV nach sich, solange sie nicht erreicht sei. Dies entspreche jedoch nicht dem Bedürfnis der Mehrheit der Verkehrsteilnehmer. Dieser Ansicht wurde entgegengehalten, dass die Vorgabe dazu diene, alles zu unternehmen, um den ÖV-Anteil zu

erhöhen. Es handle sich um eine Rahmenbedingung. Der Hinweis, dass Gewerbe, das viel MIV generiert, die anderen Verkehrsträger behindere, stützte diese Haltung. Ein Mobilitätsmanagement sei erforderlich, auch um die lokalen Auswirkungen zu berücksichtigen.

Die BUD hielt fest, dass der Verkehr nach der Tramverlängerung ab Bahnhof Pratteln, nach Verlegung der Rheinstrasse und nach Abschluss der Arealentwicklung (100%-ige Siedlungsentwicklung) überall beträchtlich zunehmen wird. Die Kreisel sollten nicht überlastet sein, jedoch die Autobahn A2. Das Strassensystem in Salina Raurica ist auf die zu erwartende Nachfrage ausgelegt und kann diese bewältigen. Wichtig ist die Entlastung durch die verlängerte Tramlinie.

Ein Kommissionsmitglied stellte zur Planungsanweisung Bst. e) den Antrag, die Formulierung «ÖV-Anteil von 35 %» als Zielangabe beizubehalten (anstatt «möglichst hoher ÖV-Anteil»). Die Kommission lehnte den Antrag mit 8:5 Stimmen ab. Insgesamt stellte die Kommission somit keine Änderungsanträge zu den Objektblättern.

#### **2.4. Anpassung des Landratsbeschlusses**

Die Diskussion über den Landratsbeschluss ergab, dass einzig die Objektblätter RK und G 1.4 bei einer Minderheit der Kommission abgelehnt wurden, weshalb zu diesen eine separate Abstimmung erfolgte. Den unbestrittenen Objektblättern aus Ziff. 1 des Landratsbeschlusses stimmte die Kommission mit 8:3 Stimmen bei 2 Enthaltungen zu, während Objektblatt RK mit 8:5 Stimmen und Objektblatt G 1.4 mit 8:4 Stimmen bei einer Enthaltung zugestimmt wurde.

Auf Nachfrage eines Kommissionsmitglieds führte die Verwaltung zu Ziffer 5 aus, dass der Richtplan nach dem Beschluss durch den Landrat grundsätzlich in Kraft tritt, allerdings die Objektblätter RK, S 1.1 und S 1.2 aufgrund der Übergangsbestimmungen gemäss Art. 38a RPG erst mit der Genehmigung des Bundesrats behördenverbindlich werden. Ein Kommissionsmitglied beantragte eine Präzisierung, um im Landratsbeschluss diesbezüglich mehr Klarheit zu schaffen. Infolgedessen schlug die BUD eine Umformulierung der Ziffer 5 vor:

*Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft. Davon ausgenommen sind die Objektblätter RK (Raumkonzept Basel-Landschaft), Siedlungsgebiet (S 1.1) und Bauzonen (S 1.2), die erst mit der Genehmigung durch den Bundesrat in Rechtskraft erwachsen (Art. 38a RPG).*

Eine weitere Anpassung in Ziffer 7 erfolgte aus formalen Gründen.

Die Ziffern 3 – 8 wurden von der Kommission einstimmig, mit 12:0 Stimmen, genehmigt.

#### **3. Antrag an den Landrat**

Die Kommission empfiehlt dem Landrat mit 8:4 Stimmen, gemäss untenstehendem Landratsbeschluss zu entscheiden.

17.10.2018 / ps

#### **Bau- und Planungskommission**

Urs Kaufmann, Präsident

#### **Beilagen**

- Landratsbeschluss (von der Kommission geändert)
- Übersicht KRIP Objektblätter vor und nach Anpassung 2016, weitere Anpassungen
- Objektblätter (von der Kommission geändert)

*von der Kommission geändert*

**Landratsbeschluss**

**betreffend Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2016**

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

1. Die Anpassung 2016 des Kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (KRIP), bestehend aus der Richtplangesamtkarte sowie

Objektblatt RK	Raumkonzept Basel-Landschaft (neu)
Objektblatt S 1.1	Siedlungsgebiet (neu)
Objektblatt S 1.2	Bauzonen (neu)
Objektblatt S 1.3	Siedlungstrenngürtel (Anpassung)
Objektblatt S 2.1	Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen (Anpassung)
Objektblatt S 2.2	Entwicklungsgebiete (neu)
Objektblatt S 2.3	Bahnhofsgebiete (Anpassung)
Objektblatt S 2.4	Standorte für Hochhäuser (neu)
Objektblatt S 3.1	Ortsbildschutz (Anpassung)
Objektblatt S 3.2	ISOS (neu)
Objektblatt S 4.1	Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (Anpassung)
Objektblatt S 4.2	Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken (Anpassung)
Objektblatt S 5.1	Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen (Anpassung)
Objektblatt S 5.2	Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen (Anpassung)
Objektblatt S 5.3	Sport und Erholungszentrum St. Jakob (Anpassung)
Objektblatt L 1.1	Aufwertung Fliessgewässer (Anpassung)
Objektblatt L 1.3	Naturgefahren (Anpassung)
Objektblatt L 2.1	Landwirtschaftsgebiet (Anpassung)
Objektblatt L 2.2	Fruchtfolgeflächen
Objektblatt L 2.3	Wald (Anpassung)
Objektblatt L 3.1	Vorranggebiet Natur (Anpassung)
Objektblatt L 3.2	Vorranggebiet Landschaft (Anpassung)
Objektblatt L 4.1	Ausflugsziel im Jura (Anpassung)
Objektblatt L 4.2	Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet (Anpassung)
Objektblatt V 2.1	Übergeordnete Projekte (Anpassung)
Objektblatt V 2.2	Kantonsstrassennetz (Anpassung)
Objektblatt V 2.3	Schiennetz (Anpassung)
Objektblatt V 3.1	Kantonale Radrouten (Anpassung)
Objektblatt V 3.2	Wanderwege (Anpassung)
Objektblatt V 3.3	Fusswege (Anpassung)
Objektblatt V 3.4	Historische Verkehrswege (Anpassung)
Objektblatt VE 1.1	Grundwasser (Anpassung)
Objektblatt VE 1.2	Abbau (Anpassung)
Objektblatt VE 1.3	Mobilfunkanlagen (Anpassung)
Objektblatt VE 2.1	Energie (Anpassung)
Objektblatt VE 2.2	Elektrische Übertragungsleitungen (Anpassung)
Objektblatt VE 2.3	Rohrleitungen (Anpassung)
Objektblatt VE 3.1	Deponien (Anpassung)
Objektblatt G 1.1	Salina Raurica, Arbeitsgebiete (Anpassung)
Objektblatt G 1.2	Salina Raurica, Wohngebiete (Anpassung)

Objektblatt G 1.3  
Objektblatt G 1.4

Salina Raurica, Landschaft (Anpassung)  
Salina Raurica, Verkehr (Anpassung)

wird erlassen.

2. Das rechtskräftige Objektblatt S 1.2 Siedlungsbegrenzung wird aus dem Richtplan entlassen.
3. Das Postulat 2014/128 betreffend strategische Entwicklungsplanung von Christoph Hänggi, SP, wird abgeschrieben.
4. Die als Postulat überwiesene Motion 2015-398 betreffend den Modalsplit in Salina Raurica von Christoph Buser, FDP, wird abgeschrieben.
5. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft. Davon ausgenommen sind die Objektblätter RK (Raumkonzept Basel-Landschaft), Siedlungsgebiet (S 1.1) und Bauzonen (S 1.2), die erst mit der Genehmigung durch den Bundesrat in Rechtskraft erwachsen (Art. 38a RPG).
6. Mit Rechtskraft des landrätlichen Beschlusses zum Objektblatt „Raumkonzept Basel-Landschaft“ wird das „Konzept Räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft“ vom 4. September 2003 aufgehoben.
7. Die Ziffern 1 und 2 dieses Landratsbeschlusses unterliegen gemäss § 31 Abs. 1 lit. a der Kantonsverfassung dem fakultativen Planungsreferendum.
8. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.

Liestal,

Im Namen des Landrates

Der Präsident:

Die Landschreiberin:

# Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) - Übersicht über die Objektblätter vor und nach der Anpassung 2016ff.

KRIP-Objektblätter vor Anpassung 2016			KRIP-Objektblätter ab Anpassung 2016 (LRV 2017-300)		Anpassung 2016 LRV 2017-300 Änderungen 29.08.2017 durch BPK (gegenüber LRV)	Anpass. 2017 Vernehmlassung bis 16.03.2018 (3. Gen. Aggl.prog.)	Anpass. 2018 Vernehmlassung bis 04.08.2018
		<a href="#">LINK</a> Seite					
<b>E</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>	<b>E</b>	<b>Einleitung</b>			
E1	Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan	5	E1	Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan	redakt.		
			<b>RK</b>	<b>Raumkonzept Basel-Landschaft</b>	<b>Neu</b>	Diskuss.	
<b>S</b>	<b>Siedlung</b>	<b>13</b>	<b>S</b>	<b>Siedlung</b>			
S 1	Siedlungs- und Nutzungsstruktur	14	S 1	Siedlungs- und Nutzungsstruktur			
S 1.1	Angestrebte Siedlungsentwicklung	14	S 1.1	Siedlungsgebiet	<b>Neu</b>		
S 1.2	Siedlungsbegrenzung	16	S 1.2	Bauzonen	<b>Neu</b>	Diskuss.	
S 1.3	Siedlungstrenngürtel	18	S 1.3	Siedlungstrenngürtel	<b>Anpassung</b>	redakt.	
S 1.4	Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)	20	S 1.4	Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)			
S 1.5	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	22	S 1.5	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende			
<b>S 2</b>	<b>Siedlungsqualität</b>	<b>24</b>	<b>S 2</b>	<b>Siedlungsqualität</b>			
S 2.1	Siedlungsentwicklung nach innen	24	S 2.1	Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen	<b>Anpassung</b>		
			S 2.2	Entwicklungsgebiete	<b>Neu</b>		
			S 2.3	Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)	<b>Anpassung</b>	redakt.	
			S 2.4	Standorte für Hochhäuser	<b>Neu</b>	Diskuss.	
			S3	Siedlungsqualität			
S 2.2	Ortsbildschutz	26	S 3.1	Ortsbildschutz	<b>Anpassung</b>	Diskuss.	
			S 3.2	ISOS	<b>Neu</b>	redakt.	
S 2.3	Lärmschutz	28	S 3.3	Lärmschutz	<b>Anpassung</b>	redakt.	
<b>S 3</b>	<b>Wirtschaft im Siedlungsraum</b>	<b>30</b>	<b>S 4</b>	<b>Wirtschaft im Siedlungsraum</b>			
S 3.1	Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung	30	S 4.1	Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung	<b>Anpassung</b>	redakt.	
S 3.2	Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken	32	S 4.2	Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken	<b>Anpassung</b>		
<b>S 4</b>	<b>Siedlungsausstattung</b>	<b>34</b>	<b>S 5</b>	<b>Siedlungsausstattung</b>			
S 4.1	Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen	34	S 5.1	Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen	<b>Anpassung</b>		<b>Anpassung</b>
S 4.2	Standorte für verkehrssensitive Einrichtungen	36	S 5.2	Standorte für verkehrssensitive Einrichtungen	<b>Anpassung</b>	redakt.	
S 4.2.1	Sport- und Erholungszentrum St. Jakob	38	S 5.3	Sport- und Erholungszentrum St. Jakob	<b>Anpassung</b>		
<b>L</b>	<b>Landschaft</b>	<b>41</b>	<b>L</b>	<b>Landschaft</b>			
<b>L 1</b>	<b>Natürliche Lebensgrundlagen</b>	<b>42</b>	<b>L 1</b>	<b>Natürliche Lebensgrundlagen</b>			
L 1.1	Aufwertung Fließgewässer	42	L 1.1	Aufwertung Fließgewässer	<b>Anpassung</b>		
L 1.2	Raumbedarf Fließgewässer	44	L 1.2	Raumbedarf Fließgewässer			
L 1.3	Naturgefahren	46	L 1.3	Naturgefahren	<b>Anpassung</b>	redakt.	
<b>L 2</b>	<b>Land- und Forstwirtschaft</b>	<b>48</b>	<b>L 2</b>	<b>Land- und Forstwirtschaft</b>			
L 2.1	Landwirtschaftsgebiet	48	L 2.1	Landwirtschaftsgebiet	<b>Anpassung</b>		
L 2.2	Fruchtfolgeflächen	50	L 2.2	Fruchtfolgeflächen			
L 2.3	Wald	52	L 2.3	Wald	<b>Anpassung</b>		<b>Anpassung</b>
<b>L 3</b>	<b>Natur- und Landschaftsschutz</b>	<b>54</b>	<b>L 3</b>	<b>Natur- und Landschaftsschutz</b>			
L 3.1	Vorranggebiet Natur	54	L 3.1	Vorranggebiet Natur	<b>Anpassung</b>	redakt.	<b>Anpass./Fortschr.</b>
L 3.2	Vorranggebiet Landschaft	56	L 3.2	Vorranggebiet Landschaft	<b>Anpassung</b>		
L 3.3	BLN-Objekte	58	L 3.3	BLN-Objekte			
			L 3.4	Wildtierkoridore			<b>Neu</b>

## Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) - Übersicht über die Objektblätter vor und nach der Anpassung 2016ff.

KRIP-Objektblätter vor Anpassung 2016			KRIP-Objektblätter ab Anpassung 2016 (LRV 2017-300)		Anpassung 2016 LRV 2017-300 Änderungen 29.08.2017 durch BPK (gegenüber LRV)	Anpass. 2017 Vernehmlassung bis 16.03.2018 (3. Gen. Aggl.prog.)	Anpass. 2018 Vernehmlassung bis 04.08.2018
		<a href="#">LINK</a> Seite					
<b>L 4</b>	<b>Freizeit, Erholung und Sport</b>	<b>60</b>	<b>L 4</b>	<b>Freizeit, Erholung und Sport</b>			
L 4.1	Ausflugsziele im Jura	60	L 4.1	Ausflugsziele im Jura	Anpassung		Fortschreibung
L 4.2	Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet	62	L 4.2	Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet	Anpassung	redakt.	
<b>V</b>	<b>Verkehr</b>	<b>65</b>	<b>V</b>	<b>Verkehr</b>			
<b>V 1</b>	<b>Gesamtverkehrsaspekte</b>	<b>66</b>	<b>V 1</b>	<b>Gesamtverkehrsaspekte</b>			
V 1.1	Gesamtverkehrsschau	66	V 1.1	Gesamtverkehrsschau			
V 1.2	Agglomerationsprogramm	70	V 1.2	Agglomerationsprogramm		Aktual. 3.Gen.	
<b>V 2</b>	<b>Verkehrsinfrastruktur</b>	<b>72</b>	<b>V 2</b>	<b>Verkehrsinfrastruktur</b>			
V 2.1	Übergeordnete Projekte	72	V 2.1	Übergeordnete Projekte	Anpassung	Aktual. 3.Gen.	
V 2.2	Kantonsstrassennetz	81	V 2.2	Kantonsstrassennetz	Anpassung	Aktual. 3.Gen.	
V 2.3	Schiennetz	86	V 2.3	Schiennetz	Anpassung	Aktual. 3.Gen.	
<b>V 3</b>	<b>Langsamverkehr / Wegnetze</b>	<b>92</b>	<b>V 3</b>	<b>Langsamverkehr / Wegnetze</b>			
V 3.1	Kantonale Radrouten	92	V 3.1	Kantonale Radrouten	Anpassung		Anpass./Fortschr.
V 3.2	Wanderwege	94	V 3.2	Wanderwege	Anpassung		Anpassung
V 3.3	Fusswege	96	V 3.3	Fusswege	Anpassung		
			V 3.4	Historische Verkehrswege	Anpassung		
<b>VE</b>	<b>Ver- und Entsorgung</b>	<b>99</b>	<b>VE</b>	<b>Ver- und Entsorgung</b>			
<b>VE 1</b>	<b>Versorgung</b>	<b>100</b>	<b>VE 1</b>	<b>Versorgung</b>			
VE 1.1	Grundwasser	100	VE 1.1	Grundwasser	Anpassung		
VE 1.2	Abbau	102	VE 1.2	Abbau	Anpassung	redakt.	Anpassung
VE 1.3	Mobilfunkanlagen	104	VE 1.3	Mobilfunkanlagen	Anpassung		
<b>VE 2</b>	<b>Energie</b>	<b>106</b>	<b>VE 2</b>	<b>Energie</b>			
VE 2.1	Energie	106	VE 2.1	Energie	Anpassung	redakt.	
VE 2.2	Elektrische Übertragungsleitungen	108	VE 2.2	Elektrische Übertragungsleitungen	Anpassung		
VE 2.3	Rohrleitungen	110	VE 2.3	Rohrleitungen	Anpassung		
VE 2.4	Potenzialgebiete für Windparks	112	VE 2.4	Potenzialgebiete für Windparks			
<b>VE 3</b>	<b>Entsorgung</b>	<b>114</b>	<b>VE 3</b>	<b>Entsorgung</b>			
VE 3.1	Deponien	114	VE 3.1	Deponien	Anpassung		Anpassung
			VE 3.2	Abwasser			Neu
<b>G</b>	<b>Gebietsplanungen</b>	<b>117</b>	<b>G</b>	<b>Gebietsplanungen</b>			
G 1	Salina-Raurica (LRB vom 15.1.2009)	118	G 1	Salina-Raurica (LRB vom 15.1.2009)			
G 1.1	Arbeitsgebiete	118	G 1.1	Arbeitsgebiete	Anpassung		
G 1.2	Wohngebiete	120	G 1.2	Wohngebiete	Anpassung		Anpassung
G 1.3	Landschaft	122	G 1.3	Landschaft	Anpassung		Anpassung
G 1.4	Verkehr	125	G 1.4	Verkehr	Anpassung		Anpassung
			G 1.5	Erlebnisraum Augusta Raurica			Neu
G 1.P	Detailplan	128	G 1.P	Detailplan			Anpassung

Stand 24.09.2018, UK

C:\Users\kauu\OneDrive - Dr. Eicher+Pauli\AGA\_Temp\KRIP-Übersicht-UK\_Stand-2018-09-24.xlsx\Objektblätter

## Legende zu den Objektblättern

Änderungen in **Rot**: Neuer Text, Anpassungen des Regierungsrats

Änderungen in **Blau**: Streichungen des Regierungsrats

Änderungen in **Grau**: BPK 1. Lesung

Änderungen in **Türkis**: BPK 2. Lesung

# Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft

## Richtplantext (Objektblätter)

Der Kantonale Richtplan umfasst die Richtplan-Gesamtkarte, die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sowie den Richtplantext (Objektblätter).

Der kantonale Richtplan ist ein Planungsinstrument gemäss § 9 des Raumplanungs- und Baugesetzes vom 8. Januar 1998. Er zeigt die wesentlichen Bestandteile der künftigen räumlichen Ordnung des Kantonsgebietes sowie den Stand der Koordination aller wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden, soweit sie das Kantonsgebiet betreffen.

Der kantonale Richtplan dient als Grundlage und Rahmen für die kommunale Richtplanung sowie für die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden.

Der kantonale Richtplan ist für die Behörden verbindlich.

---

### Lesehinweis:

*neuer Text:*

*gelöschter Originaltext:*

*rot*

*schwarze Löschraster*

### **Beschlüsse:**

---

Regierungsratsbeschluss

---

Landratsbeschluss

---

Bundesratsbeschluss

---

## Richtplananpassungen:

<b>Objektblätter / KRIP-Karten</b>	<b>RRB</b>	<b>LRB</b>	<b>BRB</b>
Tramverlängerung Pratteln-Augst (Objektblätter V 2.3, G 1.4, G 1.P / Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)	23. Aug. 2011	17. Nov. 2011	3. Dez. 2012
Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende (Objektblatt S 1.5)	15. Okt. 2013	20. Feb. 2014	20. Nov. 2014
Anpassung 2011 (Objektblätter S 1.2, S 4.2, L 1.2, L 2.2, L 3.3, VE 1.3 / Richtplan-Gesamtkarte)	10. Juni 2014	13. Nov. 2014	21. April 2016
Anpassung 2014 Windparks (Objektblätter L 3.2, VE 2.4 / Richtplan-Gesamtkarte)	30. Sept. 2014	12. Feb. 2015	26. Nov. 2015
Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) (Objektblätter S 2.1, V 2.1, V 2.2, V 2.3, V 3.1 / Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)	13. Jan. 2015	4. Juni 2015 In Referendumsabstimmung vom 8. Nov. 2015 abgelehnt	
Anpassung 2012 Agglomerationsprogramm Basel und weitere Bereiche (Objektblätter S 4.1, L 3.1, V 1.1, V 1.2, V 2.1, V 2.2, V 2.3, V 3.2, V 3.4 / Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)	27. Jan. 2015	25. Feb. 2016	7. März 2017
Anpassung Deponiestandorte (Objektblatt VE 3.1, / Richtplan-Gesamtkarte)	3. Nov. 2015	20. April 2014 In Referendumsabstimmung vom 27. Nov. 2016 abgelehnt	
Anpassung 2016 (Raumkonzept, Objektblätter S 1.1, S 1.2, S 2.1, S 2.2, S 2.3, S 2.4, S 3.1, S 3.2, S 4.1, L 2.3, L 3.2, / Richtplan-Gesamtkarte)			
Anpassung 2016, Zubringer Bachgraben - Nordtangenten (Objektblatt V 2.1 / Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)	29. Nov. 2016		

## Inhaltsverzeichnis

<b>E</b>	<b>Einleitung</b>	<b>5</b>
E1	Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan	5
<b>RK</b>	<b>Raumkonzept Basel-Landschaft (neu)</b>	<b>13</b>
<b>S</b>	<b>Siedlung</b>	<b>20</b>
<b>S 1</b>	<b>Siedlungs- und Nutzungsstruktur</b>	<b>21</b>
S 1.1	<del>Angestrebte Siedlungsentwicklung</del> Siedlungsgebiet (neu)	21
S 1.2	Bauzonen (neu)	23
<del>S 1.2</del>	<del>Siedlungsbegrenzung</del>	
S 1.3	Siedlungstrenngürtel	26
<b>S 2</b>	<b>Siedlungsentwicklung nach Innen</b>	<b>28</b>
S 2.1	Hochwertige Siedlungsentwicklung nach Innen	28
S 2.2	Entwicklungsgebiete (neu)	30
S 2.3	Bahnhofsgelände (Entwicklungsschwerpunkte)	32
S 2.4	Standorte für Hochhäuser (neu)	34
<b>S 3</b>	<b>Siedlungsqualität</b>	<b>37</b>
S 3.1	Ortsbildschutz	37
S 3.2	ISOS (neu)	38
S 3.3	Lärmschutz	40
<b>S 4</b>	<b>Wirtschaft im Siedlungsraum</b>	<b>42</b>
S 4.1	Arbeitsgebiete von kantonomer Bedeutung	42
S 4.2	Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken	44
<b>S 5</b>	<b>Siedlungsausstattung</b>	<b>46</b>
S 5.1	Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen	46
S 5.2	Standorte für verkehrsentwicklungsintensive Einrichtungen	48
S 5.2.1	Sport- und Erholungszentrum St. Jakob	50
<b>L</b>	<b>Landschaft</b>	<b>52</b>
<b>L 1</b>	<b>Natürliche Lebensgrundlagen</b>	<b>53</b>
L 1.1	Aufwertung Fließgewässer	53
L 1.3	Naturgefahren	55
<b>L 2</b>	<b>Land- und <del>Forstwirtschaft</del> Waldwirtschaft</b>	<b>57</b>
L 2.1	Landwirtschaftsgebiet	57
L 2.2	Fruchtfolgeflächen	59
L 2.3	Wald	61
<b>L 3</b>	<b>Natur- und Landschaftsschutz</b>	<b>63</b>
L 3.1	Vorranggebiet Natur	63
L 3.2	Vorranggebiet Landschaft	65
<b>L 4</b>	<b>Freizeit, Erholung und Sport</b>	<b>67</b>
L 4.1	Ausflugsziele im Jura	67
L 4.2	Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet	69
<b>V</b>	<b>Verkehr</b>	<b>71</b>
<b>V 2</b>	<b>Verkehrsinfrastruktur</b>	<b>72</b>
V 2.1	Übergeordnete Projekte	72
V 2.2	Kantonsstrassennetz	88
V 2.3	Schiennetz	92
<b>V 3</b>	<b>Langsamverkehr / Wegnetze</b>	<b>102</b>
V 3.1	Kantonale Radrouten	102
V 3.2	Wanderwege	104
V 3.3	Fusswege	106
V 3.4	Historische Verkehrswege	108



<b>VE</b>	<b>Ver- und Entsorgung</b>	<b>110</b>
<b>VE 1</b>	<b>Versorgung</b>	<b>111</b>
VE 1.1	Grundwasser	111
VE 1.2	Abbau	113
VE 1.3	Mobilfunkanlagen	115
<b>VE 2</b>	<b>Energie</b>	<b>117</b>
VE 2.1	Energie	117
VE 2.2	Elektrische Übertragungsleitungen	119
VE 2.3	Rohrleitungen	121
<b>VE 3</b>	<b>Entsorgung</b>	<b>123</b>
VE 3.1	Deponien	123
<b>G</b>	<b>Gebietsplanungen</b>	<b>125</b>
<b>G 1</b>	<b>Salina Raurica (LRB vom 15.1.2009)</b>	<b>126</b>
G 1.1	Arbeitsgebiete	126
G 1.2	Wohngebiete	128
G 1.3	Landschaft	130
G 1.4	Verkehr	133

#### **Gesetzliche Grundlagen**

DHG	Gesetz über den Denkmal- und Heimatschutz vom 9. April 1992
FWG	Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege vom 4. Oktober 1985
KV	Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984
LSV	Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dez. 1986
NHG	Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz vom 1. Juli 1966
NHV	Verordnung über den Natur- und Heimatschutz vom 16. Jan. 1991
NISV	Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung vom 23. Dez. 1999
NLG	Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 20. Nov. 1991 (BL)
NSG	Bundesgesetz über die Nationalstrassen vom 8. März 1960
RBG	Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Jan. 1998 (BL)
RBV	Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz vom 27. Okt. 1998 (BL)
RPG	Bundesgesetz über die Raumplanung vom 22. Juni 1979
RPV	Verordnung über die Raumplanung vom 28. Juni 2000
StFV	Verordnung über den Schutz vor Störfällen vom 27. Feb. 1991
StoV	Verordnung über umweltgefährdende Stoffe vom 9. Juni 1986
TVA	Technische Verordnung über Abfälle vom 10. Dez. 1990
USG	Bundesgesetz über den Umweltschutz vom 7. Okt. 1983
USG BL	Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Feb. 1991
WaG	Bundesgesetz über den Wald vom 4. Okt. 1991
WaV	Verordnung über den Wald vom 30. Nov. 1992
kWaG	Kantonales Waldgesetz vom 11. Juni 1998 (BL)
kWaV	Kantonale Waldverordnung vom 22. Dez. 1998 (BL)

# Einleitung

## Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

### Auftrag und Funktion des Richtplans

Der Kanton Basel-Landschaft gehört zum grössten Teil zur Agglomeration Basel. Die enge Verzahnung zwischen Stadt und Land und die vielfältigen Interessen im Bereich Wohnen, Arbeiten, Erholung, Mobilität, Landwirtschaft und Landschaft im Kanton Basel-Landschaft prallen nirgends so stark aufeinander wie hier. Die Raumplanung leistet einen wichtigen Beitrag zur Interessenabwägung und zur Lösung von Nutzungskonflikten.

Raumplanung ist aber nicht nur fakultativ. Das RBG verpflichtet den Kanton und die Gemeinden zur Raumplanung. Ein ähnlich lautender Auftrag wird in § 116 Abs. 2 der Kantonsverfassung erteilt, wobei hier konkret von Richtplänen die Rede ist. Auch das Bundesgesetz über die Raumplanung fordert die Kantone auf, die für ihre raumwirksamen Aufgaben nötigen Planungen zu erarbeiten.

Der kantonale Richtplan zeigt nach den Vorschriften des Bundesrechtes und des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes

- den Stand der Koordination aller wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden, soweit sie das Kantonsgebiet betreffen;
- die wesentlichen Bestandteile der künftigen räumlichen Ordnung des Kantonsgebietes, die als Vorgaben für die Regelung der Nutzung des Bodens (Nutzungsplanung) festgelegt werden.

Der kantonale Richtplan dient als Grundlage und Rahmen für die kommunale Richtplanung sowie für die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden. (§ 116 Abs. 3 der Kantonsverfassung: "Die Gemeinden erlassen die Nutzungspläne im Rahmen der Richtplanung").

Funktion/Aufgaben des kantonalen Richtplans

Der kantonale Richtplan dient hauptsächlich dazu

- die Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Kantons festzulegen,
- die kantonalen Interessen offenzulegen und damit die Voraussetzung für das sorgfältige Abwägen verschiedener Interessen und ihre Abstimmung auf die angestrebte räumliche Entwicklung des Kantons zu schaffen,
- einen klaren übergeordneten Orientierungsrahmen für raumwirksame Vorhaben zu schaffen, Räume zu sichern, welche für die weitere Entwicklung des Kantons wichtig sind,
- die Raumentwicklung als Instrument einer nachhaltigen Entwicklung zu stärken,
- aufzuzeigen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Kanton im Hinblick auf die im Raumkonzept festgelegte Entwicklung aufeinander abgestimmt werden (Art. 8 RPG). Sie berücksichtigt dabei die Konzepte und Sachpläne des Bundes, die Richtpläne der Nachbarkantone sowie regionale Entwicklungskonzepte und -pläne (Art. 6 Abs. 4 RPG).

Privaten und Wirtschaft dient der Richtplan als Orientierungshilfe. Er schafft mit seiner Auslegung Transparenz und vermittelt so Stabilität und langfristige Sicherheit, z.B. für private Investitionen.

Doppelfunktion des Richtplans

~~Der kantonale Richtplan weist eine Doppelfunktion auf, indem er die Grundzüge der räumlichen Entwicklung festlegt und gleichzeitig aufzeigt, wie die raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden im Hinblick auf die im Raumkonzept festgelegte Entwicklung (KORE) aufeinander abgestimmt werden (Art. 8 RPG).~~

KORE als materielle Grundlage

~~Mit Landratsbeschluss Nr. 37 vom 4. Sept. 2003 wurde das Konzept der räumlichen Entwicklung Basel-Landschaft (KORE) genehmigt. Das Konzept bestimmt in den Grundzügen die anzustrebende räumliche Entwicklung des Kantons in Form von Leitsätzen. Der kantonale Richtplan setzt die Inhalte des KORE in behördenverbindlicher Form um.~~

Wirkung des Richtplans auf bestehende Instrumente

Mit der landrätlichen Genehmigung des kantonalen Richtplans entfaltet der Richtplan Wirkung innerhalb des Kantons Basel-Landschaft. ~~Gleichzeitig werden sämtliche bestehenden Regionalpläne, d.h. die verschiedenen Regionalen Strassennetzpläne, der Regionalplan Landschaft, der Regionalplan Uferwege, der Regionalplan Radrouten, der Regionalplan Fuss- und Wanderweg sowie der Regionalplan Siedlung ausser Kraft gesetzt. Hinzu kommt der Koordinationsplan Basel-Landschaft 1987, der ebenfalls mit der Genehmigung des Richtplans aufgehoben wird.~~

~~Der Richtplan setzt Prioritäten, aber ausschliesslich in räumlicher Hinsicht. Entscheide bezüglich Realisierung in terminlicher und finanzieller Hinsicht erfolgen erst auf der Basis der auch grundeigentümerverbindlichen Nutzungsplanung. Auf kantonaler Ebene basieren sie auf den Führungsinstrumenten des vierjährigen Regierungsprogramms und des Finanzplans. Ob und allenfalls wann ein kantonales Bauprojekt realisiert wird, ist nicht Angelegenheit des Richtplans, sondern dies wird im Rahmen der weiteren Planung und Projektierung mit entsprechenden Beschlussfassungen~~

# **Einleitung**

## **Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan**

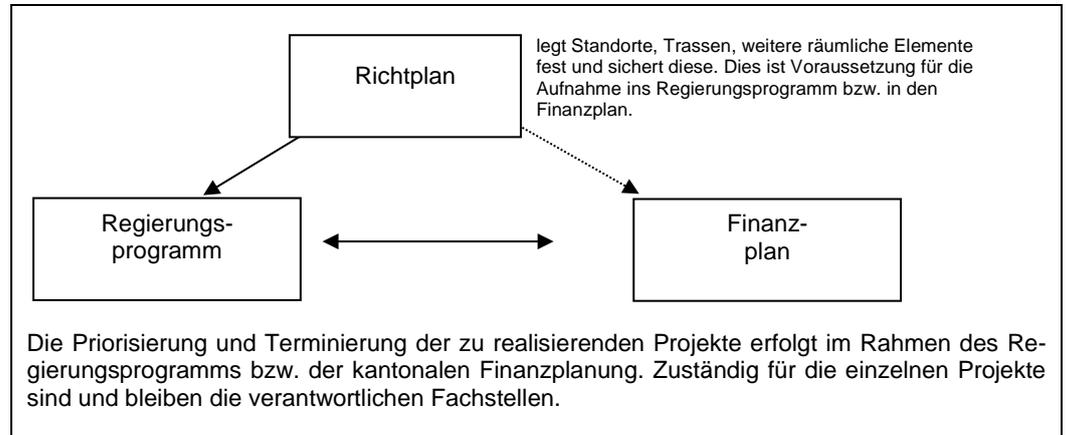
~~festgelegt (Regierung, Landrat und Volk).~~

Vom Planungsaufbau her bedeutet dies, dass zuerst im Rahmen der Richtplanung verbindliche Standortentscheide gefällt sein müssen, bevor die entsprechenden Vorhaben realisiert werden können. Dann erst kann daran gegangen werden, zu bestimmen, ob und in welcher Reihenfolge die Projekte realisiert werden. Damit die Querbezüge zu den Finanzen erleichtert werden, macht der Richtplan i.d.R. auch Angaben zu den (geschätzten) Kosten derjenigen Vorhaben, für die ein Standortentscheid erfolgt bzw. bereits erfolgt ist.

# Einleitung

## Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

Der Richtplan im Gefüge kantonalen Führungsinstrumente



Zusammenarbeit  
Richtplan  
schafft Voraussetzung für  
Interessenabwägung und  
Abstimmungsprozess

Im schweizerischen und europäischen Umfeld von Wirtschaft und Politik nehmen die gegenseitigen Einflüsse und Abhängigkeiten zu. Insbesondere in den Bereichen Siedlungsentwicklung, Verkehr, Infrastrukturangebot und Umweltschutz sind Grenzen zu überwinden.

Auf allen Ebenen (Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden) ist eine intensive Zusammenarbeit notwendig. Der kantonale Richtplan ist das geeignete raumbezogene Koordinationsinstrument für gemeinsame Problemlösungen und verbindliche Absprachen. Das erfordert von den Beteiligten eine offene und frühzeitige Information und den Willen für eine kooperative Vorgehensweise. Mit dem kantonalen Richtplan wird ein klarer räumlicher Orientierungsrahmen geschaffen. Die Offenlegung der kantonalen Interessen schafft die Voraussetzung für das sorgfältige Abwägen verschiedener Interessen und ihre Abstimmung auf die gewünschte räumliche Entwicklung des Kantons. Dies gilt für sämtliche Behördenstufen, d.h. sowohl in horizontaler wie auch in vertikaler Hinsicht.

### Inhalte des Richtplans

Der kantonale Richtplan ist thematisch breit angelegt. Er umfasst:

- alle wesentlichen raumwirksamen Sachbereiche wie Siedlung, Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung
- das ganze Kantonsgebiet und die Beziehungen zu den Nachbargebieten
- die raumwirksamen Tätigkeiten aller staatlichen Ebenen.

Beschränkung auf das Wesentliche

Um diesen Ansprüchen zu genügen, muss sich der Richtplan auf das Wesentliche beschränken. Nicht alle raumwirksamen Tätigkeiten sind richtplanwürdig. Die Inhalte müssen für den Fortgang der zu steuernden raumwirksamen Tätigkeit von Bedeutung sein, sodass der Richtplan Anlass hat, die Anweisungen in einem Objektblatt festzuhalten. Dies ist dann der Fall, wenn zwischen geltender Raumordnung sowie Entwicklungstendenzen und anzustrebender räumlicher Entwicklung bedeutende Differenzen bestehen, wenn sich also Probleme oder Konflikte abzeichnen.

Abstimmungsbedarf vorhanden

Zudem werden nur jene Vorhaben in den Richtplanprozess einbezogen, die von neben- und nachgeordneten Planungsträgern sowie Sach- und Fachplanungen nicht alleine bewältigt werden können und aus sachlich zwingenden Gründen der übergeordneten räumlichen Abstimmung bedürfen.

Richtplaninhalte

Im kantonalen Richtplan finden jene raumwirksamen Tätigkeiten Eingang, welche für die räumliche Entwicklung des Kantons notwendig sind. Es handelt sich insbesondere um Themen und Vorhaben,

- die die Nutzung des Bodens, die Besiedlung des Kantons oder die Umwelt nachhaltig verändern;
- die eine intensive Zusammenarbeit verschiedener Planungsbehörden erfordern;
- die im Interesse des Kantons liegen;
- bei denen erhebliche Differenzen zwischen der rechtskräftigen Nutzungsordnung und der angestrebten räumlichen Entwicklung bestehen;
- die Bundesinteressen berühren.

**E**  
**E1**

# **Einleitung**

## **Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan**

# Einleitung

## Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

### Bestandteile und Aufbau des Richtplans

Der kantonale Richtplan besteht aus dem **Raumkonzept Basel-Landschaft**, der Richtplan-Gesamtkarte, der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur (beide im Massstab 1:50'000), dem Richtplantext (Objektblätter) sowie dem Erläuterungsbericht.

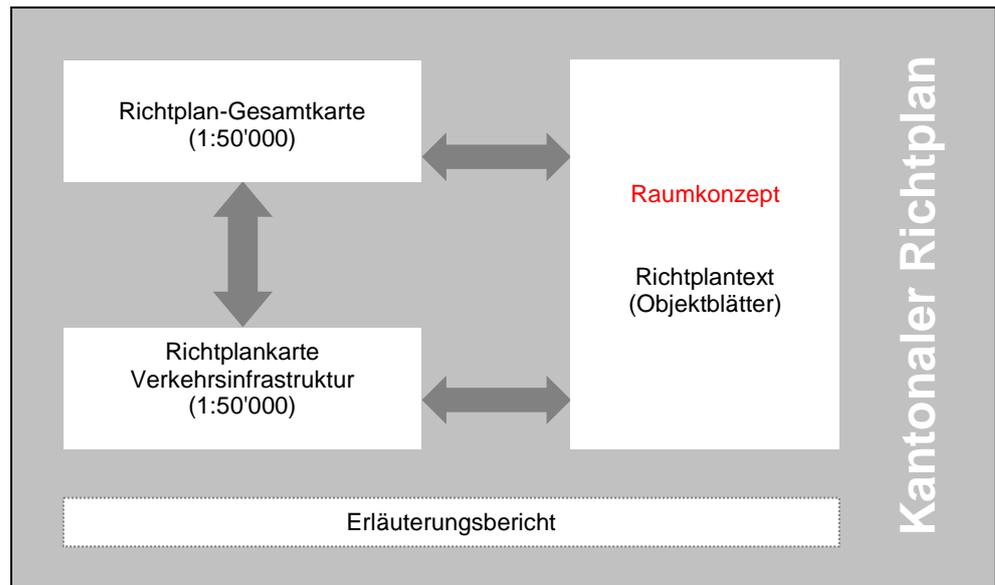
Richtplan-Gesamtkarte

Die Richtplan-Gesamtkarte umfasst Informationen zu sämtlichen Sachbereichen, d.h. zu Siedlung, Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung. Die Karte zeigt einerseits als orientierenden Inhalt den bestehenden Sachstand auf (= „Ausgangslage“), andererseits macht sie mit ihren Richtplanaussagen verbindliche zukunfts- und standortbezogene Aussagen. So zeigt die Richtplan-Gesamtkarte beispielsweise zukünftige Deponiestandorte, Strassenprojekte (sofern sie Bestandteil des Strassennetzes sind), aber auch – aus einem kantonalen Blickwinkel heraus – diverse Vorranggebiete.

Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur

Im Gegensatz zur Objekt oder Vorhaben bezogenen Richtplan-Gesamtkarte ist die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur primär eine Netzkarte. Sie zeigt im Wesentlichen das Strassennetz, Schienennetz, Radroutennetz und Wanderwegnetz, ungeachtet dessen, ob es realisiert ist oder nicht. Hinzu kommen kartographische Aussagen über allfällige Netzerweiterungen (=Trasseesicherung), aber auch über „Begleitinfrastruktur“ wie Bahnhöfe, Flugplätze oder Häfen.

Elemente des kantonalen Richtplans BL



Der Richtplantext in Form von Themen bezogenen Objektblättern schliesslich zeigt in strukturierter Form Hintergründe und Regeln zur zukünftigen Nutzung aus kantonalen Sicht auf.

Alle Objektblätter sind im Aufbau identisch. Sie bestehen aus dem Objektblattkopf sowie vier Hauptabschnitten.

Der Objektblattkopf

zeigt auf, um welchen Sach- und Themenbereich es sich handelt.

Abschnitt A

umschreibt die Ausgangslage sowie die Problemstellung und verweist auf wichtige rechtliche Grundlagen, bzw. die entsprechenden Leitsätze des KORE.

Abschnitt B

bezeichnet die kantonalen Ziele, die bei der Lösung der Probleme gemäss Abschnitt A verfolgt werden.

Abschnitt C

informiert über die voraussichtlichen räumlichen Auswirkungen, falls die räumlichen Ziele realisiert werden.

# Einleitung

## Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

Abschnitt D

beinhaltet die behördenverbindlichen Richtplanbeschlüsse, die vom Landrat bzw. vom Bundesrat genehmigt werden.

### Verbindlichkeit des Richtplans

Der Inhalt des kantonalen Richtplans setzt sich bezüglich Verbindlichkeit aus zwei Teilen zusammen, aus

- dem behördenverbindlichen Teil und
- einem orientierenden Teil

#### Behördenverbindlicher Teil

keine Beschlüsse, die die Rechts- und Kompetenzordnung direkt verändern

Wirkung entfaltet der Richtplan nur innerhalb der gesetzlichen Grundlagen. Der Richtplan darf keine Planungsanweisungen vornehmen, die ihre Grundlagen nicht in Vorschriften des Gesetzes- und Verfassungsrechts finden. Ebenso wenig darf er neues Recht setzen. Der Richtplan kann daher weder die Kompetenzordnung noch die Verfahren der Sach- und Fachplanung oder für die Erteilung von Konzessionen oder Bewilligungen ändern, sondern nur im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung die Ermessensspielräume definieren und die Vorhaben und Entscheide aufeinander abstimmen. Der Richtplan nimmt aber stets eine Wertung und Gewichtung der planerischen Interessen vor. Andere öffentliche oder private Interessen bleiben vorbehalten. **Den nachgeordneten Behörden muss der Richtplan im Sinne einer stufengerechten Planung den zur Erfüllung ihrer Aufgaben nötigen Ermessensspielraum geben.**

verbindlich für Behörden

Die Beschlussinhalte des Richtplans sind für die Behörden verbindlich. Sie verpflichten die Behörden des Bundes, des Kantons und der Gemeinden sowie die öffentlichen Anstalten, diese bei ihren Planungen, Projekten und anderen raumwirksamen Vorhaben zu berücksichtigen. Dies bedeutet, dass der Richtplan für die regierungsrätliche Genehmigung von Nutzungsplänen oder für die raumwirksamen Tätigkeiten der Verwaltung wegleitend ist. Art. 26 RPG besagt, dass die kantonale Genehmigungsbehörde, im Kanton Basel-Landschaft der Regierungsrat, die Nutzungspläne auf ihre Übereinstimmung mit dem Richtplan prüft. Der Richtplan, ist er einmal vom Bundesrat genehmigt, ist auch für die Bundesbehörden bindend. Damit stellt er eine Art Kontrakt bezüglich Rahmenbedingungen für die räumliche Entwicklung des Kantons zwischen Gemeinden, Kanton und Bund dar. Dabei ist zu differenzieren mit Blick auf die Stellung im Gefüge des föderativen und gewaltenteiligen Stufenaufbaus.

Bund

Der Gesetzgeber auf Ebene Bund ist grundsätzlich dann gebunden, wenn er eine raumwirksame Verwaltungsfunktion erfüllt. Aufgrund der Normenhierarchie ergibt sich eine Verbindlichkeit für den Bundesgesetzgeber (Bundesversammlung), wenn sich dieser des einfachen Bundesbeschlusses bedient. Auf der Stufe der Exekutive (Bundesrat und sämtliche nachgeordneten Verwaltungsbehörden) ist von einer umfassenden Bindung auszugehen.

Kanton

Der kantonale Gesetzgeber (Landrat und Volk) ist bei der Erfüllung raumwirksamer Tätigkeiten an den überkantonalen Inhalt des Richtplans, d.h. soweit sich Bundesrecht in ihm niederschlägt, gebunden. Im Bereich der innerkantonalen Planung ist von einer Selbstbindung des Gesetzgebers auszugehen. Der Regierungsrat und sämtliche nachgeordneten Verwaltungsbehörden (Exekutive) sind umfassend gebunden.

Gemeinde

Der Gemeindegesetzgeber, d. h. die Gemeindeversammlung bzw. die Stimmberechtigten, sind an die Beschlüsse des Richtplans gebunden. Dies trifft auch für den Gemeinderat und die Gemeindeverwaltung zu.

Die Behördenverbindlichkeit entfaltet direkte Wirkung auf die zentralen Aufgaben der Gemeinden in der Raumplanung, nämlich ihre Richt- und Nutzungsplanung, die sich am kantonalen Richtplan auszurichten haben. ~~Die verbindlichen Vorgaben des kantonalen Richtplans bewirken deshalb für die Gemeinden eine Einengung ihres Handlungsspielraums, etwa in Form von Einschränkungen und Unterlassungspflichten, Geboten zum Tätigwerden in der einen oder anderen Richtung, bei der Erfüllung ihrer raumplanerischen Aufgaben. Je nach Ausgestaltung des Richtplans kann diese Einengung mehr oder weniger ausgeprägt sein. Andererseits hat der Kanton den Gemeinden gemäss § 4 Abs. 2 RBG zur Erfüllung ihrer Aufgaben den nötigen Ermessensspielraum zu belassen. Bei der Ausarbeitung des Richtplans ist deshalb Rücksicht auf die kommunalen Aufgaben nach § 14 ff. RBG zu nehmen, d.h. den Gemeinden ist ein genügend grosser Spielraum zu belassen. Die Behördenverbindlichkeit entfaltet somit direkte Wirkung auf die zentralen Aufgaben der Gemeinden in der Raumplanung, nämlich ihre Richt- und Nutzungsplanung, die sich am kantona-~~

# Einleitung

## Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

len Richtplan auszurichten haben.

Die Gemeinden sind einerseits für die räumliche Entwicklung des Kantons mitverantwortlich und können andererseits durch den kantonalen Richtplan in ihrem Planungsermessen eingeschränkt werden. Gemeinsam müssen die betroffenen Partner nach einem Interessenausgleich suchen und die vereinbarten Lösungen behördenverbindlich festhalten. Denn der kantonale Richtplan entfaltet seine Wirkung erst im Zusammenspiel mit den nachgeordneten Ebenen.

Gerichte

Die Gerichte sind an den Richtplan grundsätzlich nicht gebunden, da sich der Richtplan allein an die Behörden wendet, die mit raumwirksamen Aufgaben betraut sind, nicht aber an richterliche Behörden, die staatliche Akte auf ihre Rechtskonformität hin zu prüfen haben. Dabei mag man allerdings davon ausgehen, dass in vielen Fällen eine richtplankonforme Lösung einer richtigen Anwendung der gesetzlichen Grundlagen entspricht.

Für Private, Unternehmen der Wirtschaft und andere raumwirksame Organisationen ist der Richtplan nicht verbindlich. Der Richtplan entfaltet aber für Grundeigentümer insofern indirekte Wirkung, als er die kantonale und die kommunale Nutzungsplanung beeinflusst. Die Nutzungspläne sind wiederum eine Grundlage für die Erteilung einer Baubewilligung.

Der **behördenverbindliche Inhalt** des Richtplans besteht formal aus Beschlüssen in Form von

- richtungsweisenden Festlegungen (Planungsgrundsätze, Planungsanweisungen, konzeptionelle Vorgaben)
- Abstimmungsanweisungen (örtliche Festlegungen), die bei der Ausübung raumwirksamer Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden zu beachten sind.

Arten der Richtplanbeschlüsse

**Richtungsweisende Festlegungen** sind Planungsgrundsätze, konzeptionelle Vorgaben oder Planungsanweisungen, die Leitplanken bilden und den Handlungsspielraum für die räumliche Entwicklung definieren, die bei der Ausübung raumwirksamer Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden zu beachten sind.

**Abstimmungsanweisungen** beziehen sich auf örtliche Festlegungen und zeigen den erreichten Stand der Abstimmung mit Bezug zur Nutzung des Bodens. Je nach Stand der Abstimmung unterscheidet man gemäss Art. 5 Abs. 2 RPV:

- **Festsetzungen**, wenn Vorhaben mit Blick auf die wesentlichen räumlichen Auswirkungen bereits abgestimmt sind;
- **Zwischenergebnisse**, wenn Vorhaben noch nicht abgestimmt sind, aber dennoch klare Aussagen zu den weiteren Abstimmungsschritten gemacht werden können;
- **Vororientierung**, wenn noch nicht abstimmungsreife oder generelle Vorstellungen zu Vorhaben bestehen, die erhebliche Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung haben können.

Die Zuweisung der Beschlüsse zu den einzelnen Abstimmungskategorien ist abhängig vom Vorhaben, dem dazugehörigen Verfahren sowie dem Stand des Verfahrens.

Die Abstimmungsergebnisse raumwirksamer Tätigkeiten, die in **den Konzepten und Sachplänen des Bundes oder in den Nutzungsplänen von Kanton und Gemeinden** festgelegt sind, können nicht Gegenstand von Beschlüssen des kant. Richtplans sein. Sie werden als Ausgangslage dargestellt.

### Orientierender Teil

Ausgangslage in Text und Karte

Die behördenverbindlichen Ergebnisse des Richtplans werden häufig erst dann verständlich, wenn zusätzliche orientierende Angaben gemacht werden, die die räumlichen und sachlichen Zusammenhänge aufzeigen. Dieser orientierende Teil des Richtplans wird als Ausgangslage bezeichnet und gibt insbesondere Aufschluss über:

- die natürlichen Gegebenheiten
- bestehende Bauten und Anlagen
- bestehende Vorschriften über die Nutzung des Bodens (z.B. genehmigte Nutzungspläne)
- die Beschlüsse der Konzepte und Sachpläne des Bundes, soweit sie das Kantonsgebiet betreffen.

Dadurch wird der Richtplan zu einer zentralen Informationsquelle, die Aufschluss über die wesentlichen Ergebnisse der räumlichen Planungen von Bund, Kanton und Gemeinden gibt.

**E**  
**E1**

# **Einleitung**

## **Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan**

# Einleitung

## Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

### Änderung des Richtplans

Richtplan zwischen Bestand und Dynamik	<p>Der Richtplan muss über eine gewisse Zeit Bestand haben und auch bei neuen Entwicklungen gültig bleiben (Rechtssicherheit, Investitionssicherheit). Andererseits darf der Richtplan kein starres Planungsinstrument sein: er muss abänderbar sein. Haben sich die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich, so werden die Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst.</p> <p>Das Raumplanungsrecht sieht <b>drei Formen von Richtplanänderungen</b> vor: Überarbeitung, Anpassung und Fortschreibung.</p>
Überarbeitung des Richtplans	<p>Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Bei der Überarbeitung des Richtplans wird der gesamte Inhalt überprüft.</p>
Anpassung des Richtplans	<p>Anpassungen des Richtplanes werden in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Dazu gehören in der Regel die Aufnahme neuer, konkreter Vorhaben in den Richtplan mit Koordinationsstand Zwischenergebnis oder Festsetzung sowie die Anpassung von Beschlüssen und Planungsgrundsätzen.</p> <p>Eine Anpassung setzt eine Gesamtbeurteilung und ein Auflageverfahren voraus.</p>
Fortschreibung des Richtplans	<p>Kleinere Abweichungen und geringfügige Änderungen von untergeordneter räumlicher und sachlicher Bedeutung bedürfen keiner formellen Anpassung des Richtplanes. Es handelt sich dabei um Anpassungen, die im Rahmen der bereits vorgezeichneten räumlichen Entwicklung stehen. Mit diesen Fortschreibungen wird der Richtplan aktuell gehalten. Fortschreibungen bedürfen keiner Beschlüsse des Landrats; sie sind unverzüglich dem Bund zu melden (Art. 11 Abs. 3 RPV). Die Aufnahme neuer Vorhaben als Vororientierung ist grundsätzlich als Fortschreibung zu betrachten.</p>
Änderungsverfahren	<p>a) Gesamthafte Überprüfung und Überarbeitung (Genehmigung Landrat): in der Regel alle 10 Jahre.</p> <p>b) Anpassung des Richtplans (Genehmigung Landrat): Aufnahme neuer Vorhaben in die Kategorien Festsetzung oder Zwischenergebnis (mit Ausnahmen); Anpassung bestehender, Aufnahme neuer richtungsweisender Festlegungen in den Richtplan; Anpassung von Abstimmungsanweisungen; Neue Aufträge an den Kanton oder an Gemeinden.</p> <p>c) Fortschreibung des Richtplans (Beschluss Regierungsrat): Vorhaben und Aufträge, die realisiert sind und zur Ausgangslage werden.</p> <p>d) Instanzen mit Antragsrecht auf Richtplananpassungen sind: Gemeinderat Regierungsrat Landrat mittels Postulat Bundesstellen über UVEK Nachbarkantone</p>

# Einleitung

## Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

### Richtplanverfahren

Ausarbeitung und Anpassungen des kantonalen Richtplans erfolgen gemäss folgendem Verfahren:

1. Das ARP informiert das Bundesamt für Raumentwicklung über die Einleitung des Verfahrens zur Ausarbeitung des kantonalen Richtplans.

---

2. Ausarbeitung des Mitberichtsentwurfes des kantonalen Richtplans durch die betroffenen Dienststellen unter Federführung des ARP und unter Einbezug der Bau- und Umweltschutzdirektion. Anhörung und/oder Einbezug des [Verband Basellandschaftlicher Gemeinden \(VBLG\)](#) [Baselbieter Gemeindeverbandes](#).

---

3. Verwaltungsinterner Mitbericht mit anschliessender Überarbeitung durch die Bau- und Umweltschutzdirektion.

---

4. Verabschiedung des Vernehmlassungsentwurfes auf Antrag der Bau- und Umweltschutzdirektion durch den Regierungsrat.

---

5. Breite Vernehmlassung des Entwurfes des kantonalen Richtplans unter Einbezug sämtlicher interessierter Kreise, insbes. der Gemeinden, Parteien und Verbände sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung. Vorprüfung beim Bund.

---

6. Auswertung der Stellungnahmen und Überarbeitung des Entwurfes des kantonalen Richtplans unter Einbezug der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD). Information Gemeinden und auf Wunsch der Gemeinden Differenzbereinigungsgespräche zwischen Kanton und Gemeinden. Entscheid der BUD über offene Punkte.

---

7. Ausarbeitung der Landratsvorlage.

---

8. Auf Antrag der Bau- und Umweltschutzdirektion Regierungsratsbeschluss: Vorlage an den Landrat betr. "Kantonaler Richtplan".

---

9. Beratung des kantonalen Richtplans im Landrat (Kommission, Plenum).

---

10. Erlass des kantonalen Richtplans durch den Landrat.

---

11. Antrag an den Bundesrat zur Genehmigung des kantonalen Richtplans.

---

12. Genehmigung des kantonalen Richtplans durch den Bundesrat.

# **Einleitung**

## **Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan**

### **Umsetzung des Richtplans**

Die Richtplanung richtet sich nach der Beschlussfassung und Genehmigung des Richtplans auf drei Schwerpunkte aus:

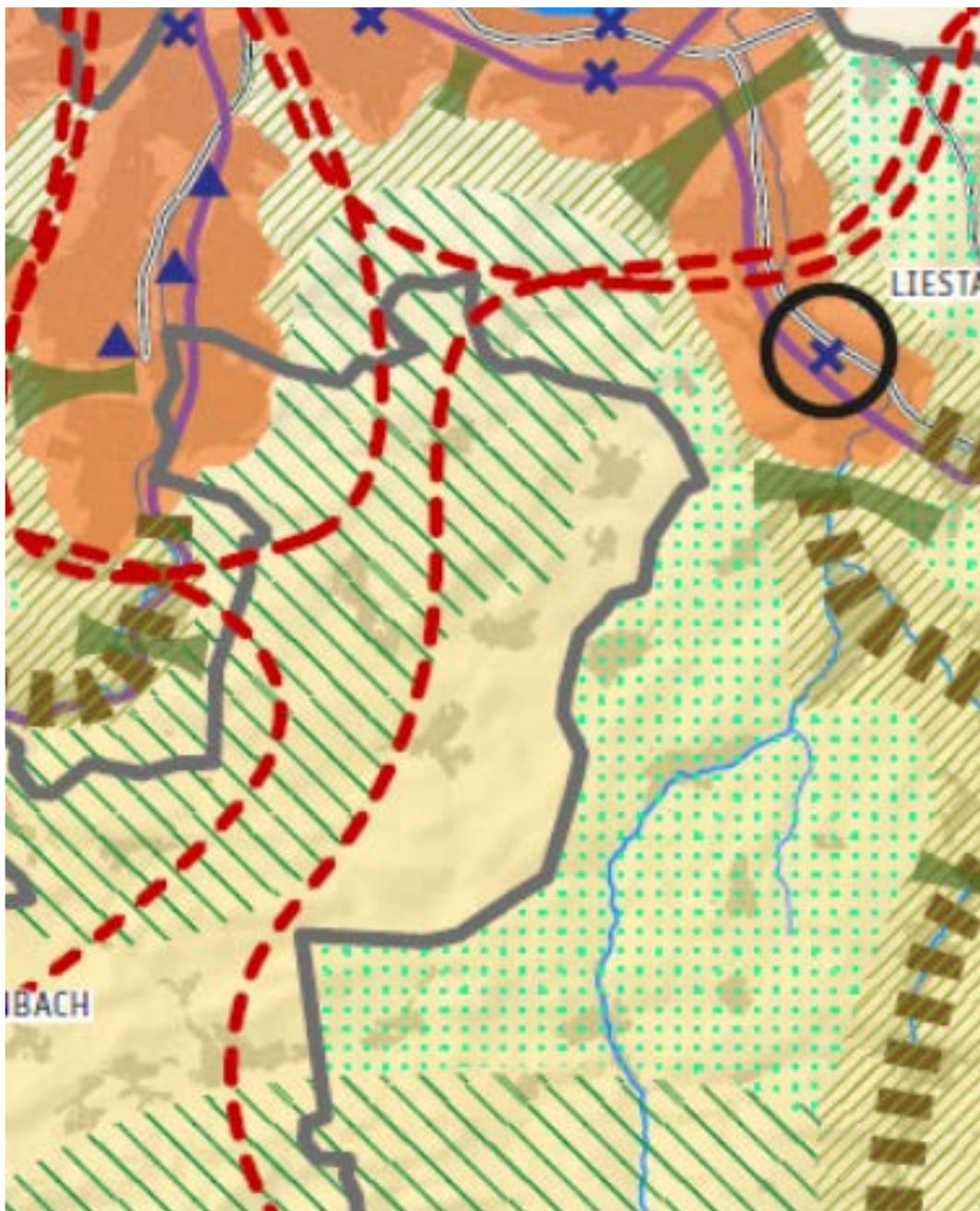
- die Umsetzung der Aufträge im Richtplan;
- die Umsetzung der richtungsweisenden Festlegungen (Ziele, Grundsätze) in der kantonalen Verwaltung sowie beim Bund, den benachbarten Kantonen und den Gemeinden;
- die Bewirtschaftung und Anpassung des Richtplans.

### **Umsetzung**

- a) Der Regierungsrat erstattet dem Landrat und dem ARE am Ende der Legislatur Bericht über den Stand der Richtplanung insbesondere über
  - die veränderten Ausgangslagen;
  - die erfolgten Fortschreibungen;
  - allfällige grosse Anpassungsabsichten;
  - inwieweit die erwünschten Ziele erreicht worden sind.
- b) Das ARP installiert ein Instrument, welches es erlaubt, die Umsetzung des Richtplans zu verfolgen (Controlling).
- c) Der Regierungsrat erstattet bei raumwirksamen Vorlagen an den Landrat Bericht über das Mass der Übereinstimmung mit dem Richtplan.
- d) Die Dienststellen legen bei raumwirksamen Anträgen an den Regierungsrat offen, inwieweit die Vorgaben des Richtplans erfüllt sind.

# Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft Raumkonzept

RK



## A. Ausgangslage

Am 3. März 2013 hat das Schweizer Stimmvolk einer Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG)<sup>1</sup> zugestimmt. Bund, Kantone und Gemeinden sorgen dafür, dass der Boden haushälterisch genutzt und das Baugebiet vom Nichtbaugebiet getrennt wird (Art. 1 RPG). Jeder Kanton erstellt einen Richtplan, worin er mindestens festlegt (Art. 8 RPG), a) wie der Kanton sich räumlich entwickeln soll, b) wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Hinblick auf die anzustrebende Entwicklung aufeinander abgestimmt werden und c) in welcher zeitlichen Folge und mit welchen Mitteln vorgesehen ist, die Aufgaben zu erfüllen. Somit erhebt das revidierte RPG die bislang unverbindlichen "Grundzüge der räumlichen Entwicklung" (ehemals Art. 6 RPG) zum integralen Bestandteil des kantonalen Richtplans (Art. 8 Abs. 1a RPG).

Das vorliegende Raumkonzept Basel-Landschaft ersetzt das "Konzept der räumlichen Entwicklung" (KORE) aus dem Jahr 2003. Das Raumkonzept zeigt eine Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung und Entwicklungen und definiert die Perimeter für eine verstärkte Zusammenarbeit in funktionalen Handlungsräumen. Auf Basis einer Auslegeordnung der wichtigsten räumlichen Trends und Herausforderungen werden Leitsätze und Planungsgrundsätze bestimmt.

Das Raumkonzept Basel-Landschaft ist abgestimmt mit nationalen und regionalen Raumentwicklungsstrategien:

- Das Raumkonzept Schweiz gibt den nationalen Rahmen vor. Der Kanton Basel-Landschaft gehört zum Metropolitanraum Basel (und ist Mitglied der Metropolitankonferenz). Zudem ist der Kanton über verschiedene Achsen mit klein- und mittelstädtisch geprägten Handlungsräumen und dem Metropolitanraum Zürich verbunden.
- Das Raumentwicklungskonzept Nordwest + zeigt die raumstrategischen Absichten der beteiligten Kantone (BS, BL, SO, AG) und des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee (exklusive französischer Nachbargebiete). Es definiert namentlich urbane Entwicklungsräume, Entwicklungsachsen, Zentrumsfunktionen sowie bedeutende Natur- und Landschaftsschutzgebiete.
- Das Agglomerationsprogramm Basel gibt den raumstrategischen Rahmen in der grenzüberschreitenden Grossregion Basel vor, insbesondere in den Themenfeldern Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Räumlich und thematisch bestehen grosse Schnittstellen zu den Tätigkeiten des Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB).

## B. Herausforderungen

Rund 74% der Bevölkerung leben in Gemeinden der "Inneren Korridore" oder "Regionalzentren", d.h. den am dichtesten besiedelten Gebieten des Kantons. Der restliche Viertel verteilt sich auf die ländlichen Entwicklungsachsen und den übrigen ländlichen Raum. Mit einer Zunahme von +5.2% war der gesamtkantonale Bevölkerungszuwachs von 2000 – 2010 leicht höher als in den 90er Jahren (+4.8%). Das Wachstum in den Teilräumen verlief ab ca. 2000 ausgeglichener. Die Gemeinden der inneren Korridore und der Regionalzentren konnten nach einer Wachstumsschwäche in den 90er Jahren wieder zulegen. Innerhalb des ländlichen Raumes sind die Unterschiede grösser. Gemeinden mit anhaltend hohem Wachstum (und Zersiedelungsdruck) stehen periphere Gemeinden mit stagnierender oder sogar rückläufiger Bevölkerungsentwicklung gegenüber.

Eine Überprüfung der vorhandenen Wohnbauzonen im Kanton Basel-Landschaft zeigt, dass die Bruttogeschossflächen-Reserven gesamthaft (d.h. in den unüberbauten und überbauten Bauzonen) für die nächsten rund 20 Jahre unter der Annahme des anvisierten Zielwachstum von Bevölkerung und Beschäftigten (BFS-Szenario hoch) nicht ganz ausreichen. Sie weisen eine Kapazität von zusätzlichen rund 53'500 Einwohner und Beschäftigten auf, bei einem Bedarf bis ins Jahr 2035 von knapp 59'000. Die Reserven sind zudem ungleich verteilt. In den ländlichen Gebieten genügen in der Regel die Reserven, wenn auch nicht überall alleine über die unüberbauten Bauzonen. In den Gemeinden der inneren Korridore ist das zukünftige Wachstum verstärkt über eine Verdichtung der überbauten Gebiete abzudecken. Bei einer stärkeren Bevölkerungsentwicklung als angenommen könnten in einzelnen Handlungsräumen des inneren Korridors mittel- bis langfristig Einzonungen notwendig werden.

Die massgebende Herausforderung für das Raumkonzept Basel-Landschaft bleibt auf diesem Hintergrund die durch Bevölkerungs- und Wohlstandswachstum getriebene Nachfrage nach zusätzlichen Siedlungsflächen in Verbindung mit der hohen individuellen Mobilität. Noch stärker als bisher ist die Lenkung dieses Wachstums gefragt, um dem Zersiedelungstrend der letzten Jahrzehnte entgegenzuwirken. Damit zusammenhängend erhöht sich der Druck auf die siedlungsnahen Freiräume und das landwirtschaftliche Kulturland sowie die Waldfläche. Die Abstimmung der

<sup>1</sup> SR 700; Teilrevision 3. März 2013

verschiedenen Interessen in diesen Übergangsräumen wird immer wichtiger.

Der hohe Verdichtungsanspruch, vor allem in Gebieten der inneren Korridore, muss einhergehen mit einer attraktiven Siedlungsgestaltung. In diesen Gebieten, wo der direkte Zugang zu grösseren Landschafts- und Naturräumen eingeschränkt ist, sind attraktiv gestaltete Grün- resp. Freiräume immer wichtiger.

Im ländlichen Raum gilt es ein qualitatives Wachstum zu unterstützen. Die weitere Entwicklung soll sich auf die am besten erschlossenen Bauzonen konzentrieren. Um kurze Wege zu ermöglichen sind neben der Bevölkerungsentwicklung auch gute raumplanerische Voraussetzungen für die weitere Entwicklung der Arbeitsplätze zu schaffen. In ländlichen Entwicklungskonzepten sollen die Handlungsregionen aufzeigen, wie die vorhandenen Potenziale stärker genutzt werden können, insbesondere in denjenigen Teilen des ländlichen Raumes, die von Abwanderung gefährdet sind.

Die Lösungsansätze zu all diesen Herausforderungen erfordern vermehrt eine regionale, gemeindeüberschreitende Zusammenarbeit. Das Raumkonzept definiert deshalb sechs funktionale Handlungsräume (Örtliche Festlegungen, Ziffer g).

### C. Raumentwicklungsziele nach Raumtypen

a) Verdichtungsräume der inneren Korridore: In den Verdichtungsräumen ist stadtnahes Wohnen mit kurzen Wegen möglich. Das Raumkonzept zielt darauf ab, das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum verstärkt in diese Räume zu lenken. Damit verbunden sind das Ziel und zugleich die Herausforderung, durch Siedlungsverdichtung und –erneuerung das Geschossflächenangebot zu erweitern und mit hohen Siedlungs- und Freiraumqualitäten aufzuwerten (Entwicklungsgebiete). In den inneren Korridoren liegen auch die strategischen Arbeitszonen mit bedeutenden Nutzungs- und Verdichtungspotenzialen.

b) Haupt- und Regionalzentren: Das Hauptzentrum Liestal verfügt über die wichtigsten kantonalen Ausstattungen um seine Aufgaben als Kantonshauptstadt auch in Zukunft erfüllen zu können. Gleichzeitig erfüllt Liestal die Scharnierfunktion zu den Gemeinden der Frenkentäler. Eine weitere städtebauliche Aufwertung und Nutzungsverdichtungen (insbesondere im Bahnhofsbereich) sowie optimale verkehrliche Anschlüsse sind wesentliche Entwicklungsziele für das Hauptzentrum.

Die Regionalzentren (Laufen, Sissach, Gelterkinden) sind die wichtigsten Orte für Beschäftigung, Versorgung, Bildung, Freizeit und Kultur im ansonsten ländlich geprägten Raum. Das Raumkonzept postuliert die Weiterentwicklung und Stärkung dieser Funktionen in Abstimmung mit dem Ziel eines verdichteten, qualitativ hochstehenden Wohnungsbaus sowie einer hohen Qualität der öffentlichen Aussenräume.

c) Ländliche Entwicklungsachsen: Mit den ländlichen Entwicklungsachsen wird eine an den Hauptverkehrsachsen (MIV und ÖV) ausgerichtete Siedlungsentwicklung mit guten Voraussetzungen für regionales Gewerbe im Laufental, im hinteren Ergolzthal sowie im Waldenburgerthal verfolgt. Das Ausgreifen der Siedlungen auf die Talflanken soll begrenzt und unter Berücksichtigung einer erkennbaren Strukturierung auf gut erschlossene Lagen entlang den Verkehrsachsen gelenkt werden. Die Regionalzentren versorgen die Gemeinden mit den zentralörtlichen Ausstattungen.

d) Ländlicher Siedlungsraum: Im ländlichen Raum zielt die Raumstrategie auf die Eindämmung der Zersiedelungsproblematik durch konsequente Siedlungsflächenbegrenzung. Der weitere Verlust von landwirtschaftlichem Kulturland und Waldfläche ist zu stoppen. Wichtig ist zudem die Siedlungserneuerung im Bestand und Aufwertung von Dorfkernen. Gleichzeitig sollen die Entwicklungsmöglichkeiten durch Nutzung bestehender Bauzonenreserven an den gut erschlossenen Lagen aufrecht erhalten bleiben. In Entwicklungskonzepten der betroffenen ländlichen Regionen (Laufental, Oberes Baselbiet, Liestal / Frenkentäler) werden die zukünftigen prioritären Handlungsfelder und Entwicklungsgebiete konkretisiert.

## D. Beschlüsse

Kantonale Leitsätze

Leitsatz 1: Kanton und Gemeinden fördern mit einem geeigneten Flächenangebot die Wirtschaftsentwicklung und wahren dabei ihre Attraktivität als **attraktiver** Wohnstandort.

Leitsatz 2: Kanton und Gemeinden verstärken **und unterstützen** die Zusammenarbeit in funktionalen regionalen Handlungsräumen und nehmen eine aktive Rolle im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Agglomerations- und Metropolitanraum Basel sowie Oberrheinkonferenz ein.

Leitsatz 3: Kanton und Gemeinden stimmen die Verkehrsplanung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung ab. Leistungsfähige Verkehrskorridore (Bahn- und Tramkorridore mit einem Takt von mindestens 30 Minuten sowie das **dortige** Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz) bilden das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

Leitsatz 4: Kanton und Gemeinden lenken die Siedlungsentwicklung nach innen und erhöhen die Siedlungsqualitäten, insbesondere in urbanen Gebieten und Dorfkernen.

Leitsatz 5: Kanton und Gemeinden lenken und koordinieren die verschiedenen Funktionen der Landschaften. Ziel ist dabei eine vielfältige, ökologisch vernetzte und produktionsfähige Kulturlandschaft- bei gleichzeitiger Gewährleistung von Erholungsfunktionen und Erhaltung von Naturlandschaften.

Leitsatz 6: Kanton und Gemeinden schaffen im ganzen Kanton die raumplanerischen Voraussetzungen zur Grundversorgung von Bevölkerung und Wirtschaft und gestalten sie landschafts- und umweltverträglich. Bei Zielkonflikten zwischen einer verstärkten Nutzung erneuerbarer Energiequellen und dem Natur- und Landschaftsschutz ist eine Interessensabwägung vorzunehmen.

Planungsgrundsätze

- a) Die räumliche Entwicklung im Kanton Basel-Landschaft orientiert sich an sechs Leitsätzen (siehe Kantonale Leitsätze). Diese verfolgen das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Entwicklung sowie das spezifische raumplanerische Ziel der haushälterischen Nutzung des Bodens und der Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten (Art. 1 RPG).
- b) Der Kanton Basel-Landschaft positioniert sich als starker Partner im trinationalen Oberrhein-, Metropolitan- und Agglomerationsraum Basel und unterstützt sowohl die fachliche Koordination in der Nordwestschweiz als auch die kantonsinterne Zusammenarbeit in regionalen funktionalen Handlungsräumen.
- c) Im Raumkonzept werden vier Raumtypen im Bereich Siedlung, vier Raumtypen im Bereich Landschaft sowie ergänzende Festlegungen in den Bereichen Verkehr und Versorgung / Entsorgung vorgenommen. Das Raumkonzept legt pro Raumtyp allgemeine Ziele (Abschnitt C) und Entwicklungsziele für 2035 fest (nachfolgend).
- d) Im Raumkonzept werden funktionale Handlungsräume definiert, in denen prioritär die überkommunale Abstimmung und die Abstimmung zwischen Handlungsraum und Kanton erfolgen. Wichtige Inhalte sind insbesondere die Abstimmung der Bevölkerungsentwicklung oder die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.
- e) Das relative Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten soll im Kanton Basel-Landschaft in allen Teilräumen grundsätzlich gleichmässig erfolgen und zwischen 2015 und 2035 **eine Zunahme von durchschnittlich rund 0.72% pro Jahr ermöglichen, ~~rund +0.7.2% pro Jahr betragen~~**. Dabei liegen die Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung in den Zentren, den Verdichtungsräumen der inneren Korridore sowie in den ländlichen Entwicklungsachsen.

### Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung Kanton BL

Raumtyp	Bevölkerung		Beschäftigte	
	2015	2035	2014	2035
Verdichtungsraum der inneren Korridore	191'500	219040	113'280	130'410
Regionalzentren	18'270	20890	10'400	11'980
Ländliche Entwicklungsachsen	28'780	32920	11'900	13'700
Ländlicher Siedlungsraum	46410	53080	11'680	13'440
Total	284'960	325'930	147'260	169'530

## Örtliche Festlegungen

(+ 40'970)

(+ 22'270)

### Festsetzung

a) Als funktionale Handlungsräume werden folgende Räume mit den entsprechenden Entwicklungs- und Dichtezielen für 2035 festgesetzt. Das Raumkonzept setzt sich das Ziel, über alle Raumtypen und Handlungsräume hinweg eine Erhöhung der Nutzungsdichte von +8% für 2035 und +10% für 2040 zu erreichen:

#### Dichteziel

- Oberes Baselbiet 60 Ew+Besch / ha
- Liestal / Frenkentaler 70 Ew+Besch / ha
- Rheintal-Hülften 115 Ew+Besch / ha
- Birstal 90 Ew+Besch / ha
- Leimental 85 Ew+Besch / ha
- Laufental 55 Ew+Besch / ha

b) Folgende Raumtypen im Kanton BL werden mit den entsprechenden Entwicklungs- und Dichtezielen für 2035 festgesetzt:

#### Dichteziel

- Verdichtungsräume der inneren Korridore (Innerer Korridor) 95 Ew+Besch / ha
- Regionalzentren 80 Ew+Besch / ha
- Ländliche Entwicklungsachsen 60 Ew+Besch / ha
- Ländlicher Siedlungsraum (Ländlicher Raum) 50 Ew+Besch / ha

c) Als Haupt- und Regionalzentren werden festgesetzt:

- Liestal (Hauptzentrum)
- Sissach (Regionalzentrum)
- Gelterkinden (Regionalzentrum)
- Laufen (Regionalzentrum)

d) Als ländliche Entwicklungsachsen werden festgesetzt:

- Ergolzthal
- Waldenburgertal
- Laufental

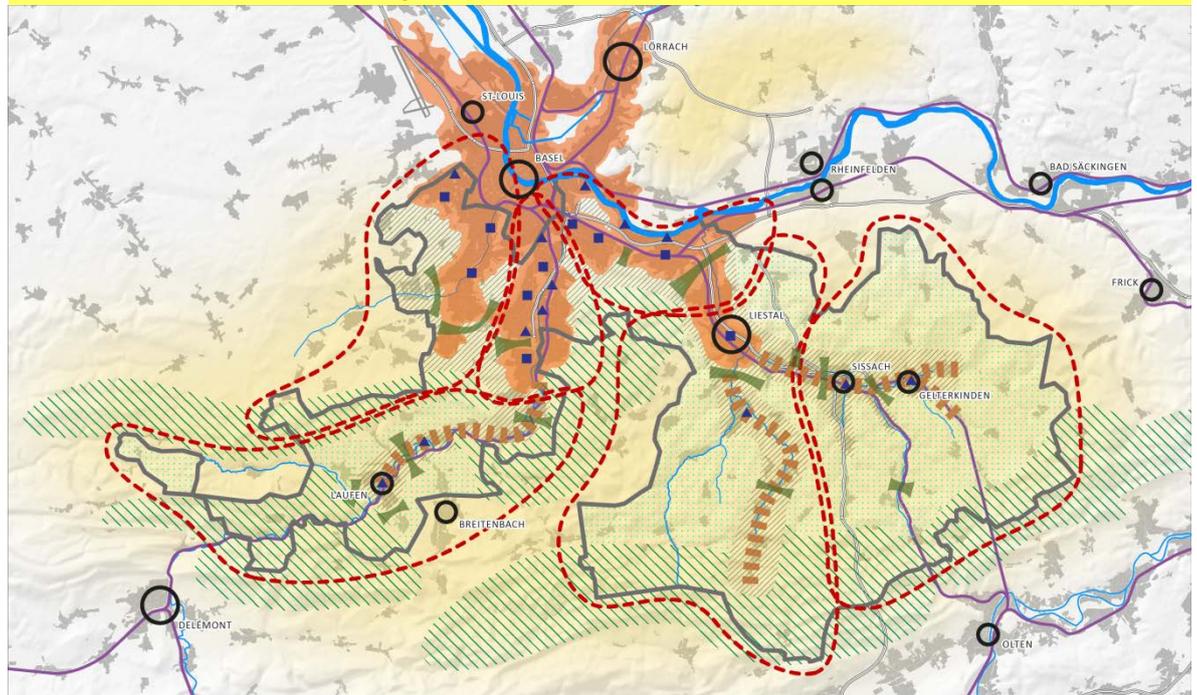
e) Im Nicht-Siedlungsraum werden folgende Landschafts- und Freiraumtypen mit folgenden Entwicklungszielen festgesetzt:

#### Entwicklungsziel

- Landschaft mit Vorrang Natur- und Landschaftsschutz Erweiterung\* um 10%
- Landschaft mit Vorrang Landwirtschaft und Wald Kulturlandverlust stoppen, Wald erhalten
- Siedlungsnaher Landschaft Kulturlandverlust stoppen
- Siedlungstrenngürtel als Multifunktionalräume Räume aufwerten

\* Bezogen auf die eigentümerverbindliche Umsetzung der Naturschutzkategorien mit ‚hartem‘ Schutzstatus

## f) Die Raumkonzeptkarte wird festgesetzt.



Raumkonzept Basel-Landschaft



## g) Die Gemeinden werden wie folgt den Handlungsräumen und Raumtypen zugeordnet:

Nr. BFS	Gemeinde	Handlungsraum	Raumtyp
2761	Aesch	Birstal	Innerer Korridor
2762	Allschwil	Leimental	Innerer Korridor
2763	Arllesheim	Birstal	Innerer Korridor
2764	Biel-Benken	Leimental	Ländlicher Raum
2765	Binningen	Leimental	Innerer Korridor
2766	Birsfelden	Rheintal-Hülften	Innerer Korridor
2767	Bottmingen	Leimental	Innerer Korridor
2768	Ettigen	Leimental	Innerer Korridor
2769	Münchenstein	Birstal	Innerer Korridor
2770	Muttenz	Rheintal-Hülften	Innerer Korridor
2771	Oberwil	Leimental	Innerer Korridor
2772	Pfeffingen	Birstal	Innerer Korridor
2773	Reinach	Birstal	Innerer Korridor
2774	Schönenbuch	Leimental	Ländlicher Raum
2775	Therwil	Leimental	Innerer Korridor
2781	Blauen	Laufental	Ländlicher Raum
2782	Brislach	Laufental	Ländlicher Raum
2783	Burg	Leimental	Ländlicher Raum
2784	Dittingen	Laufental	Ländlicher Raum
2785	Duggingen	Laufental	Ländliche Entwicklungssachse
2786	Grellingen	Laufental	Ländliche Entwicklungssachse
2787	Laufen	Laufental	Regionalzentrum
2788	Liesberg	Laufental	Ländlicher Raum
2789	Nenzlingen	Laufental	Ländlicher Raum
2790	Roggenburg	Laufental	Ländlicher Raum
2791	Röschenz	Laufental	Ländlicher Raum
2792	Wahlen	Laufental	Ländlicher Raum
2793	Zwingen	Laufental	Ländliche Entwicklungssachse
2821	Arisdorf	Liestal-Frenkentäler	Ländlicher Raum
2822	Augst	Rheintal-Hülften	Innerer Korridor

Nr. BFS	Gemeinde	Handlungsraum	Raumtyp
2823	Bubendorf	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2824	Frenkendorf	Rheintal-Hülften	Innerer Korridor
Nr. BFS	Gemeinde	Handlungsraum	Raumtyp
2825	Füllinsdorf	Rheintal-Hülften	Innerer Korridor
2826	Giebenach	Rheintal-Hülften	Ländlicher Raum
2827	Hersberg	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2828	Lausen	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2829	Liestal	Liestal-Frenkentaler	Innerer Korridor
2830	Lupsingen	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2831	Pratteln	Rheintal-Hülften	Innerer Korridor
2832	Ramlinsburg	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2833	Seltisberg	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2834	Ziefen	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2841	Anwil	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2842	Böckten	Oberes Baselbiet	Ländliche Entwicklungsachse
2843	Buckten	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2844	Buus	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2845	Diepflingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2846	Gelterkinden	Oberes Baselbiet	Regionalzentrum
2847	Häfelfingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2848	Hemmiken	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2849	Itingen	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2850	Känerkinden	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2851	Kilchberg	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2852	Läufelfingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2853	Maisprach	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2854	Nusshof	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2855	Oltingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2856	Ormlingen	Oberes Baselbiet	Ländliche Entwicklungsachse
2857	Rickenbach	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2858	Rothenfluh	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2859	Rümlingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2860	Rünenberg	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2861	Sissach	Oberes Baselbiet	Regionalzentrum
2862	Tecknau	Oberes Baselbiet	Ländliche Entwicklungsachse
2863	Tenniken	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2864	Thürnen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2865	Wenslingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2866	Wintersingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2867	Wittinsburg	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2868	Zeglingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2869	Zunzgen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2881	Arboldswil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2882	Bennwil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2883	Bretzwil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2884	Diegten	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2885	Eptingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2886	Hölstein	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2887	Lampenberg	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2888	Langenbruck	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2889	Lauwil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2890	Liedertswil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2891	Niederdorf	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2892	Oberdorf	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2893	Reigoldswil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2894	Titterten	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2895	Waldenburg	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse

## **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft Siedlung**

<b>Siedlungs- und Nutzungsstruktur</b>	<b>S1</b>
<b>Siedlungsentwicklung nach Innen</b>	<b>S2</b>
<b>Siedlungsqualität</b>	<b>S3</b>
<b>Wirtschaft im Siedlungsraum</b>	<b>S4</b>
<b>Siedlungsausstattung</b>	<b>S5</b>



#### A. Ausgangslage

Mit der Teilrevision vom 15. Juni 2012 des Bundesgesetzes über die Raumplanung werden mit Artikel 8 und 8a RPG neue Vorgaben für die Richtpläne im Bereich Siedlung gemacht. Ziel der neuen Bestimmungen ist, die Siedlungsentwicklung nach innen unter Beibehaltung oder Stärkung der Siedlungsqualität zu lenken und die Grösse und Lage der Bauzonen so zu steuern, dass eine weitere unkontrollierte Zersiedlung der Landschaft verhindert werden kann.

Mit dem neuen Artikel 8a RPG hat der kantonale Richtplan Festlegungen zu Umfang und Verteilung der Siedlungsfläche, zur Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr, zur hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen und zur Siedlungserneuerung zu treffen.

Zusammen mit den Verkehrsflächen beträgt der Umfang des Baugebiets rund 8'500 ha. Werden die inneren Nutzungsreserven der Bauzonen konsequent mobilisiert, dürften die rechtskräftig ausgeschiedene Bauzonen bei einer Bevölkerungsentwicklung, wie sie im Objektblatt Raumkonzept festgelegt ist, für die nächsten 15 Jahre ausreichen. Bei einer stärkeren Bevölkerungsentwicklung oder längerfristig (bis 2035) bedarf es zusätzlicher Siedlungsflächen, in denen im Nutzungsplanverfahren neue Bauzonen ausgeschieden werden können.

#### B. Ziele

- a) Die zukünftige Siedlungsentwicklung soll im Grundsatz im ausgewiesenen Siedlungsgebiet erfolgen. Das weitere Wachstum in die Fläche ist im Sinne der haushälterischen Nutzung des Bodens einzudämmen.
- b) Ausnahmen sollen bei flächengleichen Abtauschen von Zonen mit Wohnnutzung, bei projektbezogenem Erweiterungsbedarf von Arbeitszonen oder von Zonen mit öffentlicher Nutzung in Abweichung vom festgelegten Siedlungsgebiet möglich sein.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |  |
|--|--|
| Verkehr  | ▪ Kürzere Wegstrecken, aber mehr Verkehr in zentrumsnahen Gemeinden (Ziel-Quell-Verkehr)   |
| Siedlung   | ▪ Höhere Nutzungsdichte (mehr Einwohner+Beschäftigte pro ha)   |
| Erholung/Wohlfahrt                                       | ▪ Grösserer Nutzungsdruck auf Erholungsflächen   |
| Soziale Aspekte  | ▪ Nicht prognostizierbar   |
| Wirtschaftliche Aspekte                                  | ▪ Bessere Auslastung der bestehenden Infrastruktur   |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden | ▪ in der Summe weniger Kosten für neue Infrastruktur.<br>▪ Höhere Planungskosten für die Gemeinden aufgrund neuer Aufgaben (nicht bezifferbar) |

Umwelt

- |                   |   |
|-------------------|---|
| Natur/Landschaft  | ▪ Schonung des Kulturlands sowie der Landschaft vor weiterer Überbauung |
| Grundwasser/Boden | ▪ Irreversibler Bodenverbrauch reduziert                                |
| Lärm/Luft         | ▪ Mehr Lärm in stadtnahen Gemeinden. Luft: indifferent                  |

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Das Siedlungsgebiet gemäss Richtplankarte bezeichnet die Gebiete, in denen die bauliche Entwicklung in den nächsten 20 - 25 Jahren stattfinden soll. Das Siedlungsgebiet umfasst
- rechtskräftig ausgeschiedene Bauzonen und Spezialzonen mit Bauzonencharakter (inkl. Verkehrsflächen), soweit diese dauernde Wohn- und Arbeits- sowie öffentliche Nutzungen ermöglichen und
  - Gebiete gemäss Richtplan-Gesamtkarte, in denen im Nutzungsplanverfahren neue Bauzonen ausgeschieden werden können (Erweiterungsgebiete Bauzonen). Dies sind insbesondere Nichtbauzonen, die vollumfänglich von Bauzonen umschlossen sind, aber auch spezifische, Siedlungsgebiet arrondierende Flächen. Letztere weisen eine ÖV-Erschliessungsgüte von mindestens C für WMZ und personenorientierte öffentliche Zonen bzw. D für andere Nutzungszonen auf.
- b) Im Nutzungsplanverfahren können die Gemeinden das in der Richtplan-Gesamtkarte festgesetzte Siedlungsgebiet in Abstimmung mit den jeweiligen Gemeinden des Handlungsraums räumlich kommunal oder überkommunal anders anordnen (umlagern). Voraussetzungen dazu sind:
- Die Gesamtfläche des Siedlungsgebietes darf nicht vergrössert werden.
  - Der Bedarf für Einzonungen muss für die einzonende Gemeinde gemäss Objektblatt S 1.2 gegeben sein, wobei nur der lokale Bedarf nachzuweisen ist.
  - Es muss eine raumplanerisch insgesamt gleich gute oder bessere Lösung erreicht werden (Kompaktheit der Siedlung, Erschliessungsgüte/Erreichbarkeit, Städtebau, Nähe zu Zentren/Schulen, Fruchtfolgeflächen).
  - Die Einzonung darf keine Beeinträchtigung von Siedlungstrenngürteln oder Vorranggebieten Natur bzw. Landschaft nach sich ziehen.
- Die Neuordnungen der Bauzonen werden als Fortschreibung in die Richtplankarte aufgenommen. Der Regierungsrat ordnet die Fortschreibung an.
- c) Im Nutzungsplanverfahren können die Gemeinden die Arbeitszonen in Abweichung vom festgesetzten Siedlungsgebiet abgestimmt mit den jeweiligen Gemeinden des Handlungsraums erweitern. Voraussetzungen dazu sind:
- Der Bedarf muss im Sinne von Objektblatt S 1.2, Planungsgrundsätze, ausgewiesen sein.
  - Es darf keine Beeinträchtigung von Siedlungstrenngürteln oder Vorranggebieten Natur bzw. Landschaft erfolgen.
  - Werden Fruchtfolgeflächen beansprucht, ist nachzuweisen, dass die Einzonung nur durch deren Beanspruchung sinnvoll erreicht werden kann.
- Die Erweiterung der Arbeitszonen wird als Fortschreibung in die Richtplankarte aufgenommen. Der Regierungsrat ordnet die Fortschreibung an.
- d) Die Grösse des Siedlungsgebiets (ohne Erweiterungsgebiete Bauzonen) für den Richtplanhorizont bis 2030 basiert auf der Annahme einer Gesamtbevölkerung von 325'900 Einwohnerinnen und Einwohnern sowie 169'500\_Beschäftigten.

Planungsanweisungen

- a) Der Regierungsrat wird beauftragt, alle 4 Jahre die Bevölkerungs- und Bauzonenkapazitätsentwicklung zu prüfen.
- b) Die nächste Richtplan-Gesamtüberprüfung erfolgt vier Jahre nach der bundesrätlichen Genehmigung der Anpassung des KRIP an die RPG-Teilrevision vom 15. Juni 2012.

Örtliche Festlegungen

### **Festsetzung**

Das Siedlungsgebiet gemäss Richtplan-Gesamtkarte wird festgesetzt.

#### A. Ausgangslage

Gemäss Artikel 15 des Raumplanungsgesetzes des Bundes entspricht der Umfang der Bauzonen dem voraussichtlichen Bedarf für 15 Jahre. Neueinzonungen sind nur möglich, falls die inneren Nutzungsreserven konsequent mobilisiert wurden.

In der Vergangenheit wurde die Grösse von Bauzonen in der Regel gemeindeweise beurteilt. Wurden die allgemeinen Ziele und Grundsätze der Raumplanung eingehalten, wurde der Gemeinde bezüglich Umfang und Verteilung der Bauzonen innerhalb des betreffenden Gemeindegebiets ein grosser Ermessensspielraum überlassen. Umgekehrt hatte die Grösse der Bauzonen von Nachbargemeinden oft wenig Einfluss auf die zulässige Bauzonengrösse in einer bestimmten Gemeinde.

Seit Inkrafttreten der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes am 1. Mai 2014 ist dies nicht mehr zulässig, da die Bauzonen ausdrücklich über die Gemeindegrenzen hinaus abzustimmen sind (Art. 15 Abs. 3 RPG). Neu muss ausgewiesen werden, wie gross die Bauzonen im Kanton zu einem bestimmten Zeitpunkt gesamthaft maximal sein dürfen und wie diese regional verteilt sind. Bei der Ermittlung des Bauzonenbedarfs ist dabei von der Bevölkerungs- und der Beschäftigtenentwicklung auszugehen, wie sie im Objektblatt Raumkonzept festgelegt sind.

#### B. Ziele

- Der Umfang der Bauzonen entspricht dem voraussichtlichen Bedarf für 15 Jahre.
- Die inneren Nutzungsreserven werden konsequent mobilisiert.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |  |
|--|--|
| Verkehr  | ▪ Kürzere Wegstrecken, aber mehr Verkehr in zentrumsnahen Gemeinden (Ziel-Quell-Verkehr)   |
| Siedlung   | ▪ Höhere Nutzungsdichte (mehr Einwohner+Beschäftigte pro ha)   |
| Erholung/Wohlfahrt                                       | ▪ Grösserer Nutzungsdruck auf Erholungsflächen   |
| Soziale Aspekte  | ▪ Nicht prognostizierbar   |
| Wirtschaftliche Aspekte                                  | ▪ Bessere Auslastung der bestehenden Infrastruktur   |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden | ▪ in der Summe weniger Kosten für neue Infrastruktur.<br>▪ Höhere Planungskosten für die Gemeinden aufgrund neuer Aufgaben (nicht bezifferbar) |

Umwelt

- |                   |   |
|-------------------|---|
| Natur/Landschaft  | ▪ Schonung des Kulturlands sowie der Landschaft vor weiterer Überbauung |
| Grundwasser/Boden | ▪ Irreversibler Bodenverbrauch reduziert                                |
| Lärm/Luft         | ▪ Mehr Lärm in stadtnahen Gemeinden. Luft: indifferent                  |

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

##### Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ)

- a) Die erforderlichen Wohnflächen werden durch planerische Massnahmen in folgender Prioritätenfolge sichergestellt:
  - 1. Verdichtung bebauter WMZ, dichte Bebauung unbebauter WMZ;
  - 2. Umzonungen (Transformation) von OeWA-Zonen, Arbeitszonen und anderer Bauzonen zu WMZ insbesondere in den Entwicklungsgebieten gemäss Objektblatt S 2.2;
  - 3. Einzonungen.
- b) Umzonungen zu WMZ setzen eine kommunale Auslastung der WMZ von mindestens 95% gemäss Methode nach „Technische Richtlinien Bauzonen des Bundes“ (März 2014) voraus. In begründeten Ausnahmen, insbesondere bei guter ÖV-Erschliessungsgüte, zentraler Lage oder bei gesicherter zügiger Realisierung der neuen Nutzung, kann der Regierungsrat Umzonungen auch in Gemeinden mit tieferer Auslastung genehmigen. Umzonungen von Arbeitszonen oder öffentlichen Zonen zu WMZ dürfen nicht zu Neueinzonungen derselben führen.
- c) Einzonungen von WMZ setzen voraus, dass
  - 1. die erwartete Bevölkerungsentwicklung für die jeweils nächsten 15 Jahre das Fassungsvermögen (Kapazität) der bestehenden überbauten und unüberbauten Bauzonen gemäss Planungsanweisung b) dieses Objektblatts sowohl in der betreffenden Gemeinde als auch im entsprechenden Handlungsraum übersteigt;
  - 2. sich die Einzonung für Wohnnutzung, vorbehältlich Einzonungen bei flächengleichen Abtauschen (Umlagerungen), im Siedlungsgebiet gemäss Richtplan-Gesamtkarte befindet;
  - 3. bei allen Einzonungen Siedlungsentwicklung, Verkehr und Freiräume aufeinander abgestimmt sind.
- d) **Neu** geschaffene WMZ sollen dicht überbaut werden. Die im Zonenplan festzulegende bauliche Dichte hat einem Ausnutzungszifferäquivalent von mindestens 0.6 in ländlichen Gemeinden bzw. 0.8 in den übrigen Gemeinden des Kantons zu entsprechen, sofern keine überwiegenden Interessen dagegen stehen. Zudem ist mittels Nutzungsvorschriften eine hohe städtebauliche Qualität (Aussenraum, Volumetrie, Architektur) sicherzustellen.

##### Arbeitszonen

- e) Die erforderlichen Arbeitsflächen in reinen Arbeitszonen werden durch Massnahmen in folgender Prioritätenfolge gesichert:
  - 1. Verdichtung bebauter Arbeitszonen / dichte Bebauung unbebauter Arbeitszonen;
  - 2. Einzonungen.
- f) Erweiterungen von Zonen für Arbeitsnutzungen sind in allen Gemeinden projektbezogen möglich ~~für bestehende Betriebe, die am Rande der Bauzonen angesiedelt sind und deren bauliche Erweiterung ohne Neueinzonung nachweislich nicht möglich ist.~~ Die Einzonungen sind hinsichtlich Lage regional abzustimmen. Die Notwendigkeit der Einzonungen ist auf der Basis der Arbeitszonenbewirtschaftung nachzuweisen.
- g) ~~Neueinzonungen für Arbeitsnutzungen sind in Gemeinden des inneren Korridors, in Regionalzentren oder in ländlichen Entwicklungsachsen möglich. Sie bedingen eine bauliche Betriebsenerweiterung bestehender Betriebe mit mindestens 75 Beschäftigten oder eine Neuansiedlung von Betrieben mit mindestens 75 Beschäftigten (in Vollzeitäquivalent und bei erwartetem Vollausbau), für die nachweislich keine räumlich geeigneten Standorte innerhalb der bestehenden Arbeitszonen im Kanton zu finden sind. Voraussetzung ist die nachweislich haushälterische Nutzung der eingezonten Fläche. Vom Kriterium der 75 Beschäftigten kann abgewichen werden, wenn es sich um einen Betrieb mit überdurchschnittlicher Wertschöpfung pro Beschäftigten handelt~~
- h)g) ~~Die Bauzonenerweiterung für Arbeitsnutzungen ist als Erweiterung bestehender Arbeitszonen festzulegen. Die Einzonungen sind hinsichtlich Lage regional abzustimmen. Die Notwendigkeit der Einzonungen ist auf der Basis der Arbeitszonenbewirtschaftung nachzuweisen.~~

Planungsanweisungen

- a) Gemeinden mit einer Auslastung der WMZ von weniger als 90% gemäss Methode nach „Technische Richtlinien Bauzonen des Bundes“ (März 2014) überprüfen ihre Bauzonen innerhalb der nächsten 3 Jahre und zeigen auf, mit welchen Massnahmen sie die Auslastung erhöhen können.
- b) Bei Einzonungen von WMZ weisen die Gemeinden im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV

insbesondere nach:

1. die zugrunde liegende kommunale Bevölkerungsprognose, welche mit der regionalen Prognose im Handlungsraum gemäss örtlichen Festlegungen verbindlich abgestimmt ist. Ansonsten wird von einer gleichmässigen kommunalen Bevölkerungsentwicklung von 0.72% pro Jahr ab 2015 ausgegangen;
  2. das Fassungsvermögen (Kapazität) der bestehenden WMZ an Einwohnern und Beschäftigten unter Annahme einer generellen Zunahme der Nutzungsdichte (in Einwohner pro Hektare) von 6% innert 15 Jahren sowie ein Drittel der Kapazität der Transformationsgebiete gemäss Objektblatt S 2.2, örtliche Festlegungen;
  3. dass die ÖV-Erschliessungsqualität der neuen Bauzone einer Erschliessungsgüte C oder besser entspricht und die öffentlichen Verkehrsmittel das verursachte Passagieraufkommen aufnehmen können;
  4. dass das übergeordnete Strassennetz das verursachte Verkehrsaufkommen aufnehmen kann;
  5. die Verfügbarkeit der neuen Bauzonen sowie deren Überbauung innert der Nutzungsplanperiode von 15 Jahren;
  6. dass – falls zutreffend - die Einzonung nur mit der Beanspruchung von Fruchtfolgefächern sinnvoll erreicht werden kann.
- c) Bei Einzonungen für von Arbeitsnutzungsgebieten weisen die Gemeinden im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV insbesondere nach:
1. die regional abgestimmte Lage und den Einzonungsbedarf im Sinne der Planungsgrundsätze e) bis g);
  2. dass – falls zutreffend - die Einzonung nur mit der Beanspruchung von Fruchtfolgefächern sinnvoll erreicht werden kann.
- d) Der Kanton (BUD) erhebt jährlich den Überbauungsstand in sämtlichen Bauzonen. Er erhebt jedes zweite Jahr den Erschliessungsstand sowie die Innenentwicklungspotenziale zusammen mit den Gemeinden. Der Kanton stellt die Ergebnisse in geeigneter Form zur Verfügung.
- e) Der Kanton (BUD) betreibt in Abstimmung mit den Gemeinden eine Arbeitszonenbewirtschaftung im Sinne von Art. 30a Abs. 2 RPV.

Örtliche Festlegungen

**Festsetzung**

- a) Folgende Wachstumsannahmen (in Einwohnern) in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) werden nach Handlungsräumen festgesetzt:

Handlungsraum	Einwohner 2030	Zunahme Einw. 2015 - 2030	Einwohner 2035	Zunahme Einw. 2015 - 2035
Birstal	58560	5730	60420	7600
Leimental	81570	7980	84170	10580
Rheintal-Hülften	63280	6190	65300	8210
Laufental	21540	2110	22220	2790
Liestal-Frenkentäler	49200	4820	50760	6380
Oberes Baselbiet	41730	4080	43060	5410

- b) Die Berechnung der Zunahme der Einwohner für die Jahre nach 2030 richtet sich nach dem Szenario hoch des BfS (BR-00-2015) bzw. nach der Methode gemäss „Technische Richtlinien Bauzonen des Bundes“ (März 2014). Die Verteilung der Einwohner auf die Handlungsräume erfolgt nach dem Prinzip des relativ gleichen Wachstums.

**A. Ausgangslage**

Siedlungstrenngürtel dienen der grossräumigen Gliederung der Siedlungsgebiete. Sie sichern grössere zusammenhängende Landschaftsräume im Einzugsbereich der Siedlungsgebiete vor weiterer Überbauung zu Wohn- oder Arbeitszwecken. Mit der Ausweisung von Siedlungstrenngürteln werden Freiräume für die Naherholung, eine grossräumige Landschaftsgliederung, Landwirtschaftsflächen, Vernetzungskorridore für Tiere und Pflanzen, Attraktivität der Siedlungsgebiete, aber auch die politische Identität der Gemeinden langfristig erhalten und/oder verbessert. Ausserdem bestehen Möglichkeiten des ökologischen Ausgleichs bzw. zur ökologischen Aufwertung.

Im Leimental, Birseck, Rheintal und Ergolzthal bestehen nur noch wenige durchgängige Grünstreifen, welche die Siedlungen trennen. Sie befinden sich zwischen Oberwil und Biel-Benken, zwischen Therwil und Ettingen, zwischen Pratteln und Füllinsdorf, zwischen Itingen und Sissach sowie zwischen Sissach und Böckten. An wenigen Stellen reichen grüne Unterbrechungen bis jeweils in die Talmitte hinein. Dies bedeutet, dass in den Haupttälern des Kantons mit wenigen Ausnahmen fast durchwegs geschlossene Siedlungsbänder vorzufinden sind. Damit verbunden sind namentlich

- die visuelle Auflösung der Gemeindegrenzen bzw. eine Entwicklung hin zu ununterbrochenen Siedlungsbändern.
- die grossräumige ökologische Trennung, indem die Wander- und Ausbreitungsmöglichkeiten für Tier- und Pflanzenarten quer über die Täler hinweg eingeschränkt oder unterbunden werden.
- eine Erschwerung des Luftaustausches sowie eine Verschlechterung des Bioklimas (Hitze und Schwüle).

**B. Ziele**

- a) Durch Siedlungstrenngürtel ist sicherzustellen, dass die Siedlungen nicht beliebig zusammenwachsen, die Siedlungskörper als solche noch erkennbar bleiben und wichtige ökologische Vernetzungsachsen (grossräumiger Biotopverbund) nicht verloren gehen. Siedlungstrenngürtel können die Naherholung unterstützen ~~(KORE)~~.
- b) Wo die Siedlungstrenngürtel heute noch als erlebbare Freiräume zwischen Siedlungsgebieten oder Siedlungsgebietsteilen bestehen, sollen diese gesichert werden ~~und~~ unbebaut bleiben und hinsichtlich ihrer Freiraumfunktionen aufgewertet sowie als ökologische Vernetzungsachsen erhalten werden (Raumkonzept4).

**C. Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |  |
|--|--|
| Verkehr                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>  |
| Siedlung                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhaltung / Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden</li> <li>▪ keine Ausdehnung der Siedlung</li> <li>▪ Reduktion der Bauzonen in Lausen (Hasenacker)</li> </ul> |
| Erholung/Wohlfahrt                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhaltung von Freiräumen für die Naherholung</li> </ul>   |
| Soziale Aspekte                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ höhere Identifikation mit dem eigenen Lebensraum</li> </ul>   |
| Wirtschaftliche Aspekte                | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhaltung Landwirtschaftsflächen bzw. FFF</li> </ul>  |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>  |

Umwelt

- |                   |   |
|-------------------|---|
| Natur/Landschaft  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhaltung der Freiräume, des Landschaftscharakters</li> <li>▪ Gewährleistung der grossräumigen Lebensraumvernetzung</li> </ul> |
| Grundwasser/Boden | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhaltung unversiegelter Flächen/natürlich gewachsener Böden, Erhaltung FFF</li> </ul>   |
| Lärm/Luft         | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>   |

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Siedlungstrenngürtel sind im Grundsatz freizuhalten. Bestand und eine angemessene Erweiterung bestehender Bauten bleiben gewährleistet.
- b) Siedlungstrenngürtel mit wichtigen ökologischen oder Wildtierkorridor-Funktionen sollen langfristig unangetastet bleiben.
- c) Neue grösserflächige Nutzungen, die den Charakter des Freiraums dauernd beeinträchtigen, setzen vorgängig eine Anpassung des Richtplans voraus.
- d) Dort, wo in den Siedlungstrenngürteln Fruchtfolgeflächen vorhanden sind, gelten erhöhte Anforderungen an die Freihaltung.
- e) In Siedlungstrenngürteln können Einzelbauten und -anlagen, die den Charakter des Freiraums nicht beeinträchtigen, bewilligt werden. Dies gilt insbesondere für Bauten und Anlagen der Landwirtschaft, der Naherholung und des Sports.

Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Als Siedlungstrenngürtel gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

<b>Bezirk Arlesheim:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ "Bernhardsberg" Oberwil/Therwil</li><li>▪ "Brimatten" Therwil/Ettingen</li><li>▪ "Bruderholz" Binningen/Basel</li><li>▪ "Brüglingen" Münchenstein</li><li>▪ "Chäppeli" Therwil/Reinach</li><li>▪ "Fiechtenacker" Reinach/Aesch</li><li>▪ "Lachmatt" Muttenz/Pratteln</li><li>▪ "Löli" Oberwil/Biel-Benken</li><li>▪ "Ziegelschür" Allschwil/Schönenbuch</li></ul>
<b>Bezirk Laufen:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ "Heidengrund" Laufen</li><li>▪ "Chleeboden" Zwingen/Dittingen</li><li>▪ "Hollen" Duggingen/Pfeffingen</li><li>▪ "In der Au" Brislach</li><li>▪ "Röschenzfeld" Röschenz/Laufen</li></ul>
<b>Bezirk Liestal:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ "Hülften" Pratteln/Frenkendorf/Füllinsdorf</li><li>▪ "Wannen/Uf Berg" Liestal/Bubendorf/Seltisberg</li><li>▪ "Hasenacker" Lausen/Itingen</li></ul>
<b>Bezirk Sissach:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ "Bärnholden" Sissach/Itingen</li><li>▪ "Wüeri" Sissach/Böckten/Thürnen</li><li>▪ "Langacker" Thürnen/Diepflingen</li><li>▪ "Luftmatt" Wittinsburg/Känerkinden/Buckten</li><li>▪ "Eital" Tecknau</li></ul>
<b>Bezirk Waldenburg:</b>	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ "Weid" Hölstein/Niederdorf</li></ul>

# Siedlung

## Siedlungsentwicklung nach Innen

### Hochwertige Siedlungsentwicklung nach Innen

#### A. Ausgangslage

Unser Siedlungsraum ist in den letzten Jahrzehnten als Folge der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung immer mehr in den Landschaftsraum hinausgewachsen. Sollen die landschaftlichen Qualitäten erhalten bleiben und die Siedlungsgebiete gestärkt werden, sind künftigen Entwicklungen durch eine Verdichtung der Nutzung innerhalb des festgelegten Siedlungsgebiets zu realisieren. Durch diese Siedlungsentwicklung nach innen werden bestehende Infrastrukturen besser genutzt und Quartiere und Ortskerne belebt; dabei gewinnen die bestehenden Qualitäten (Städtebau, Freiraum, Ortsidentität, historisch bedeutsame Objekte) an Bedeutung. Deshalb bedeutet Siedlungsentwicklung nach innen nicht nur Siedlungsbegrenzung, Siedlungsverdichtung und kompakte Siedlungsentwicklung am geeigneten Ort sondern auch - und vor allem - Erkennen, Erhalten und Verbessern der Siedlungsqualität.

~~Im Kanton Basel-Landschaft sind in den letzten 25 Jahren über 40'000 Wohnungen entstanden, was etwa 50% des Bestandes von 1980 entspricht. Rund 90% des Neuwohnungszuwachses wurden in unüberbauten Bauzonen, d.h. "auf der grünen Wiese" erstellt. Dabei wurde die planungsrechtlich zulässige Nutzung bei weitem nicht ausgeschöpft. Eine Baugesuchsanalyse zeigt, dass zwischen 1991 bis 2005 durchschnittlich rund 18% der Parzellenfläche für die jeweiligen Bauvorhaben nicht notwendig gewesen wären. Von diesen ca. 1 Mio. m<sup>2</sup> theoretischer Baulandreserve liegen über 40% der Fläche auf Parzellen, welche zu weniger als der Hälfte der möglichen Ausnutzung tatsächlich realisiert wurde. Auf diesen Parzellen wäre eine nachträgliche Verdichtung in der Regel problemlos durchführbar.~~

Eine Analyse des Baubestands sowie der Zonenvorschriften zeigt, dass gesamtkantonal nur rund zwei Drittel der zonenrechtlichen Nutzung ausgeschöpft wurden. In den ländlichen Gemeinden beträgt der Ausbaugrad im Durchschnitt gut 50%, während die Gemeinden des inneren Korridors einen Ausbaugrad von 70 und 80% aufweisen. Dies bedeutet, dass im Kanton Basel-Landschaft im überbauten Gebiet eine potenzielle Reserve von ~~mindestens 700'000~~ weit über einer Million m<sup>2</sup> BGF besteht, ohne dass die Nutzungsvorschriften hinsichtlich der Realisierung dieses Potenzials geändert werden müssten.

Während in den ländlichen Gemeinden die Ausbaureserven in Form von Dachausbauten und Umnutzungen vorwiegend im Dorfkern und in den neu erstellten Einfamilienhausquartieren zu finden sind, verteilen sich die Verdichtungspotenziale in stadtnäheren Gemeinden auf unterschiedliche Wohnquartier- und Siedlungstypen sowie auf Gebiete mit gewerblicher oder öffentlicher Nutzung, welche durch Transformation einer Wohnnutzung zugänglich gemacht werden können. ~~stärker auf verschiedene Bebauungstypen (Kerngebiete, MFH-Zeilenbebauungen, ältere Einfamilienhausgebiete).~~

~~Daraus ergibt sich, dass im ländlichen Raum nebst der Ausschöpfung der inneren Reserven im bereits überbauten Gebiet (v.a. in der Kernzone) insbesondere darauf hinzuwirken ist, dass der Ausbaugrad erhöht wird. Da im eher städtisch geprägten Raum der Ausbaugrad der Bauvorhaben bereits verhältnismässig hoch ist, ist der Schwerpunkt der Aktivitäten hinsichtlich haushälterischer Nutzung auf die Nachverdichtung geeigneter Areale zu legen.~~

#### B. Ziele

- ~~Die Siedlungsentwicklung nach innen soll grössere Bedeutung erlangen. Siedlungsentwicklung nach innen heisst: Erhöhung der Einwohner und Beschäftigten pro Hektare im bestehenden Siedlungsgebiet sowie eine Erhöhung der Siedlungsqualität durch standortgerechtes, massgeschneidertes Ausschöpfen des Nutzungspotenzials. unter Berücksichtigung der bestehenden und einer ansprechenden Gestaltung und des voraussichtlichen Mehrverkehrs.~~
- ~~Ein sorgfältiger Umgang mit gewachsenen Strukturen und bestehenden Qualitäten mittels räumlich differenzierter Lösungen und eine Konzentration der Verdichtung an dafür geeigneten Standorten (RK, siehe auch S2.2, S2.3 und S2.4). Der weitgehend irreversible Bodenverbrauch ist durch verdichtete Bauweise, Nachverdichtung oder Neunutzung der Siedlungsbrachen unter Wahrung oder Verbesserung der Wohnqualität zu begrenzen (haushälterische Nutzung des Bodens).~~
- Im ländlichen Raum ist nebst der Ausschöpfung der bestehenden, inneren Reserven im bereits überbauten Gebiet schwerpunktmässig das Ziel zu verfolgen, mit unüberbauten Bauzonenreserven haushälterisch umzugehen.
- Im städtisch geprägten Raum ist die Innenentwicklung sind Verdichtungsanstrengungen schwerpunktmässig im bereits überbauten Gebiet vorzunehmen (Nachverdichtung / Trans-

# Siedlung

## Siedlungsentwicklung nach Innen

### Hochwertige Siedlungsentwicklung nach Innen

formation). Ziel ist die quartier- und umweltverträgliche Schaffung zusätzlicher Wohneinheiten, zusätzlichen Raums für neue Arbeitsplätze und/oder für Versorgungsmöglichkeiten, welche eine hohe Qualität in der Siedlungsstruktur, im Freiraum und in der Architektur aufweisen.

- e) Auf die Versorgung mit Freiraum- und Naherholungsangeboten, insbes. die qualitative und naturnahe Gestaltung des Wohnumfeldes und die Förderung von zugänglichen und multifunktionalen öffentlichen Flächen ist besonders Wert zu legen.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |   |
|--|---|
| Verkehr  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ grösseres Potenzial für den öffentlichen Verkehr</li> <li>▪ <del>geringe Zunahme in verdichteten Quartieren</del></li> <li>▪ <del>per Saldo eher weniger IV als bei Flächenwachstum</del></li> <li>▪ kurze Wege</li> </ul> |
| Siedlung   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ bessere Nutzung der Siedlungs- und Freiflächen</li> </ul>  |
| Erholung/Wohlfahrt                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ zunehmender Druck auf Frei- und Aussenräume</li> </ul>   |
| Soziale Aspekte  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ höhere Bevölkerungsdichte</li> <li>▪ durchmischte Quartierstruktur</li> </ul>  |
| Wirtschaftliche Aspekte                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ grösserer Steuerertrag für Gemeinden pro m<sup>2</sup> Bauzone</li> <li>▪ bessere Auslastung = grössere Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturanlagen</li> </ul>   |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aufgrund der strengeren bundesrechtlichen Vorgaben ist mit höheren Kosten in Planung und Vollzug zu rechnen. Nicht quantifizierbar.</li> </ul>   |

Umwelt

- |                   |   |
|-------------------|---|
| Natur/Landschaft  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <del>Reduktion innerhalb, Erhaltung ausserhalb der Siedlung</del></li> <li>▪ <del></del></li> <li>▪ Intensivere Nutzung der siedlungsinternen und siedlungsnahen Freiräume</li> </ul>  |
| Grundwasser/Boden | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verminderung des Neuverbrauchs an Bodenfläche ausserhalb der Siedlungen</li> </ul>   |
| Lärm/Luft         | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lärm: Zunahme des Lärms durch Mehrverkehr</li> <li>▪ Luft: Zunahme der lokalen Luftemissionen wird kompensiert durch geringere Gesamtbelastung im Kanton, Verstärkung der thermischen Überwärmung und reduzierte Durchlüftung möglich</li> </ul> |

### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Die Siedlungsentwicklung nach innen ~~innen (Optimierung der Nutzung) und insbesondere die Umnutzung und Neunutzung von Brachflächen mit dem Ziel einer Erhöhung der Einwohner- und Beschäftigtendichte~~ ist von kantonalem Interesse. ~~Entwicklung nach innen vor Entwicklung nach aussen: Die Gemeinden geben eine Übersicht über die inneren Reserven und zeigen auf, wie sie diese zu nutzen gedenken.~~
- b) Verdichtete Bauweise und Nachverdichtungen sollen insbesondere an mit ÖV gut erschlossenen Lagen quartier- und umweltverträglich (massgeschneidert) erfolgen und eine hohe städtebauliche, architektonische und sozialverträgliche Qualität in der Siedlungsstruktur und der Architektur aufweisen. Sie sind mit Massnahmen zur Erhaltung, Aufwertung oder Entwicklung der Aussenräume und siedlungsinternen Freiraumqualitäten zu verbinden.
- c) Generelle zonenweise Erhöhungen der Nutzung durch Mutation der Zonenvorschriften sind ~~nur vorzunehmen möglich~~, wenn aufgezeigt werden kann, dass dadurch die Wohn- und städtebauliche Qualität (Lärm, Luft, räumliche und bauliche Qualitäten) nicht verringert wird.

Planungsanweisungen

- a) Ländliche Gemeinden sorgen mit geeigneten Massnahmen für eine dichtere Bebauung der unüberbauten Wohnbauzonenreserven. Dazu stellen sie fest, welche Areale sich dafür be-

# **Siedlung**

## **Siedlungsentwicklung nach Innen**

### **Hochwertige Siedlungsentwicklung nach Innen**

sonders eignen.

- b) Bauliche Verdichtungen in Ortskernen erfolgen stets unter Beachtung der bestehenden ortstypischen Bautypologien und Baumerkmale. Die Zielsetzungen der Ortskernentwicklung sind gemeinsam mit den Zielen zur Erhaltung schutzwürdiger Substanz von kommunaler Bedeutung und zur Bewahrung eines einheitlichen Erscheinungsbildes der Überbauung zu betrachten.
- c) Städtisch geprägte Gemeinden schaffen die notwendigen planerischen Voraussetzungen, damit Projekte zur Siedlungserneuerung bzw. Siedlungsverdichtung mit dem Ziel einer Erhöhung der Nutzungsdichte (Arealentwicklungen, Transformation von Arealen mit gewerblichen oder öffentlichen Nutzungen) realisiert werden können. Dazu stellen sie fest, welche Areale sich dafür besonders eignen und welche Planungsinstrumente dazu dienlich sind.

**A. Ausgangslage**

Das Raumplanungsgesetz verlangt im Richtplan explizit die Sicherstellung einer besseren Nutzung der Bauzonen sowie einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen (Art. 8a Abs. 1 lit. c. und lit. e. sowie Art. 15 Abs. 4 lit. b. RPG). Gleichzeitig legt der Richtplan fest, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt und eine rationelle sowie flächensparende Erschliessung sichergestellt werden (Art. 8a Abs. 1 lit. b. RPG). Des Weiteren sollen Prozesse der Siedlungserneuerung gestärkt und Wohn- und Arbeitsplatzgebiete einander zweckmässig zugeordnet und schwerge- wichtig an Orten geplant werden, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind (Art. 3 Abs. 3 lit. a. RPG)

Ziel der Verdichtung ist die Erhöhung der Nutzungsdichte (mehr Einwohner und Beschäftigte pro Hektare). Dort, wo Arealentwicklungen innerhalb des Siedlungsgebiets angestrebt werden, geht die Erhöhung der Nutzungsdichte häufig mit der Erhöhung der baulichen Dichte einher, weshalb die Erhaltung und Verbesserung der aussenräumlichen Situation zentral ist.

Der Verdichtungsauftrag des Bundes soll aus qualitativen Gründen nicht flächendeckend umge- setzt werden. Vielmehr soll die Verdichtung primär an geeigneten Standorten (gute ÖV- Erschliessungsgüte) erfolgen. Dies geschieht insbesondere durch die Erneuerung und Verdichtung bestehender Wohnareale sowie durch Transformation von Arbeitsgebieten oder Gebieten für öf- fentliche Nutzungen hin zu Wohn- und/oder Zentrumsnutzungen (Transformationsgebiete).

**B. Ziele**

- a) Die Entwicklungsgebiete sind die zentralen Verdichtungs- und Transformationsgebiete im Kanton. Mit der Verdichtung sollen gleichzeitig Qualität und Identität geschaffen oder erhalten werden.
- b) Die Analyse der räumlichen Stärken und Schwächen der Quartiere, in denen die Entwick- lungsgebiete liegen, bilden Ausgangspunkt der Umgestaltung der Areale. Stärken sind zu stärken, Schwächen zu eliminieren.
- c) Die Entwicklungsgebiete sind so umzugestalten, dass soziale, räumliche, ökonomische und ökologische Mehrwerte geschaffen werden können.

**C. Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesell- schaft

- |  |  |
|--|--|
| Verkehr  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Grösseres Potenzial für den öffentlichen Verkehr</li> <li>▪ Kurze Wege</li> </ul>   |
| Siedlung   | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Bessere Nutzung der ÖV-affinen Standorte</li> </ul>   |
| Erholung/Wohlfahrt                                       | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Keine</li> </ul>  |
| Soziale Aspekte  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höhere Bevölkerungsdichte/durchmischte Quartierstruk- tur</li> </ul>  |
| Wirtschaftliche Aspekte                                  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Höherer Steuerertrag für Gemeinden pro m<sup>2</sup> Bauzone</li> <li>▪ Bessere Auslastung = grössere Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur</li> </ul> |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Nicht quantifizierbar</li> </ul>  |

Umwelt

- |                   |   |
|-------------------|---|
| Natur/Landschaft  | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Intensivere Nutzung der siedlungsinternen und siedlungs- nahen Freiräume</li> <li>▪ Chance zur ökologischen Aufwertung des Siedlungsge- biets</li> </ul>           |
| Grundwasser/Boden | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Verminderung des Neuverbrauchs an Bodenflächen</li> </ul>  |
| Lärm/Luft         | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Lärm: Zunahme des Nachbarschaftslärm in verdichteten Quartieren</li> <li>▪ Luft: verstärkte thermische Überwärmung und reduzierte Durchlüftung möglich.</li> </ul> |

**D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) Entwicklungsgebiete bestehen heute aus Wohn-, Misch- und Zentrumsgebieten sowie Transformationsgebieten (Arbeitsgebiete/Gebiete für öffentliche Nutzungen). Mindestens 75% der Gesamtfläche der Entwicklungsgebiete weist eine ÖV-Erschliessungsgüte B oder besser auf. Sie sollen zu hochwertigen Verdichtungsgebieten für Wohn-, Geschäfts- und Zentrumsnutzungen entwickelt werden.
- b) Die Verdichtungsaktivitäten der Gemeinden erfolgen prioritär in den Entwicklungsgebieten sowie in Bahnhofsgebieten gemäss Objektblatt S 2.3. Die Gemeinden richten die Zonenvorschriften in Entwicklungsgebieten an den Mindestnutzungsdichten gemäss Örtlichen Festlegungen Buchstabe b) dieses Objektblattes aus.
- c) Gewerbliche Nutzungen sind weiterhin möglich.

Planungsanweisungen

Die Gemeinden zeigen in ihrem Planungsbericht gem. Art. 47 RPV auf, welche zusätzlichen Kapazitäten an Einwohnern und Beschäftigten durch die vorgesehenen Umzonungen geschaffen werden sollen, wie sie die Mindestdichten gemäss Örtliche Festlegungen realisieren, und wie sie eine hochwertige Siedlungs- und Freiraumqualität sicherstellen.

Örtliche Festlegungen

**Festsetzung**

- a) Die Entwicklungsgebiete gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.
- b) Soweit keine überwiegenden Interessen dagegen sprechen, sind in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen der Entwicklungsgebiete mit den Nutzungsvorschriften folgende Mindestnutzungsdichten zu ermöglichen:

<u>Raumtyp</u>	<u>Mindestdichte [E+B/ha]</u>
Innere Korridore	125
Regionalzentren	100
Ländliche Entwicklungsachsen	90

# Siedlung

## Siedlungsentwicklung nach innen

### Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)

#### A. Ausgangslage

Bahnhöfe und S-Bahn- bzw. wichtigere Tram- und Bushaltestellen von übergeordneter Bedeutung stellen Verkehrsknotenpunkte dar. Als stark frequentierte, öffentliche Transiträume haben sie eine grosse Ausstrahlung auf ihre Umgebung. Bahnhofsareale (im Eigentum der SBB) sowie Bahnhofsgebiete (Umgebung der Bahnhofsareale) sind in vielen Fällen unternutzt und weisen deshalb häufig ein grosses Entwicklungspotenzial auf. Aufgrund ihres speziellen Charakters sind Bahnhofsgebiete **und Haltestellen von kantonaler Bedeutung** geeigneter als andere, unterschiedlichste Funktionen (Wohnen, Dienstleistungen, Verkehr) auf engstem Raum aufzunehmen.

Im Kanton Basel-Landschaft gibt es zurzeit 21 Bahnhöfe, die gleichzeitig auch eine S-Bahn-Station bilden. Nur die stärker frequentierten Bahnhofsgebiete, die gleichzeitig grössere unternutzte Flächen aufweisen, haben in der Regel genügend Potenzial für eine Verdichtung.

Für die Neugestaltung sowie Verdichtung der Umgebung von Bahnhöfen und Haltestellen **von kantonaler Bedeutung** bzw. für die Schaffung von entsprechenden planerischen Rahmenbedingungen fällt der Gemeinde - als führender Körperschaft und Trägerin der Planung - die Hauptverantwortung zu. Sehr oft liegt es an den Gemeinden, den Prozess für eine entsprechende Gebietsplanung in Gang zu setzen. Dabei sind die Gemeinden aufgefordert, die öffentlichen Interessen und Zielsetzungen wahrzunehmen und die planerisch und rechtlich notwendigen Voraussetzungen zu schaffen, damit die Bahnhofs-/Haltestellengebiete verdichtet, besser genutzt und für **Kunden des öffentlichen Verkehrs** attraktiver gestaltet werden können.

#### B. Ziele

- Bahnhöfe und Umsteigestellen sind entsprechend ihrer Lage, ihrer Funktion und ihrer Ressourcen aufzuwerten (Park+Ride, Versorgung mit Gütern und Dienstleistungen, personenintensive Betriebe, Wohnen, **Städtebau**). Wo nötig ist die Zugänglichkeit der Bahnhöfe zu Fuss, mit dem Velo und Auto zu verbessern. **(KORE)**
- Bahnhofsgebiete **sowie Gebiete um Haltestellen von kantonaler Bedeutung** sollen städtebaulich als Orientierungspunkte konzipiert werden und entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion im Siedlungsgebiet in Erscheinung treten. Erhaltenswerte Zeugnisse der Vergangenheit sind zu erhalten oder durch geeignete Umgestaltung neuen Zwecken zuzuführen.
- Die Verkehrswege sind **an Bahnhöfen und Haltestellen von kantonaler Bedeutung im Bahnhofsareal und/oder -gebiet** so zu verknüpfen, dass möglichst kurze, bequeme und gut gestaltete Zugangs- und Umsteigewege entstehen. Es sind attraktive, verkehrsberuhigte Fussgängerbereiche zu schaffen. Zudem sind an geeigneten, zentralen Stellen genügend Abstellplätze für Motorfahrzeuge (u.a. Kurzparking, Park + Ride) und Velos (Bike + Ride) vorzusehen. **Der Einsatz bewachter Veloabstellplätze ist zu prüfen. Besondere Beachtung gilt es der Übersichtlichkeit und dem Prinzip der Sicherheit zu schenken.**
- Die Bahnhofsgebiete **und Haltestellen von kantonaler Bedeutung** sollen über bequeme, behindertengerechte und gut gestaltete Fuss- und Velowegnetze erreichbar sein.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ geringeres Wachstum des regionalen MIV; Attraktivitätssteigerung des ÖV, verbesserte Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr</li> <li>▪ kürzere Wegstrecken; erhöhte Bedeutung des Langsamverkehrs</li> </ul>
Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Erhaltung/Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden</li> <li>▪ Verkehr und Siedlungsentwicklung abgestimmt</li> <li>▪ Ausschöpfen von Verdichtungspotentialen</li> </ul>
Erholung/Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>
Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Attraktive Zentrumsgebiete wirken sich positiv auf soziale Situation aus (Begegnungsort, Sicherheitsaspekte etc.)</li> </ul>
Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ qualitativ hochwertige Dienstleistungs- und Einkaufsclusters</li> <li>▪ Orte erhöhter Wertschöpfung und Konzentration von Arbeits-</li> </ul>

# Siedlung

## Siedlungsentwicklung nach innen

### Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)

Voraussichtlich Kosten für den Kanton und die Gemeinden

- plätzen
- nicht bezifferbar

Umwelt

Natur/Landschaft

- keine allfällige Brach-/Ruderaflächen im Umfeld der Bahnhöfe kommen unter Druck

Grundwasser/Boden

- keine nicht beurteilbar

Lärm/Luft

- Luft: Verbesserung der Luftqualität. Lärm: Beurteilung im Einzelfall

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- An einer intensiveren und multifunktionalen Nutzung **um die Bahnhöfe und Haltestellen von kantonaler Bedeutung** besteht ein kantonales Interesse. **Diese Gebiete sollen zu städtebaulichen Orientierungspunkten weiterentwickelt werden. Die anzustrebenden Mindestdichten orientieren sich an denjenigen der Entwicklungsgebiete.**
- Nebst dem Bahnhof Basel SBB nimmt der Bahnhof des Kantonshauptorts Liestal mit Bezug auf den regionalen öffentlichen Verkehr (regionale Verkehrsdrehscheibe) sowie den nationalen Schienenverkehr (Engpass Infrastruktur) in der Nordwestschweiz eine zentrale Rolle ein.
- Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Optimierung der Umsteigebeziehungen sowie für die Bereitstellung von genügend P+R-Parkplätzen bzw. B+R-Veloabstellplätzen ein.
- Die Aufwertung von Bahnhofsgebieten **und Haltestellen von kantonaler Bedeutung** in unmittelbarer Nähe einer Bahnlinie oder eines Rangierbahnhofs mit hohem Gefahrgutanteil bedarf der Berücksichtigung des Störfallrisikos. Eine Intensivierung der Nutzung ist zulässig, wenn mittels (auf der Störfallverordnung basierenden) Massnahmen gewährleistet ist, dass das Risiko im akzeptablen Bereich liegt.

Planungsanweisungen

- Die **Bahnhöfe und Haltestellen** von kantonaler Bedeutung sind als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete im Sinne der Ziele (gemäss Buchstabe **bB.**) auszugestalten (Entwicklungsschwerpunkte).
- Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Planung **und Umsetzung in fachlicher Hinsicht.**
- Der Kanton prüft die Möglichkeiten einer aktiven Bodenpolitik im räumlichen Umfeld der Bahnhöfe **und Haltestellen** von kantonaler Bedeutung **im Hinblick auf die öffentliche Funktion dieser Orte.**
- Die BUDDer Kanton erarbeitet ein P+R-Konzept in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen. Zur Koordination mit den Gemeinden nutzt sieer die funktionalen Handlungsräume oder die Korridore gemäss Agglomerationsprogramm Basel als Abstimmungsplattform.

Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Als aufzuwertende Gebiete um Bahnhöfe und **Haltestellen** von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

Aesch, **Bottmingen**, Dornach-Arlesheim, Gelterkinden, Grellingen, Frenkendorf-Füllinsdorf, Laufen, Liestal, Münchenstein, Münchenstein/Dreispietz, Muttenz, **Oberwil**, Pratteln, Pratteln/Salina Raurica, Sissach, **Therwil**, Zwingen.

**A. Ausgangslage**

Hochhäuser als städtischer Bebauungstyp prägen das Siedlungs- und Landschaftsbild. Sie können besondere Orte markieren, identitätsstiftend wie auch störend im Siedlungsgefüge auftreten. Nach einem ersten Boom in den 60er und 70er Jahren erlebt das Hochhaus, insbesondere auch das Wohnhochhaus als verdichteter Siedlungstyp, zurzeit eine Renaissance. So entstehen z. B. um den Bahnhof Pratteln Gebäude von 80 bis 90 m Höhe, gestützt auf ein kommunales Hochhauskonzept. Dies ist eher die Ausnahme. In der Regel gibt es zwar bestehende Quartierpläne oder werden Quartierpläne zur Realisierung von Hochhäusern erarbeitet, häufig jedoch liegt ihnen kein kommunales oder überkommunales räumliches Gesamtkonzept zugrunde. Somit wird über Hochhausstandorte im Einzelfall, ohne konzeptionelle Grundlage und ohne raumplanerische Gesamt abwägung entschieden.

Hochhäuser setzen starke räumliche Akzente. Ihre Architektur steht im Zusammenhang mit dem städtebaulichen Kontext und der Nutzung. Durch die Anhebung der Gebäudehöhe wird im Vergleich zur unmittelbaren Umgebung eine enorme Verdichtung erreicht. Konsequenzen für das Ortsbild, die Infrastruktur und den Freiraum müssen bewältigt werden. Durch das Clustern von mehreren Hochhäusern kann zudem ein neues Zentrum oder ein Entwicklungsschwerpunkt geschaffen werden. Hochhäuser können zu weitreichenden oder einschneidenden Auswirkungen auf die räumliche Entwicklung führen, insbesondere auf Bodennutzung, Verkehr, Besiedlung oder gar Umwelt. Sie sind mit zunehmender Höhe stark raumwirksam und damit richtplanrelevant.

Hochhäuser sollen deshalb primär in Räumen erstellt werden, die für eine erhebliche Erhöhung der Nutzungsdichte geeignet sind.

**B. Ziele**

- a) Hochhäuser stehen raumplanerisch und städtebaulich am **geeigneten richtigen** Ort. Die Hochhausstandorte berücksichtigen dabei insbesondere eine gute **ÖV-E** **Verkehrerschliessung** sowie die historischen Ortsteile.
- b) Hochhäuser leisten einen substanziellen Beitrag zur Verdichtung und zum Städtebau.
- c) Hochhäuser, welche neben Wohn- auch eine öffentliche Nutzung oder Dienstleistungen aufweisen, sind funktional mit den Ortszentren abgestimmt.

**C. Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	▪ Grösseres Potenzial für den öffentlichen Verkehr
	Siedlung	▪ Bessere Nutzung der Siedlungsfläche ▪ Aussenraum in der Siedlung unter Druck ▪ Starke Veränderung des Ortsbilds
	Erholung/Wohlfahrt	▪ keine
	Soziale Aspekte	▪ Höhere Bevölkerungsdichte
	Wirtschaftliche Aspekte	▪ Grösserer Steuerertrag für Gemeinden pro m <sup>2</sup> Bauzone.
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	▪ Nicht bezifferbar
Umwelt	Natur/Landschaft	▪ Druck auf umliegende Freiräume wird grösser
	Grundwasser/Boden	▪ Werden wegen besserer Nutzung des Siedlungsgebiets geschont
	Lärm/Luft	▪ Lärm: mehr Verkehrslärm möglich ▪ Luft: Mikroklimatische Verschlechterung möglich

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Hochhäuser weisen kumulativ folgende Standortanforderungen auf:
- sie sind in Tallagen von Gemeinden des inneren Korridors gemäss Raumkonzept möglich;
  - sie weisen eine gute Verkehrserschliessung, insbesondere eine ÖV-Erschliessungsgüte B oder besser auf,
  - die historischen Ortskerne und schützenswerten Ensembles sind von Hochhäusern freizuhalten. Die maximale Höhe von Hochhäusern in der Nähe dieser Gebiete muss in Abhängigkeit von der Distanz zu diesen Gebieten im Einzelfall definiert werden.
- b) Hochhäuser, die nicht den Standortanforderungen gemäss Planungsgrundsatz a) entsprechen sowie Hochhäuser über 60 m Höhe, bedürfen eines kommunalen, über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmten Hochhauskonzeptes.

Planungsanweisungen

- a) Hochhäuser haben erhebliche Auswirkungen auf den Raum, weshalb erhöhte Anforderungen an deren Planung zu stellen sind. Die Gemeinden zeigen in ihrem Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV folgendes auf:
- Fernwirkung, landschaftliche und städtebauliche Bezüge zur weiteren Umgebung, Betrachtungsperimeter,
  - Nahwirkung, Proportion und Bezug des Hochhauses zur unmittelbaren Umgebung (städtebauliche Einbettung/Akzentuierung), Betrachtungsperimeter,
  - Öffentlichkeitscharakter des Sockelgeschosses und des Aussenraums, Abstimmung der Nutzung auf die bestehende Zentrumstruktur des Ortes, Mehrwert für die Öffentlichkeit;
  - gute und sichere Anbindung an das Fuss- und Velowegnetz;
  - Auswirkungen auf die Verkehrskapazitäten (Strasse/Schiene);
  - mikroklimatische Auswirkungen und wie diese begrenzt bzw. kompensiert werden.
- b) Die Gemeinden berücksichtigen bei der eigentümergeleiteten Planung von Hochhäusern die Hindernisbegrenzung für den EuroAirport Basel-Mulhouse-Freiburg gemäss Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt.

### A. Ausgangslage

Intakte Ortsbilder sind attraktiv als Aufenthalts-, Einkaufs- und Wohnraum. Sie tragen wesentlich zur hohen Lebensqualität im Kanton und zur Identifikation der Bevölkerung mit ihrem Lebensumfeld bei. Diese Ortsbilder geraten aufgrund der Siedlungsentwicklung immer mehr unter Druck. In Anbetracht der zunehmenden Bautätigkeit stellt es eine grosse Herausforderung dar, die Ortskerne und ihre wertvolle Umgebung gleichzeitig zu erhalten und weiterzuentwickeln.

Ortsbildschutz pflegt das kulturelle Erbe, das in der Gestaltung von Siedlungen seinen Ausdruck findet. Objekte des Ortsbildschutzes sind in ihrer Gesamtheit charakteristische Weiler, Dörfer und Städte oder Teile davon wie Ortskerne, Quartiere, Baugruppen und Strassenzüge, die mit ihrer Bebauungs- und Aussenraumstruktur als wichtige Zeugen einer historischen, politischen, wirtschaftlichen, sozialen oder künstlerischen, architektonischen oder handwerklichen, siedlungs- oder landschaftsprägenden Entwicklung erhaltenswert sind. Zum Ortsbild gehören neben den einzelnen Bauten und ihrer Fassaden- und Dachlandschaft auch die Strassen- und Platzräume sowie Freiflächen wie Hofstattbereiche und Gärten, die qualitativ hochwertige Freiräume in einer sich zunehmend verdichtenden Siedlungslandschaft darstellen.

### B. Ziele

- a) Der Innen- und Weiterentwicklung der Ortskerne bei gleichzeitiger Pflege der Ortsbilder und der Erhaltung der geschützten Einzelobjekte wird eine grosse Bedeutung beigemessen.
- b) Für die Wirkung der Ortsbilder sind nicht nur die Qualitäten der schutzwürdigen Ortskerne sondern auch vorhandene Qualitäten in den übrigen Siedlungsbereichen zu erhalten und zu stärken. Dies gilt insbesondere auch für die Freiräume.
- c) Ortsbildschutz trägt im Prozess einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen zur Qualitätssicherung bei.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	▪ keine
	Siedlung	▪ Erhaltung/Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden
	Erholung/Wohlfahrt	▪ lebendiger Beitrag zur Ortskultur
	Soziale Aspekte	▪ Identifikation mit dem Wohnort ▪ Erlebbarkeit von wertvollen Kulturlandschaften
	Wirtschaftliche Aspekte	▪ Erhöhung des Standortfaktors ▪ Tourismusförderung
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine
Umwelt	Natur/Landschaft	▪ Erhaltung regionaltypischer Landschaftsbilder
	Grundwasser/Boden	▪ keine
	Lärm/Luft	▪ keine

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

a) Die Nutzung der bestehenden Innenentwicklungspotenziale in Ortskernen insbesondere ländlicher Gemeinden ist von kantonalem Interesse. Es handelt sich um den Aus- und Umbau bestehender Gebäudevolumen, Anbauten, Ersatzbauten und Bauten in Baulücken.

a)b) Historische Baustrukturen sollen unter Berücksichtigung der Nutzungsbedürfnisse und des Ortsbildschutzes zeitgemäss umgenutzt, erneuert oder baulich erweitert werden können. Dabei ist die wertvolle Bausubstanz zu erhalten, identitätsstiftende Bautypologien sind zu bewahren.

b)c) Die räumliche Differenziertheit in den Ortskernen (Vorplatzbereich, Hauptbautenbereich, Hofstattbereich) soll erhalten und gestärkt werden. Bauliche Massnahmen haben die klare Ablesbarkeit der einzelnen überbauten und frei gehaltenen Bereiche zu berücksichtigen.

c)d) In den Kernzonen der Gemeinden ist das Siedlungsbild gegenüber in Erscheinung tretender Lärmschutzmassnahmen (insb. Lärmschutzwände) höher zu gewichten.

Planungsanweisungen

a) Die Gemeinden berücksichtigen im Zuge ihrer Ortsplanung für ihre raumplanerischen Interessensabwägungen die bestehenden nationalen und kantonalen Inventare.

b) Die Interessen von Siedlungserhaltung und Siedlungsentwicklung sind im Planungsprozess frühzeitig abzustimmen.

c) Im Rahmen der Ortsplanung berücksichtigen die Gemeinden insbesondere folgende Aspekte und dokumentieren die diesbezüglichen Entscheidungsprozesse im Planungsbericht:

- Festlegen der Ziele der Siedlungsentwicklung;
- Festlegen von Schutz- und Schonzonen zur Erhaltung der schutzwürdigen Ortsbilder, Freiräume und Ensembles (z. B. Wohnsiedlungen);
- Festlegen der schützens- und erhaltenswerten Einzelobjekte;
- Ausweisen von Potenzialen für die Siedlungsentwicklung und Erbringen des Nachweises wie die einzelnen Nutzungen sowohl in qualitativer als auch quantitativer Hinsicht auf die bestehenden Schutzziele abgestimmt sind.

Örtliche Festlegungen

~~Folgende Ortsbilder werden festgesetzt und im Sinne einer Fortschreibung in der Richtplan-karte aufgenommen. Die Fortschreibung erfolgt auf der Basis der Verordnung über die schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS).~~

~~Ortsbilder von nationaler Bedeutung:~~

~~Allschwil (Dorf); Anwil (Dorf); Arisdorf (Dorf); Arlesheim (Dorf); Augst mit Augusta Raurica (Spezialfall); Bennwil (Dorf); Burg (Dorf); Buus (Dorf); Duggingen, Angenstein (Spezialfall); Gelterkinden (Verstädt. Dorf); Itingen (Dorf); Kilchberg (Dorf); Maisprach (Dorf); Münchenstein, Brüglingen (Spezialfall); Langenbruck, Schöntal (Spezialfall); Laufen (Kleinstadt); Lausen (Spezialfall); Liesberg, Liesbergmüli (Spezialfall); Liostal (Kleinstadt); MuttENZ, Freidorf, (Spezialfall); MuttENZ (Dorf); Oltingen (Dorf); Pratteln (Verstädt. Dorf); Rothenfluh (Dorf); Rümli- gen (Dorf); Sissach (Verstädt. Dorf); Waldenburg (Kleinstadt); Wenslingen (Dorf); Wintersin- gen (Dorf); Ziefen (Dorf); Zwingen (Verstädt. Dorf).~~

## A. Ausgangslage

Mit dem Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung (ISOS), welches für den Kanton Basel-Landschaft am 1.1.1995 in Kraft trat und per 1.6.2013 aktualisiert wurde, schuf der Bund Grundlagen für die Bewahrung der besonderen Qualitäten der Siedlungen von nationaler Bedeutung.

Als Bundesinventar nach Art. 5 NHG basiert das ISOS auf einer gesamtschweizerischen, einheitlichen Methode. Für den Kanton Basel-Landschaft umfasst das ISOS 35 Ortsbilder, die vom Bundesrat aufgrund ihrer aussergewöhnlichen Qualitäten als von nationaler Bedeutung eingestuft wurden. Für diese Bedeutung der Ortsbilder ausschlaggebend sind topografische, räumliche und architekturhistorische Qualitäten.

Das ISOS ist ein qualifiziertes, umfassendes Ortsbildinventar, das unabhängig von bestehenden Planungen zu Ortsbildstrukturen und Ortsbildqualitäten Aussagen macht. Mit seiner ganzheitlichen Betrachtung zeigt das ISOS die Differenzierung der einzelnen Räume auf, beschreibt für diese die Qualitäten und hilft, die historische Siedlungsentwicklung nachzuvollziehen und zu verstehen. Als wichtige Grundlage für die Planung soll es dazu dienen, Konzepte für die zukünftige Entwicklung einer Ortschaft zu erarbeiten.

Bei der Erfüllung von kantonalen und kommunalen Aufgaben der Raumplanung kommt dem ISOS zwar keine unmittelbare, aber doch mittelbare Geltung zu, aber – für den Kanton und die Gemeinden besteht eine Berücksichtigungspflicht.

## B. Ziele

- a) Die topographischen, räumlichen und architektonischen Qualitäten, die zum nationalen Wert der Ortsbilder führen, sollen ungeschmälert erhalten und eine irreversible Schädigung vermieden werden.
- b) Erklärtes Ziel des ISOS ist es, die Ortsentwicklung nicht zu behindern, sondern eine die historische Bausubstanz schonende Weiterentwicklung der Siedlungen zu ermöglichen.
- c) Das ISOS soll helfen, geeignete Handlungsräume für die Weiterentwicklung der Siedlungen zu identifizieren.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	▪ keine
	Siedlung	▪ Erhaltung/Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden
	Erholung/Wohlfahrt	▪ lebendiger Beitrag zur Ortskultur
	Soziale Aspekte	▪ Identifikation mit dem Wohnort ▪ Erlebbarkeit von wertvollen Kulturlandschaften
	Wirtschaftliche Aspekte	▪ Erhöhung des Standortfaktors ▪ Tourismusförderung
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine
Umwelt	Natur/Landschaft	▪ Erhaltung regionaltypisches Landschaftsbilder
	Grundwasser/Boden	▪ keine
	Lärm/Luft	▪ keine

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Das ISOS stellt eine zwingend zu beachtende Grundlage für die Richt- und Nutzungsplanung bei raumplanerischen Interessensabwägungen dar.
- b) Die dem Schutz der Ortsbilder durch das ISOS eingeräumte Priorität kann in Frage gestellt werden, wenn sich ein gewichtiges, das Interesse an der Erhaltung überwiegendes öffentliches Bedürfnis nachweisen lässt.
- c) Eine verantwortungsvolle Weiterentwicklung der Ortsbilder bleibt möglich. Die historische Bausubstanz soll unter Berücksichtigung der Nutzungsbedürfnisse und des Ortsbildschutzes zeitgemäss umgenutzt, erneuert oder baulich erweitert werden können.

Planungsanweisungen

In ihren Planungsberichten gemäss Art. 47 RPV zeigen die Gemeinden auf, wie sie das ISOS berücksichtigen.

Örtliche Festlegungen

### **Festsetzung**

Folgende Ortsbilder werden festgesetzt und im Sinne einer Fortschreibung in die Richtplan-Gesamkarte aufgenommen. Die Fortschreibung erfolgt auf der Basis der Verordnung über die schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS).

Ortsbilder von nationaler Bedeutung:

#### *Dorf:*

Allschwil; Anwil; Arisdorf; Bennwil; Burg; Buus; Itingen; Kilchberg; Maisprach; Oltingen; Rotenfluh; Rümelingen; Wenslingen; Wintersingen; Ziefen

#### *Kleinstadt / Flecken:*

Laufen; Liestal; Waldenburg

#### *Verstädtertes Dorf:*

Gelterkinden; Münchenstein; Muttenz; Pratteln; Sissach

#### *Spezialfall:*

Arlesheim; Birsfelden, Kraftwerk; Duggingen, Angenstein; Langenbruck, Schöntal; Lausen; Münchenstein, Brüglingen; Muttenz, Freidorf; Zwingen

#### *Spezialfall Schlossanlage:*

Bubendorf, Wildenstein

#### *Spezialfall Kulturlandschaft:*

Frenkendorf, Röserental; Liestal, Röserental; Pratteln, Röserental

## A. Ausgangslage

Ausgegangen von gesamtschweizerischen Verhältnissen sind im Kanton Basel-Landschaft mindestens 18'000 Personen von Strassenlärmimmissionen über dem gesetzlichen Lärmgrenzwert (Immissionsgrenzwert) betroffen. Damit ist Strassenlärm der mit Abstand bedeutendste Lärmverursacher. Die externen Kosten des Strassenlärms belaufen sich in der Schweiz auf rund 1 Mrd. CHF pro Jahr. Übertragen auf die Bevölkerung des Kantons Basel-Landschaft ergeben sich daraus Kosten von rund 36 Mio. CHF pro Jahr. Diese ergeben sich hauptsächlich durch Mietzinsausfälle.

Verursacher der übermässigen Lärmbelastungen sind sowohl die Autobahnen, die H2 und die H18 sowie die weiteren Kantonsstrassen und die Gemeindestrassen. Der Bund, der Kanton und die Gemeinden als Anlagenbesitzer haben gemäss Art. 16 Umweltschutzgesetz (USG) diejenigen Anlagen zu sanieren, die den Vorschriften über den Lärmschutz nicht entsprechen. Die Fristen für die Lärmsanierung sind in der Lärmschutz-Verordnung (LSV) verbindlich festgelegt und laufen im Jahr 2018 für Kantons- und Gemeindestrassen ab.

Der Bund ist seiner Aufgabe bereits nachgekommen und hat die Autobahnen im Sinne von Art. 16 USG saniert. Die H2 sowie die H18 sind ebenfalls saniert oder in Sanierung. Von den rund 20 durch den Kanton zu sanierenden Gemeinden konnten bis Ende 2006 fünf Gemeinden abgeschlossen werden. Eine fundierte Übersicht über eine allfällige Sanierungserfordernis von Gemeindestrassen fehlt. Für die verbleibenden 11 Jahre besteht somit Handlungsbedarf, damit die Bevölkerung von übermässigen Lärmimmissionen entlastet und zukünftig davon verschont wird.

Daneben waren im Kanton Basel-Landschaft vor dem Beginn der Bahnlärmsanierung geschätzte 9'000 Personen von Bahnlärmimmissionen über dem Immissionsgrenzwert betroffen. Heute verfügen alle Gemeinden im Kanton über eine rechtskräftige Plangenehmigungsverfügung zur Bahnlärmsanierung oder sind bereits saniert. Ausnahmen bilden hier die Gemeinde Liestal und ein letzter Teilbereich von Gelterkinden. Im Bereich des Bahnlärms besteht somit kein Handlungsbedarf.

Ebenfalls kein Handlungsbedarf besteht im Bereich des Fluglärms. Im Kanton Basel-Landschaft sind heute gemäss Fluglärmkataster des Bundes ganze drei Gebäude mit insgesamt ca. 10-20 Personen durch Fluglärmimmissionen über dem Grenzwert betroffen.

## B. Ziele

- Die Wohngebiete sind von Natur- und Luftschadstoffen zu entlasten. ~~(KORE)~~
- Strassenlärmemissionen werden durch Massnahmen an der Quelle in ihrer Entstehung eingedämmt oder durch bauliche Lärmschutzmassnahmen in ihrer Ausbreitung verhindert.
- Die Immissionsgrenzwerte sind durch die entsprechenden Sanierungsmassnahmen soweit möglich einzuhalten.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |   |
|--|---|
| Verkehr                                | ▪ keine; allenfalls Wachstumsreduktion der durchschnittlichen Fahrtenlänge            |
| Siedlung                               | ▪ Erhaltung/Verbesserung der Wohnqualität   |
|  | ▪ geringere Migration in "ruhige", ländliche Gemeinden                                |
| Erholung/Wohlfahrt                     | ▪ wesentlicher Beitrag zur Erholungsmöglichkeit                                       |
| Soziale Aspekte                        | ▪ vermindert soziale Segregation  |
| Wirtschaftliche Aspekte                | ▪ Reduktion von Mietzinsausfällen   |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | ▪ 12.6 Mio. CHF. für die verbleibende Lärmsanierung                                   |
|  | ▪ 30'000 CHF alle zwei Jahre für Aktualisierung Lärmemissions- und Immissionskataster |

Umwelt

- |                   |  |
|-------------------|--|
| Natur/Landschaft  | ▪ Lärmschutzwände können unästhetisch wirken |
| Grundwasser/Boden | ▪ keine                                      |
| Lärm/Luft         | ▪ wesentliche Reduktion Lärmbelastung        |

#### **D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) Ein wirksamer Lärmschutz fördert die Wohn- und Siedlungsqualität.
- b) Der Lärmschutz ist bei allen städtebaulichen Wettbewerben und Planungsvorhaben als integraler Bestandteil einzubeziehen.
- c) In den Kernzonen der Gemeinden ist das Siedlungsbild gegenüber dem Lärmschutz (Lärmschutzwände) höher zu gewichten.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton (BUD) aktualisiert periodisch den Emissions- und Immissionskataster für Strassenlärm
- b) Die Gemeinden stellen dem Kanton die notwendigen Grundlagendaten für die Gemeindestrassen zur Verfügung. Der Kanton übernimmt diese Daten für die Aktualisierung des Emissions- und Immissionskataster für Strassenlärm. Er informiert die Gemeinden über eine allfällige Sanierungspflicht.
- c) Der Kanton berücksichtigt die kommunalen Ergebnisse bei der Festlegung der Sanierungsprioritäten.

#### A. Ausgangslage

Arbeitsgebiete (Industrie- und Gewerbegebiete) von kantonaler Bedeutung stellen aus kantonaler Sicht hochwertige Flächen für Dienstleistungen, aber auch für die Produktion von Gütern dar. Sie umfassen Gebiete, die flughafennah sind oder vom Hochleistungsstrassennetz innerhalb kurzer Distanz erreicht werden können, ohne dass Wohngebiete durchquert werden müssen. Aus kantonaler Sicht besonders bedeutsam sind der Birsfelder Hafen bzw. der Auhafen (Muttenz). Sie sind Drehscheiben des internationalen Güterumschlags. Der Hafen selbst weist für den Warenumschlag noch Kapazitätsreserven von ca. 3025 % auf.

Zurzeit beträgt der Umfang der Arbeitszonenreserven im Kanton Basel-Landschaft, verteilt auf 75 Gemeinden, knapp 170 ha. Gleichzeitig gingen in den letzten 14 Jahren rund 100 ha Gewerbe- und Industriezonen durch Umnutzungen zu Wohn- und Wohngeschäftszonen verloren. Weitere 100 ha sollen aus Sicht der Gemeinden in den kommenden 6-7 Jahren umgezont werden. Den Reserven steht im langjährigen Mittel ein kantonaler Verbrauch von durchschnittlich 10-12 ha pro Jahr gegenüber. Die Gewerbe- und Industriezonen weisen bezüglich Nähe zur Kernstadt Basel, Anbindung an das übergeordnete Strassen- und Schienennetz und Lage innerhalb der Siedlung unterschiedliche Qualitäten auf. Entsprechend ist die Nachfrage nach bzw. der Bedarf an Industrie- und Gewerbe- zonen je nach Standort sehr verschieden. Eine Analyse der Baugesuche in den basellandschaftlichen Industrie- und Gewerbebezonen zeigt, dass der Betriebs- und Beschäftigtenzuwachs in den Industrie- und Gewerbebezonen zur Hauptsache in Gemeinden in unmittelbarer Nähe zur Stadt Basel oder im Ergolzthal stattgefunden hat. Ausserdem weisen diese Wachstumsgebiete eine hervorragende Lage hinsichtlich der Anbindung an das überörtliche nationale bzw. internationale Strassen- und Schienennetz auf. Auch wenn insbesondere in den Gemeinden des inneren Korridors erhebliche Brachen bzw. unernutzte Flächen vorhanden sind, kommt aus kantonaler Sicht deshalb Industrie- und Gewerbebezonenreserven, welche zumeist hervorragende Standortqualitäten aufweisen, erhöhte Bedeutung zu.

#### B. Ziele

- Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung (~~Strasse und/oder Schiene~~) sind ein wichtiger Bestandteil des Flächenangebots für die Wirtschaftsentwicklung. Sie sind langfristig als solche zu erhalten.
- Die Nutzung und Erschliessung in Gebieten mit vielen Arbeitsplätzen ist optimal auf die Kapazitäten des regionalen und überregionalen Strassennetzes und öffentlichen Verkehr sowie auf den Umweltschutz abzustimmen. Wo nötig, ist die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu verbessern (~~Raumkonzept~~).
- Soweit dies verhältnismässig und bedarfsgerecht ist, sind neue Industriegleise vorzusehen oder bestehende zu sichern (~~KORE~~).
- Am Erhalt und an der Weiterentwicklung des Birsfelder Hafens bzw. des Auhafens und seiner Infrastruktur besteht ein kantonales Interesse
- An geeigneten Standorten sind Industriegebiete, in denen stark störende Betriebe zulässig sind, weiterhin in bedarfsgerechtem Umfang sicherzustellen.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ Konzentration des Arbeitsverkehrs im jeweiligen Einzugsgebiet
Siedlung	▪ stärkere Überbauung der Gemeinden; vermehrte Steuereinnahmen
Erholung/Wohlfahrt	▪ nicht beurteilbar
Soziale Aspekte	▪ weniger Konflikte Wohnen-Arbeiten
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Erhaltung wirtschaftlicher Entwicklungspotenziale
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ nicht beurteilbar. Im Einzelfall (Infrastrukturverbesserung, Betrieb ÖV) zu beziffern

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ keine
Grundwasser/Boden	▪ Keine

**S**  
**S4**  
**S4.1**

# **Siedlung**

## **Wirtschaft im Siedlungsraum**

### **Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung**

Lärm/Luft

- Spezifische Emissionen durch Verkehr und Produktion

**D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) An der Erhaltung von genügend Gewerbeflächen besteht ein kantonales Interesse. Der Umfang von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung darf durch Umzonungen insbesondere der unüberbauten Gebiete volumen- und flächenmässig nicht geschmälert werden, es sei denn, es bestehen mindestens gleichwertige andere Interessen.
- b) An der besseren Nutzung von Industrie- und Gewerbebrachen bzw. unternutzten Arealen besteht ein kantonales Interesse. Umnutzungen von brachliegenden/unternutzten (Teilen von) Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung zu Gebieten mit Mischnutzung (Wohnen/Arbeitsnutzungen) können in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessungsqualität vom Regierungsrat im Rahmen von Quartierplanungen genehmigt werden. Voraussetzung ist ein Konzept, das die langfristigen Absichten hinsichtlich Umnutzung des Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung sowie die Auswirkungen auf den Verkehr, Umweltverträglichkeit (insb. Lärm), Wirtschaft, städtebauliche Qualität aufzeigt. Die Umnutzungen dürfen nicht zu Einzonungen von Arbeitszonen führen. Der Regierungsrat weist das Amt für Raumplanung mit der Genehmigung des Quartierplans an, Richtplanteil und -gesamtkarte entsprechend fortzuschreiben, sowie eine entsprechende Anpassung der Zonenvorschriften.

Planungsanweisungen

~~Der Kanton entwickelt zusammen mit den Gemeinden Aesch und Reinach ein Nutzungs- und Erschliessungskonzept im Gebiet Aesch Nord - Kägen und zeigt darin auch auf, wie die Erschliessungs- und Verkehrssituation grösserräumig gelöst (Zwischenlösung ohne Südumfahrung) werden kann.~~

- ~~a) Der Kanton entwickelt zusammen mit den betroffenen Gemeinden ein grenznahes Nutzungs- und Erschliessungskonzept im Gebiet Allschwil Hegenheim und zeigt darin auch auf, wie die Erschliessungs- und Verkehrssituation grösserräumig gelöst (Zwischenlösung ohne Südumfahrung) werden kann. Gemeinden mit Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung~~
- ~~b) 100~~
- ~~c) Regionalzentren~~
- ~~d) 80~~
- ~~e) Ländliche Entwicklungsachsen~~
- ~~f) 70~~
- ~~g) Ländliche Gemeinden~~
- ~~h) 60~~
- ~~i) —~~
- ~~j) —~~

**k)a) Kanton und Gemeinden schaffen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit ihren Nutzungsvorschriften Voraussetzungen für den haushälterischen Umgang mit dem Boden und sorgen für eine optimale Erschliessung. Soweit keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, stellen sie in ihren Zonenvorschriften sicher, dass folgende Nutzungsdichten erreicht werden können:**

<u>Raumtyp</u>	<u>Mindestdichte [B/ha]</u>
Innere Korridore	100
Regionalzentren	80
Ländliche Entwicklungsachsen	70
Ländliche Gemeinden	60

b) Der Kanton prüft unter Federführung der Standortförderung die Festlegung strategischer Arbeitsgebiete und wie diese umgesetzt werden können.

#### Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Folgende Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

- Aesch (Aesch Nord)
- Allschwil (Bachgraben)
- Arlesheim (Im Tal)
- Bubendorf (Talhaus)
- Birsfelden (Hafen)
- Frenkendorf (Hülften)
- Füllinsdorf (Hülften)
- Füllinsdorf (Wölfer)
- ~~Muttenz (Hofacker)~~
- Muttenz (Auhafen)
- Muttenz (Hard)
- Muttenz (Schweizerhalle)
- Muttenz (Lachmatt)
- Pratteln (West)
- Pratteln (Schweizerhalle)
- Pratteln (Salina Raurica)
- Pratteln (Mitte **ohne Gebiet Chuenimatt**)
- Pratteln (Wanne)
- Liestal (Altmarkt)
- Liestal (Industriestrasse)
- **Liestal (Schildareal)**
- Lausen (Lätt/Industriestrasse)
- Lausen (Saarbaum-Kanalstrasse)
- Münchenstein (Unter Gstad)
- Münchenstein (Dreispietz **ohne Spenglerareal**)
- Itingen (Gstadmatt)
- Sissach (Brühl)
- Reinach (Kägen, ~~Hinterkirch~~)

#### Vororientierung

Folgende Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplankarte werden als Vororientierung festgelegt:

- Liesberg (Riederwald)
- Laufen (Keramik)

### **A. Ausgangslage**

Wer Anlagen betreibt oder betreiben will oder Stoffe lagert, die bei ausserordentlichen Ereignissen den Menschen oder seine natürliche Umwelt schwer schädigen können, hat zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt die notwendigen Massnahmen zu treffen. Zu diesen Anlagen gehören Betriebe, in denen bestimmte Mengen an gefährlichen Stoffen, Erzeugnissen oder Sonderabfällen vorhanden sind oder in denen in geschlossenen Systemen gefährliche natürliche oder gentechnisch veränderte Mikroorganismen verwendet werden.

Im Kanton Basel-Landschaft gibt es rund 220 derartige, unter die Störfallverordnung fallende Betriebe. Der überwiegende Teil davon befindet sich in Industrie- und Gewerbezononen. Diese Betriebe sind allerdings nicht gleichmässig über den Kanton verteilt. Mehr als die Hälfte der Betriebe befinden sich allein in den Gemeinden Muttenz und Pratteln, vor allem in den Arbeitsgebieten Schweizerhalle und Auhafen. Letztere weisen auch aufgrund des Branchen-Mixes kantonale Bedeutung auf.

Mit dem Wandel der bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete, in welchen sich neben den bestehenden Produktionsbetrieben in zunehmendem Masse auch Dienstleistungs-, insbesondere Einzelhandels- und Freizeitbetriebe, niederlassen, wird die Existenz von Betrieben mit Gefahrenpotenzial teilweise stark erschwert. Durch die zunehmende Kundenfrequenz der neuen Dienstleistungsbetriebe nimmt die massgebliche Bevölkerungsdichte für die Beurteilung der bestehenden Industriebetriebe und somit auch das Risiko bzw. die Sicherheitsanforderungen zu. Die zusätzlichen Sicherheitsmassnahmen gehen zulasten der bestehenden Betriebe (Störer- und Verursacherprinzip). Damit ist die Rechtssicherheit, aber auch die Konkurrenzfähigkeit bestehender Betriebe durch die Finanzierung solcher neuer Sicherheitsmassnahmen, teilweise gefährdet.

### **B. Ziele**

- a) Bestehende grössere zusammenhängende Gewerbe- und Industriestandorte mit Störfallrisiken, wie etwa Schweizerhalle oder Auhafen, sind für risikoreiche Betriebe zu erhalten und langfristig zu sichern. Die Nutzungsordnung ist derart festzulegen, dass die erforderlichen Sicherheitsabstände zwischen den risikoreichen Betrieben und Wohnbauten sowie personenintensiven Bauten und Anlagen eingehalten werden können. **(KORE)**
- b) Betriebe mit hohen Störfallrisiken sind langfristig vom Birsfelderhafen in den Auhafen zu verlegen.

### **C. Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine
Siedlung	▪ klare Funktionszuweisung und räumliche Ordnung
Erholung/Wohlfahrt	▪ keine
Soziale Aspekte	▪ erhöhte Sicherheit der Bevölkerung
Wirtschaftliche Aspekte	▪ erhöhte Rechtssicherheit für Betriebe mit Störfallrisiken
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ keine
Grundwasser/Boden	▪ keine
Lärm/Luft	▪ keine

**D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) Für die Arbeitsgebiete Schweizerhalle und Auhafen sollen gute Voraussetzungen für Betriebe mit Störfallrisiken geschaffen werden.
- b) Im Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken sind keine Nutzungen zuzulassen, die das Risiko von Todesfällen oder Verletzten bei einer Havarie soweit erhöhen, dass Sicherheitsanpassungen bei Störfallbetrieben erforderlich sind. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Nutzungen: Wohnen, personenintensive Betriebe wie Einkaufszentren, Fachmärkte, Intensivsport- und Freizeitanlagen, branchenfremde Dienstleistungsbetriebe.
- c) Ausserhalb des Vorranggebiets für Betriebe mit Störfallrisiken bedürfen Nutzungsintensivierungen und -aufwertungen in unmittelbarer Nähe zu linienhaften (Bahnlinie, Autobahn) oder punktuellen Quellen (einzelne Störfallbetriebe) mit hohem Gefahrgutanteil der besonderen Berücksichtigung des Störfallrisikos. Nebst Massnahmen durch den Anlagebesitzer sind auch Massnahmen der Bauherrschaft zulässig, um das mit ihrem Projekt verbundene massgeblich erhöhte Risiko durch geeignete Massnahmen auf eigene Kosten wieder zu beseitigen.

Planungsanweisungen

- a) Die Gemeinden Muttenz und Pratteln setzen die Planungsgrundsätze in ihren Zonenplänen um.
- b) Die Situation des Vorranggebietes im grenznahen Ausland ist durch den Kanton mit den zuständigen Stellen im Ausland zu besprechen.
- c) Der Kanton prüft zur Entlastung des Rheinhafens Birsfelden von Störfallbetrieben die Erweiterung des Auhafens in Richtung Schweizerhalle.

Örtliche Festlegungen

**Festsetzung**

Das Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken (Muttenz/Auhafen zusammen mit Muttenz-Pratteln/Schweizerhalle) gemäss Richtplankarte wird festgesetzt.

# Siedlung

## Siedlungsausstattung

### Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen

#### A. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft weist ein gut ausgebautes Netz von öffentlichen Bauten und Anlagen auf (Verwaltung, Schulen, Spitäler, Sportstätten, usw.). Die heutigen Standorte sind für die Mehrheit der Benutzer und Kunden gut erreichbar. Die Standortwahl für öffentliche Bauten und Anlagen erfolgt aufgrund von Konzepten und Sachplänen der zuständigen Fachstellen.

Zurzeit besteht die Absicht zur Konzentration der kantonalen Verwaltung. Daneben wird es aber auch zu diversen Erweiterungen oder Neubauten kommen (Schulbauten, Bauten für die Gesundheit und für die Justiz, diverse Sportstätten von kantonaler/regionaler Bedeutung gemäss kantonalem Sportanlagenkonzept KASAK).

Gemäss Art. 3 RPG sind für die öffentlichen oder im öffentlichen Interesse liegenden Bauten und Anlagen sachgerechte Standorte zu bestimmen. Einrichtungen mit Publikumsverkehr wie Schulen, Freizeitanlagen oder öffentliche Dienste sollen für die Bevölkerung gut erreichbar sein.

#### B. Ziele

- Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen sind auf die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung auszurichten.
- Neue kunden- und arbeitsplatzintensive öffentliche Bauten und Anlagen des Kantons sind an Standorten zu erstellen, die mit dem öffentlichen Verkehrsmittel und mit dem Langsamverkehr attraktiv erschlossen sind oder werden ~~(KORE)~~.
- Zur Begrenzung der Betriebs- und Unterhaltskosten der öffentlichen Bauten und Anlagen sind Standortoptimierungen zu prüfen.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ gute Erreichbarkeit aufgrund der vorgegeben Standortkriterien. Reduzierte Fahrtenlänge
Siedlung	▪ Beitrag zur Stärkung der Zentren
Erholung/Wohlfahrt	▪ keine
Soziale Aspekte	▪ keine
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Einsparungen im Betrieb und Unterhalt durch Standortoptimierungen
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ nicht bezifferbar

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ keine
Grundwasser/Boden	▪ haushälterische Bodennutzung
Lärm/Luft	▪ Beurteilung im Einzelfall

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Der Kanton konzentriert seine wichtigsten Bauten und Anlagen mit grösseren Benutzer- und Besucherzahlen auf die Bevölkerungsschwerpunkte im Kanton.
- Kunden- und arbeitsplatzintensive öffentliche Bauten und Anlagen des Kantons sind an Standorten zu erstellen, die mit dem öffentlichen Verkehrsmittel und dem Langsamverkehr attraktiv erschlossen sind oder werden.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton führt eine Übersicht über den Stand und die geplanten Erweiterungen/Neubauten der kantonalen öffentlichen Bauten und Anlagen.
- b) Der Kanton informiert bei neuen Bauvorhaben frühzeitig die Standortgemeinden.
- c) Die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) und die Bildungs-, Kultur- und Sportdirektion (BKSD) koordinieren die Sportbauten und -anlagen gemäss KASAK.

Örtliche Festlegungen

Folgende Bauten und Anlagen werden im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen:

**Festsetzung**

*Bauten und Anlagen der Kantonsverwaltung*

Erweiterung Arxhof (Massnahmenzentrum für junge Erwachsene)

*Kulturelle Bauten und Anlagen*

Infrastrukturen Römerstadt (Augst, Gebiet Schwarzacker)

*Hochschulen*

Fachhochschule für Gestaltung und Kunst (Münchenstein, Standort Dreispitz)

Hochschule, Fachhochschule, Sekundarschulen und weitere Bildungseinrichtungen (Standort Campus Muttenz, Kriegacker)

Sporthochschule (Raum Muttenz - Münchenstein/St. Jakob)

*Spitalbauten*

Ersatz Kantonsspital Bruderholz (Binningen/Bottmingen)

**Zwischenergebnis**

*Bauten und Anlagen der Kantonsverwaltung*

Kantonsgericht (neuer Standort Liestal)

*Bauten und Anlagen für Unterhalt von Kantons- und Bundesstrassen*

Neuer Stützpunkt Hauptabteilung Verkehrssicherheit (bestehender Standort Sissach/Netzen)

*Schulbauten*

Sekundarschulbauten gemäss Bildungsgesetz

**Vororientierung**

*Bauten und Anlagen für Unterhalt von Kantonsstrassen*

Neuer Werkhof Ost (Raum Bubendorf-Liestal-Lausen)

*Sportbauten und -anlagen*

Sportbauten und -anlagen gemäss KASAK

# Siedlung

## Siedlungsausstattung

### Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen

#### A. Ausgangslage

Verkehrsintensive Einrichtungen (VE) sind Einkaufszentren, Fachmärkte und publikumsintensive Freizeitanlagen sowie Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen, die stark frequentiert sind und somit übermässig Verkehr erzeugen. Dies hat häufig zur Folge, dass die Leistungsfähigkeit der Knoten in der Umgebung insbesondere in den Abendspitzen überlastet ist. Auch Luft- und Lärmprobleme akzentuieren sich in der Umgebung der VE. Dadurch können andere Nutzungen beeinträchtigt werden.

Gemäss Luftreinhalteplan beider Basel 2004 gilt es, im Sinne der erwünschten räumlichen Entwicklung die baulichen und wirtschaftlichen Aktivitäten in die dafür besonders geeigneten Gebiete zu lenken. Ziel ist 'die richtige Nutzung am richtigen Ort'. Verkehrsintensive Einrichtungen sollten daher an - gemessen am erwarteten Verkehrsaufkommen - optimal für den öffentlichen und den privaten Verkehr erschlossenen Lagen in der Nähe von grossen Bevölkerungszentren angesiedelt werden. Einer möglichst guten Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist dabei besondere Bedeutung beizumessen.

Im Kanton Basel-Landschaft besteht im Raum Pratteln bei der Autobahnausfahrt ein grösserer Standort für verkehrsintensive Einrichtungen. Das Interesse an weiteren Einrichtungen - auch an anderen Standorten - ist gross.

#### B. Ziele

- Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten, Versorgen) und Verkehr (Verkehrsnetz und Angebot) sind aufeinander abzustimmen. Es sind planerische Voraussetzungen zu schaffen, damit die Siedlungsentwicklung dort erfolgen kann, wo vorhandene, ausbaufähige Infrastrukturen und Angebote des regionalen und nationalen öffentlichen Verkehrs bereits einen hohen Standard aufweisen ([RaumkonzeptRK](#), [Leitsatz 4](#)). ([KORE](#))
- Die Zuordnung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit ist auf möglichst geringe Mobilität und einen möglichst hohen ÖV-Anteil auszurichten. Es ist darauf hinzuwirken, dass störende Wechselwirkungen der unterschiedlichen Nutzungen klein sind.
- Die Wohngebiete sind von Lärm und Luftschadstoffen zu entlasten ([KORE](#))
- Quartierplanpflichtige Verkaufseinheiten sind auf die Verkehrskapazitäten des lokalen und regionalen Strassennetzes abzustimmen. Sie sollen auch mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sein. ([KORE](#))
- Um Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen zu schonen, sind verkehrsintensive Einrichtung in der Nähe von Knoten der Hochleistungsstrassen oder Hauptverkehrsstrassen zu platzieren, welche den zusätzlichen Verkehr gut aufnehmen können.
- Verkehrsintensive Einrichtungen, insbesondere Freizeitanlagen, sind besonders gut für den Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) zu erschliessen.
- Die Versorgung der Bevölkerung insbesondere mit Gütern des täglichen Bedarfs ist in erster Linie in den Orts- und Quartierzentren sicherzustellen. ([KORE](#))

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |                    |   |
|--------------------|---|
| Verkehr            | <ul style="list-style-type: none"><li>Optimale Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen bewirken in der Summe weniger Verkehr als peripher gelegene Standorte</li><li>deutliche Mehrbelastung auf einzelnen Knoten oder Strassenabschnitten des lokalen und regionalen Netzes insbesondere in den Abendspitzen</li></ul> |
| Siedlung           | <ul style="list-style-type: none"><li>Konzentration der Beeinträchtigung der Siedlungen, auf wenige Standorte</li></ul>   |
| Erholung/Wohlfahrt | <ul style="list-style-type: none"><li>nicht beurteilbar</li></ul>   |
| Soziale Aspekte    | <ul style="list-style-type: none"><li>Entwicklung gut erreichbarer Standorte für sämtliche Bevölkerungsgruppen</li></ul>  |

	Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Gebiete mit verkehrsintensiven Einrichtung sind für den Kanton in steuerlicher Hinsicht attraktiver als Wohnen, aber weniger interessant als Gebiete mit breitem Branchen-Mix</li> <li>▪ Beeinträchtigung der Detailhandelsstruktur in den Ortskernen der Standortgemeinden und Nachbargemeinden</li> </ul>
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ im Einzelfall zu beurteilen</li> </ul>
Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beurteilung im Einzelfall</li> </ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beurteilung im Einzelfall</li> </ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Beurteilung im Einzelfall</li> </ul>

**D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

vom Bundesrat nicht genehmigt (Beschluss vom 21. April 2016)

- a) Als verkehrsintensive Einrichtungen mit grosser MIV-Erzeugung gelten Einkaufszentren, Fachmärkte und verkehrsintensive Freizeitanlagen sowie Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen, die mehr als 4'000 Fahrten (= 2'000 Hinfahrten + 2'000 Rückfahrten) pro Tag erzeugen. ~~Neue Standorte für VE mit mehr als 4'000 Fahrten erfordern vorgängig eine Richtplanfestsetzung.~~
- b) Neubauten verkehrsintensiver Einrichtungen sollen bevölkerungsnah im Einzugsbereich von Anschlüssen an Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen liegen, Wohngebiete nicht mit erheblichem zusätzlichem Verkehr belasten und mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar sein.
- c) Verkehrsintensive Einrichtungen sind gut für den Velo- und Fussverkehr zu erschliessen. Weiter sind der sichere und attraktive Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger ab Parkplatz wie auch ab ÖV-Haltestelle sowie genügend Veloabstellplätze zu gewährleisten.
- d) Die Versorgung der Bevölkerung insbesondere mit Gütern des täglichen Bedarfs ist in erster Linie in den Orts- und Quartierzentren sicherzustellen.

Planungsanweisungen

Die Gemeinden stimmen im Rahmen der Sondernutzungsplanung die Nutzung und Verkaufsflächen auf die Verkehrskapazitäten ab.

Örtliche Festlegungen

**Festsetzung**

Folgende Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

Aesch Nord  
Pratteln, Grüssenareal und Henkelareal (bestehend)  
Muttenz, St. Jakob/Hagnau

**Vororientierung**

Lausen (südl. S-Bahnhaltestelle). Voraussetzung für eine Festsetzung ist die strassenseitige Erschliessung durch den Kanton.  
Münchenstein, Spenglerareal. Voraussetzung für eine Festsetzung ist der Ausbau des Knotens Bruderholzstrasse-Reinachstrasse.  
Arlesheim, Schoren/ABB-Areal. Voraussetzung für eine Festsetzung ist eine bessere ÖV-Erschliessung  
Sissach, Gewerbegebiet Brühl

### A. Ausgangslage

Das Gebiet der Parklandschaft St. Jakob hat sich in den letzten Jahrzehnten auf einer Fläche von ca. 95 ha zu einer der grössten Sport- und Freizeitanlagen Europas entwickelt. Rund 42 ha davon dienen als Erholungsgebiet. Die Sportanlagen umfassen das Stadion St. Jakob-Park (ca. 40'000 Sitzplätze), die St. Jakobshalle (9'000 Sitzplätze), die St. Jakob-Arena (6'000 Sitzplätze), die Pferdesportanlage Schänzli, das Gartenbad St. Jakob sowie die Sportanlagen St. Jakob (u.a. 15 Fussballfelder und Leichtathletikstadion). Die ersten drei Anlagen sind im Nationalen Sportanlagenkonzept (NASAK) aufgeführt. Sie haben damit nationale und internationale Bedeutung.

Für alle diese Sportanlagen, die im Hoheitsgebiet des Kantons Basel-Stadt bzw. in den Gemeinden Münchenstein und Muttenz liegen, stehen ca. 1'800 feste Parkplätze zur Verfügung. Im Eventfall können durch Verkehrsmanagementmassnahmen rund 4'000 Parkplätze geschaffen werden. Die lokale Anbindung an den öffentlichen Verkehr ist gut. Die regionale und überregionale Anbindung ist verbesserungswürdig.

Für die bestehenden Anlagen liegt zum Teil ein Aufwertungsbedarf vor. Im Gebiet St. Jakob (weiterer Ausbau des Sportzentrums) und in unmittelbarer Umgebung (St. Jakob-Hochhaus, Wolf, Dreispitz, Schänzli) sind weitere Entwicklungsgebiete vorhanden und in Planung.

Angrenzend an die Sportanlagen, und mit diesen zum Teil eng verwoben, liegen die Erholungs- und Freizeitanlagen des Merian Parks und der Stiftung im Grünen, das Birsufer sowie der landwirtschaftliche Betrieb Brüglingerhof. Diese Anlagen weisen einen hohen Erholungswert aber auch bedeutende Kultur- und Naturwerte (z.T. von nationaler Bedeutung) auf. Sie werden von einem regionalen Publikum besucht. In den nicht überbauten Gebieten fördern die Gemeinden Birsfelden und Muttenz (u.a. Schänzliareal) Trinkwasser.

### B. Ziele

- a) In stadtnahen Erholungsgebieten ausserhalb der Bauzonen dürfen flächenhafte Erholungs-, Freizeit- und Sportanlagen das Landschaftsbild nicht wesentlich beeinträchtigen. Die Standorte sind so zu wählen, dass sie mit dem öffentlichen Verkehrsmittel gut erreichbar sind. (KORE)
- b) Das Sportgebiet St. Jakob (nördlicher Teil) ist zu einem attraktiven, mit MIV und ÖV gut erreichbaren Sportzentrum von nationaler Bedeutung aufzuwerten.
- c) Die Primärfunktion der Brüglinger Ebene als Freizeit- und Erholungsgebiet (südl. Teil, Birsufer), die natur- und landschaftsschützerische Aufwertung sowie die visuelle Aufwertung des bestehenden Wegnetzes sind zu sichern.
- d) Die verkehrlichen Anbindung (MIV und ÖV) ist insbesondere mit Blick auf Grossveranstaltungen zu optimieren und ergänzen.
- e) Für den Betrieb und die Koordination der Parklandschaft St. Jakob ist eine Betriebsgesellschaft anzustreben.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ Optimierung der Zufahrts- und Parkierungssituation
Siedlung	▪ Optimierung der Freiraumgestaltung vor allem im Bereich des Wegnetzes
Erholung/Wohlfahrt	▪ langfristiger Schutz der Flächen für nichtsportliche Erholung
Soziale Aspekte	▪ nicht beurteilbar
Wirtschaftliche Aspekte	▪ bessere Zufahrts- und Parkierungssituation als Voraussetzung für eine intensivere Nutzung des Areals
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ 125'000 CHF (Planungskosten)

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ Erhaltung und Aufwertung der bestehenden Naturwerte
Grundwasser/Boden	▪ keine



## **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft Landschaft**

**Natürliche Lebensgrundlagen**

**L1**

**Land- und ForstWaldwirtschaft**

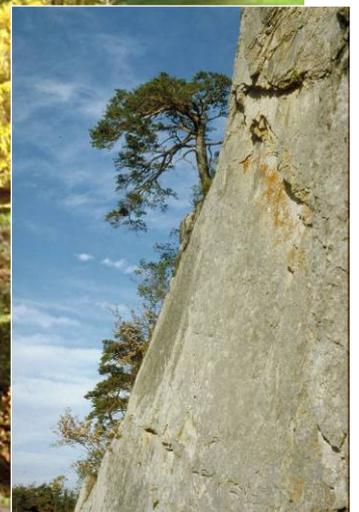
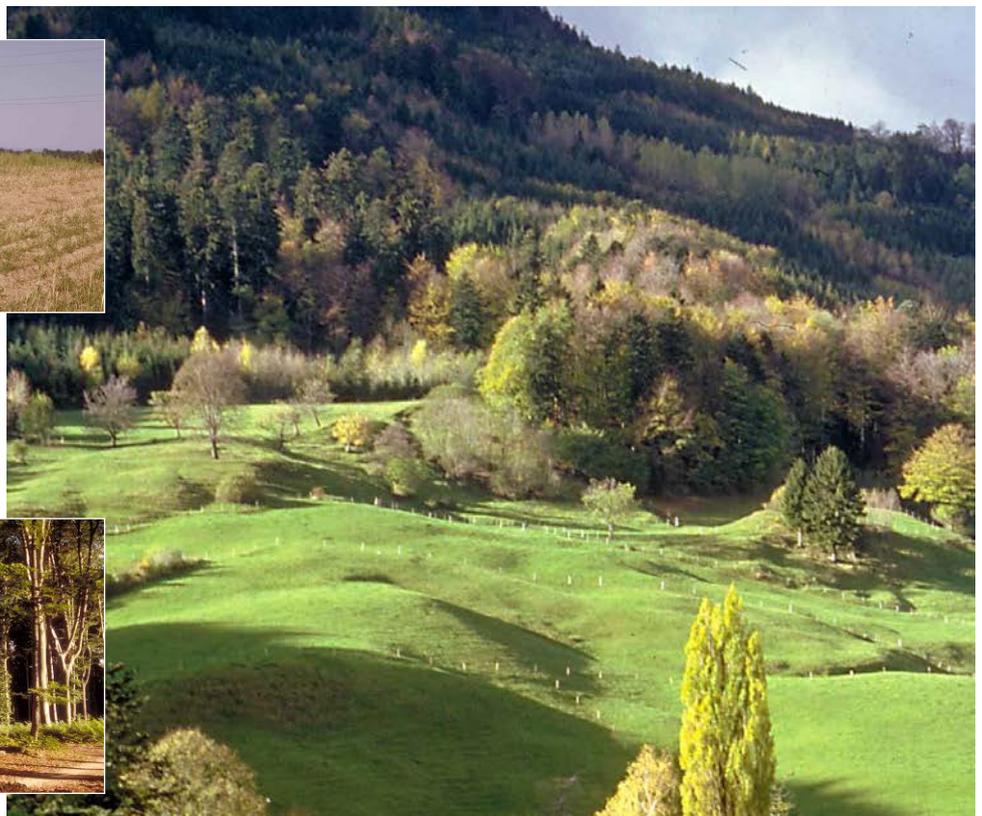
**L2**

**Natur- und Landschaftsschutz**

**L3**

**Freizeit, Erholung und Sport**

**L4**



#### A. Ausgangslage

Als Gewässer werden alle Flüsse, Seen und Bäche, ungeachtet ob offen, kanalisiert oder eingedolt, bezeichnet. Offene Gewässer sind ein wichtiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsqualität, bei der Vernetzung und Durchgrünung des Siedlungsraumes und für die Naherholung, speziell im Agglomerationsbereich.

Das Basellandschaftliche Gewässernetz umfasst rund 786 km, wovon ca. 154 km oder fast 20% eingedolt sind. Der überwiegende Teil dieser Fließgewässer ist im Besitz der öffentlichen Hand. Das Tiefbauamt führt ein Gewässerverzeichnis. Gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept waren 1987 lediglich 5% in naturnahem Zustand. Die bisherigen Bemühungen um Renaturierungen und Ausdolungen wurden nach ökologischen Grundsätzen durchgeführt, sind aber punktuell geblieben. Immerhin konnten 5,5 km Gewässer (seit 1976) wieder ausgedolt und gegen 20 km Bachuferlandschaft naturnah gestaltet werden.

Gemäss Art. 37 des Gewässerschutzgesetzes sind Fließgewässer möglichst naturnah zu erhalten. Bei unumgänglichen Korrekturen oder Verbauungen ist der natürliche Verlauf des Gewässers möglichst beizubehalten oder wiederherzustellen. Gewässer und Ufer müssen so gestaltet werden, dass sie einer vielfältigen Tier- und Pflanzenwelt als Lebensraum dienen können, die Wechselwirkungen zwischen ober- und unterirdischem Gewässer weitgehend erhalten bleiben und eine standortgerechte Ufervegetation gedeihen kann. Gemäss Art. 38 dürfen Fließgewässer grundsätzlich nicht überdeckt oder eingedolt werden.

Mit Beschluss vom 10. Mai 2005 hat der Regierungsrat das Wasserbaukonzept Kanton Basel-Landschaft genehmigt. Das Wasserbaukonzept zeigt auf, wo im Kanton welche Vorkehrungen im Bereich der Revitalisierungen und des Hochwasserschutzes mittelfristig zu treffen sind (§ 10 Gesetz über den Wasserbau und die Nutzung der Gewässer). Es definiert für die einzelnen Gewässerabschnitte Massnahmen, welche notwendig sind, um die gesetzlich definierten Ziele zu erfüllen. Für die einzelnen Massnahmen werden Raumbedarf, Grobkosten und Prioritäten festgelegt.

#### B. Ziele

- Gebiete, die aufgrund ihrer besonderen ökologischen Ausprägung ein hohes Aufwertungspotenzial haben oder erhebliche Defizite aufweisen, sollen aufgewertet und vernetzt werden. Dies gilt insbesondere für die Fließgewässer und ihre Ufer. (KORE)
- Den Fließgewässern ist wieder mehr Raum zu schaffen für die natürliche Dynamik, für den Biotop-Verbund, zur Förderung der Artenvielfalt sowie zur Förderung der direkten Naturerfahrung. (KORE)
- Die Fließgewässer sollen als prägende Elemente von Siedlung und Landschaft bewahrt bleiben.
- Kanalisierte Fließgewässerabschnitte sollen renaturiert und eingedolte weitest möglich geöffnet werden.
- Die für den Menschen lebensnotwendigen Nutz- und Schutzfunktionen müssen gewährleistet bleiben. Sie sind aber möglichst naturgerecht auszugestalten.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ höchstens lokal durch bauliche Anpassungen
Siedlung	▪ Verbesserung Siedlungsqualität
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung und Aufwertung der Erholungswirkung von Fließgewässern
Soziale Aspekte	▪ Erlebbarkeit der direkten Naturerfahrung
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Minderung der Hochwassergefährdung ▪ Wertschöpfung im Rahmen von baulichen Renaturierungsmassnahmen ▪ lokal Einschränkung der baulichen und landwirtschaftlichen Nutzung (in der Summe ca. 50-70 ha)
Voraussichtliche Kosten für den	▪ gemäss Wasserbaukonzept:

# Landschaft

## Natürliche Lebensgrundlagen

### Aufwertung Fließgewässer

	Kanton	115 Mio. CHF Hochwasserschutz (Priorität 1-3) 46 Mio. CHF Revitalisierung (Priorität 1-3)
Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Erhaltung/Verbesserung der Funktionsfähigkeit natürlicher und naturnaher Fließgewässer und ihrer Uferbereiche</li><li>▪ Erhaltung/Förderung der Lebensraumvernetzung</li></ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Erhaltung der Wechselwirkungen zwischen ober- und unterirdischem Gewässer; Anreicherung des Grundwassers</li></ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ keine</li></ul>

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	<ol style="list-style-type: none"><li>Die Fließgewässer sind in ihrem natürlichen Zustand zu erhalten und soweit möglich wieder herzustellen.</li><li>Die Fließgewässer sind als Gesamtsystem zu betrachten. Hochwasserschutz, Landwirtschaft, Gewässerschutz, Natur- und Landschaftsschutz sowie Erholungsnutzung sind zu koordinieren.</li><li>Im Zielkonflikt zwischen Gewässerrenaturierung und Grundwasserschutz ist im Einzelfall eine sinnvolle Lösung anzustreben. Im Grundsatz hat der Grundwasserschutz Priorität.</li></ol>
Planungsanweisungen	Die Gemeinden schaffen im Rahmen der Nutzungsplanung die Voraussetzungen, dass die Fließgewässer in ihrem natürlichen Zustand erhalten oder wieder hergestellt werden, z.B. durch die Ausweisung von Uferschutzzonen gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz.
Örtliche Festlegungen	<b>Festsetzung</b> Die aufzuwertenden Fließgewässerabschnitte gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

#### A. Ausgangslage

Naturgefahren, die eine Gefährdung menschlichen Lebens oder erheblicher Sachwerte bewirken, können im Kanton Basel-Landschaft hauptsächlich in Form von Überschwemmungen, Hangrutschungen, Steinschlag und Sackungen auftreten. Auch Erdbeben gehören dazu. Aus raumplanerischer Sicht sind primär diejenigen Gebiete zu betrachten, in denen sich ständig Menschen befinden, also primär Bauzonen und Verkehrslinien von übergeordneter Bedeutung.

Die Bundesgesetze über den Wald sowie über den Wasserbau und die entsprechenden Verordnungen verpflichten die Kantone, Gefahrenkarten zu erstellen. Ausserdem besteht gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung der Auftrag, Naturgefahren bei der Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Gemäss Konzept der räumlichen Entwicklung ist in Gebieten mit Naturgefahren das Gefährdungs- und Schadenspotenzial in erster Linie durch die Anpassung der Nutzung zu verringern, erst sekundär durch bauliche Massnahmen.

Seit 2011 verfügt der Kanton über Gefahrenkarten für das Baugebiet. Die Umsetzung der Gefahrenkarten erfolgt im Rahmen der Nutzungsplanungen der Gemeinden. Die Gefahrenkarten sind im Rahmen der verfügbaren Ressourcen bei geänderten Verhältnissen nachzuführen. Auslöser können Überarbeitungen der Nutzungsplanung, neue Erkenntnisse zu Naturgefahren (Oberflächenabfluss, Naturereignisse) oder Schutzbauten sein. Bis anhin besteht im Kanton Basel-Landschaft nur für die Gemeinde Waldenburg eine Gefahrenkarte in der vom Gesetzgeber verlangten Form. Der Landrat hat mit Beschluss vom 19. Oktober 2006 dem Projektantrag "Naturgefahrenkarte Basel-Landschaft" und der Errichtung einer regierungsrätlichen Kommission "Naturgefahren" zugestimmt und einen Verpflichtungskredit von brutto 4,15 Mio. CHF als Kostendach bewilligt. Der Bund und die Basellandschaftliche Gebäudeversicherung beteiligen sich mit zusammen 3 Mio. CHF an den Gesamtkosten. Der Abschluss des Projektes ist für 2014 vorgesehen.

#### B. Ziele

- Zentrale Lebens- und Arbeitsräume, die dem dauernden Aufenthalt von Menschen dienen, sowie deren Infrastrukturverbindungen sind vor bestehenden oder sich abzeichnenden Naturgefahren angemessen zu schützen.
- In Gebieten mit Naturgefahren ist das Gefährdungs- und Schadenpotenzial in erster Linie durch die Anpassung der Nutzung zu verringern, erst sekundär durch bauliche Massnahmen. (KORE)
- Die Wälder mit Schutzfunktion sind langfristig zu erhalten.
- Der Kanton setzt eine regierungsrätliche Kommission Naturgefahren ein.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ Schadensprävention
Siedlung	▪ der Nachweis der Baugebietseignung ist vorhanden ▪ Schadensprävention
Erholung/Wohlfahrt	▪ keine
Soziale Aspekte	▪ keine
Wirtschaftliche Aspekte	▪ in den letzten zehn Jahren haben Naturereignisse Schäden von rund 130 Mio. CHF verursacht. Erhebliche Verringerung des Schadenausmasses durch ein effizientes Naturgefahrenmanagement
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ <u>Erarbeitung Nachführung</u> Gefahrenkarten: Gesamtkosten 4,1 Mio. CHF, für den Kanton BL 1,1 Mio. CHF <u>zurzeit nicht bezifferbar</u>

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ potentielle, nicht überbaubare Überschwemmungsgebiete können der ökologischen Aufwertung dienen
Grundwasser/Boden	▪ keine
Lärm/Luft	▪ keine

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der Schutz vor Naturgefahren erfolgt in unüberbauten Gebieten prioritär durch Anpassung der Nutzung, in weitgehend überbauten Gebieten soweit sinnvoll durch bauliche Massnahmen.
- b) Der Schutzwaldpflege kommt erhöhte Bedeutung zu.

Planungsanweisungen

- ~~a) Auf der Grundlage der Gefahrenhinweiskarte und des Ereigniskatasters erarbeitet der Kanton unter Federführung der Basellandschaftlichen Gebäudeversicherung (BGV) für die Bauzonen die Gefahrenkarten.~~
- ~~ba)~~ Gemeinden und Kanton berücksichtigen die Gefahrenhinweiskarte und die Gefahrenkarten bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten. Sie legen die notwendigen planerischen und baurechtlichen Schutzbestimmungen in ihren Richt- und Nutzungsplänen fest.
- ~~c) Bis zum Vorliegen der Gefahrenkarten weisen Gemeinden bei Zonenplanrevisionen für die Ausweisung von Bauzonen und Spezialzonen sowie für noch unerschlossene Bauzonen gutachterlich die Standorteignung hinsichtlich Naturgefahren nach und berücksichtigen die Ergebnisse in den Zonenvorschriften.~~
- ~~db)~~ Der Kanton führt den Ereigniskataster periodisch nach. Bei geänderten Verhältnissen werden die Gefahrenhinweiskarte und die Gefahrenkarten angepasst.

### A. Ausgangslage

Nebst der Produktionsfunktion sind die landwirtschaftlichen Flächen wichtig für die Gestaltung und Pflege der Landschaft, den ökologischen Ausgleich sowie für die Erholung. In diesem Sinne ist das Landwirtschaftsgebiet ein multifunktionaler Raum. Die Landwirtschaft steht heute wirtschaftlich unter Druck und ist einem starken Strukturwandel unterworfen. Dies hat Auswirkungen auf das Landwirtschaftsgebiet.

Im Kanton Basel-Landschaft bewirtschaftet und pflegt die Landwirtschaft rund 40% der Kantonsfläche.

Die Kantone haben den Auftrag, den verschiedenen Funktionen des Landwirtschaftsgebiets in ihren Planungen angemessen Rechnung zu tragen. So sind insbesondere jene Gebiete in einem Planungsverfahren zu bezeichnen, in denen Bauten und Anlagen, die über eine innere Aufstockung hinausgehen, als zonenkonform bewilligt werden können (Art. 16a Abs. 3 RPG). Die Kantone müssen im Rahmen ihrer Richtplanung oder auf dem Wege der Gesetzgebung die Anforderungen festlegen, die bei der Ausweisung von Zonen gemäss Art. 16a Abs. 3 RPG zu beachten sind.

### B. Ziele

- a) Die raumplanerischen Voraussetzungen für eine ökologisch und ökonomisch produzierende Landwirtschaft sind zu erhalten und zu verbessern. (KORE)
- b) Die geeigneten Standorte für Zonen gemäss Art. 16a Abs. 3 RPG sowie die Verfahrensabläufe für deren Ausweisung sollen definiert werden.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine
Siedlung	▪ keine
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung von Freiräumen für die Extensiverholung
Soziale Aspekte	▪ keine
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Erhaltung der Landwirtschaftsflächen; keine Einschränkung der ordentlichen landwirtschaftlichen Nutzung
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ Erhaltung des Landschaftscharakters; optimierte Einpassung von Bauten und Anlagen
Grundwasser/Boden	▪ Bodenschutz
Lärm/Luft	▪ Durchlüftung der Siedlungsgebiete bleibt erhalten

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Das Landwirtschaftsgebiet ist so zu erhalten, dass es seine vielfältigen Funktionen erfüllen kann. Es dient der langfristigen Sicherung unserer Ernährungsbasis, der Erhaltung der Landschaft und des Erholungsraums oder dem ökologischen Ausgleich.
- b) Für Bauten und Anlagen der Landwirtschaft und des produzierenden Gartenbaus, die über eine innere Aufstockung gemäss Art. 16a Abs. 3 RPG hinausgehen, können die Gemeinden in der Nutzungsplanung spezielle Landwirtschaftszonen festlegen, soweit der Bedarf nachgewiesen ist.
- c) Eine Zonenausscheidung ist in den folgenden im Richtplan ausgeschiedenen Gebieten nicht zulässig:
  - Vorranggebiete Natur
  - Vorranggebiete Landschaft
  - Siedlungstrenngürtel
  - Freiräume Fließgewässer

Planungsanweisungen

- a) Die Gemeinden sichern das Landwirtschaftsgebiet mit ihrer Nutzungsplanung.
- b) Die Gemeinden weisen im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV nach, wie die speziellen Landwirtschaftszonen mit folgenden Interessen abgestimmt sind:
  - an bestehende Siedlungen angrenzend oder im Nahbereich eines Landwirtschaftsbetriebes
  - möglichst auf bereits belasteten Standorten
  - Fruchtfolgeflächen
  - Nutzung bestehender Infrastrukturen
  - Immissionsschutz
  - Einordnung ins Orts- und Landschaftsbild
  - Grundwasserschutz

### A. Ausgangslage

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

Der Kanton Basel-Landschaft hat gemäss Sachplan FFF des Bundes vom 8. April 1992 einen kantonalen Mindestumfang von 8'000 ha FFF sicherzustellen (ohne Bezirk Laufen). Gleichzeitig besteht gemäss § 118 Abs. 5 der kantonalen Verfassung der Auftrag, dass die für land- und ~~forstwirtschaftliche~~-waldwirtschaftliche Nutzung gesamthaft ausgeschiedene Fläche erhalten werden soll. Mit dem Kantonswechsel des Laufentals ab 1994 zum Kanton Basel-Landschaft ist auch eine Verschiebung von FFF verbunden. Im Sachplan-Verfahren vom 30.6.2014 wurde das Kontingent des Kantons Basel-Landschaft um 1'800 ha auf neu 9'800 ha FFF erhöht.

Dank der flächendeckenden Bodenkartierung (ab 1997) der landwirtschaftlichen Nutzflächen des Kantons Basel-Landschaft konnte die erste Erhebung aus dem Jahr 1987 überprüft und überarbeitet sowie mit dem Bezirk Laufen ergänzt werden.

Die Nutzungseignungsklassen (NEK) 1-3 der Bodenkartierung werden vollumfänglich als FFF bezeichnet. Die NEK 4 und 5 werden, wegen der eingeschränkten Bodenqualität (Hangneigung und Gründigkeit), nur teilweise als FFF berücksichtigt. Isolierte FFF mit einer Grösse < 1ha werden nicht berücksichtigt. Damit kann der Auftrag gemäss Sachplan FFF, wonach der Kanton Basel-Landschaft eine Gesamtfläche von 9'800 ha FFF erhalten muss, erfüllt werden.

Sämtliche Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft haben Zonenvorschriften für das ganze Gemeindegebiet erlassen und somit auch Landwirtschaftszonen bezeichnet. Eine Vielzahl der Gemeinden stellt die FFF in ihren Zonenvorschriften dar, als verbindlicher oder als orientierender Inhalt. Aufgrund der neuen FFF-Erhebung müssen die Gemeinden ihre Zonenvorschriften anpassen.

### B. Ziele

- Das ackerfähige Kulturland (Fruchtfolgeflächen) ist im Sinne des Sachplans FFF mit Massnahmen der Raumplanung zu sichern. Böden, die sich aufgrund ihrer Standortfaktoren besonders gut für eine vielseitige bodenabhängige landwirtschaftliche Nutzung eignen, sind zu erhalten. (KORE)
- Die FFF gemäss Vorgabe des Sachplans FFF sollen erhalten werden.
- Kanton und Gemeinden sichern die FFF.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine
Siedlung	▪ Ausdehnung der Siedlung in Abstimmung mit der Bodenqualität
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung von Freiräumen für die Extensiverholung
Soziale Aspekte	▪ keine
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Erhaltung von Landwirtschaftsflächen; Einschränkung der Baumöglichkeiten im Landwirtschaftsgebiet, ausgenommen betriebsnotwendige landwirtschaftliche Bauten
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ Erhaltung der Freiräume und des Landschaftscharakters
Grundwasser/Boden	▪ Schutz der Bodenfläche und der Bodenfunktionen
Lärm/Luft	▪ keine

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

vom Bundesrat  
nicht genehmigt  
(Beschluss vom  
21. April 2016)

- a) Kanton und Gemeinden unterstützen die Bestrebungen des Bundes zur Sicherung und langfristigen Erhaltung der Fruchtfolgefleichen.
- ~~b) Fruchtfolgefleichen können durch eine Planung oder ein Vorhaben konsumiert werden, sofern der Bedarfsnachweis erbracht, die Standortgebundenheit gegeben ist und eine Gesamtinteressenabwägung durchgeführt wurde. Ab einer Fläche von 5'000 m<sup>2</sup> muss der Verlust an Fruchtfolgefleichen kompensiert werden. Die Fruchtfolgefleichen für die Kompensation sind im Geo-Portal des Kantons dargestellt. Als Kompensation weisen die Gemeinden eine Kompensationsfläche aus. Diese Ersatzflächen werden als Fortschreibung in den kantonalen Richtplan übernommen. Gemeinden, die keine Kompensationsflächen aufweisen, suchen überkommunal nach Lösungen.~~
- c) Reduziert eine Planung oder ein Vorhaben die Fruchtfolgefleichen dauernd um mehr als 3 ha, ist der Richtplan anzupassen. Vorgängig einer Anpassung des Richtplans erfolgt eine Interessenabwägung durch den Kanton.

Planungsanweisungen

- a) Der Regierungsrat verfolgt die Änderungen bei Lage, Umfang und Qualität der Fruchtfolgefleichen und teilt die Veränderungen alle vier Jahre dem Bund mit.
- b) Die Gemeinden sichern die Fruchtfolgefleichen in ihren Zonenvorschriften, indem sie diese den Landwirtschaftszonen zuweisen und als orientierenden Inhalt im Zonenplan darstellen.
- c) Die Gemeinden zeigen im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV, den Bedarfsnachweis, die Standortgebundenheit des Vorhabens sowie die Ergebnisse der Gesamtinteressenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgefleichen auf.
- d) Der Regierungsrat wird beauftragt, innerhalb von drei Jahren ein überarbeitetes Objektblatt vorzulegen, das den effektiven Schutz der Fruchtfolgefleichen der Güteklassen 1 bis 3 gewährleistet.

Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Die Fruchtfolgefleichen gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

## A. Ausgangslage

Der Wald hat im Kanton Basel-Landschaft grosse Bedeutung. Er erfüllt auf über 40% der Kantonsfläche verschiedene gemeinwirtschaftliche Funktionen. So liefert er den nachwachsenden Rohstoff Holz, bietet dem Menschen Raum für Erholung und Freizeit, ist Lebensraum für viele Tiere und Pflanzen und sorgt nicht zuletzt für den Schutz von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen vor Naturgefahren. Die überwiegend naturnahen laubholzreichen Wälder unseres Kantons leisten einen wesentlichen Beitrag zum Schutz unseres lebenswichtigen Trinkwassers (Grundwasser) und prägen unser Landschaftsbild. öffentlich-rechtlichen Eigentümern. Viele der Baselbieter Wälder zeichnen sich durch besondere Naturnähe aus und sind häufig Lebensräume seltener oder bedrohter Tier- und Pflanzenarten. Die Wälder werden nach den Grundsätzen des naturnahen Waldbaues gepflegt und nachhaltig bewirtschaftet. Dies bedeutet, dass die Nutzung des Waldes auf eine Weise und in einem Ausmass geschieht, so erfolgt, dass dieser sowohl heute, wie auch für künftige Generationen all seine Funktionen erfüllen kann. Die biologische Vielfalt, Produktivität, Verjüngungsfähigkeit und Vitalität sollen dabei erhalten und das Potenzial des Waldes gesichert werden. Eine nachlassende Nutzung der Ressource Holz hätte eine Überalterung der Bestände zur Folge und würde die Waldfunktionen langfristig beeinträchtigen. Die Waldentwicklungspläne (WEP) und ihre Umsetzungsinstrumente dienen dazu, die einzelnen Waldfunktionen sicherzustellen.

Das Waldareal ist keine Nutzungszone im Sinne des Planungsrechts. Für die Umschreibung und den Schutz des Waldes gilt die Waldgesetzgebung. Das kantonale Waldgesetz regelt die Anforderungen an die Planung und Bewirtschaftung von Wäldern wie auch das Ausscheidungsverfahren der statischen Waldgrenzen.

Die Abstimmung zwischen kantonalem Richtplan und WEP ist notwendig, da verschiedene Nutzungen sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Waldes stattfinden, der Wald über die Waldgrenze hinaus erfolgen. Der Wald ist daher durch Nutzungen ausserhalb des Waldes direkt oder indirekt betroffen und der WEP seinerseits kann über den Wald hinaus Auswirkungen haben.

Mit der Abstimmung zwischen Richtplan und WEP wird einerseits ein zweckmässiges Vorgehen in den gegenseitigen Einflussbereichen sichergestellt, und andererseits kann mit Massnahmen der Raumplanung die Erhaltung und Förderung der verschiedenen Waldfunktionen unterstützt werden.

Während in ländlich geprägten Kantonsteilen der Wald in ökologisch wertvolle Gebiete und landwirtschaftliche Nutzflächen einwächst, nimmt der Druck auf den Wald in Agglomerationsgebieten laufend zu. Zwischen 2000 und 2014 hat der Wald im Kanton um rund 700 ha zugenommen (+ 3,5%). Auf dem ersten Waldgesetz beruhend sind bereits heute sämtliche Waldränder in und entlang von Bauland als statische Waldgrenzen ausgeschieden. Basierend auf dem aktuellen eidgenössischen Waldgesetz sollen nun über das gesamte Kantonsgebiet statische Waldgrenzen entlang von Nutzungszonen ausgeschieden werden. Dadurch soll eine weitere Zunahme des Waldes im gesamten Kanton verhindert und landwirtschaftliches Kulturland, ökologisch wertvolle Flächen sowie Bauland vor Verwaldung geschützt werden. Der Wald im Kanton wird so langfristig in seiner Fläche und räumlichen Verteilung gesichert. Die aus naturschützerischer Sicht wertvolle Dynamik bleibt auch weiterhin unter dem Schutz des Natur- und Heimatschutzgesetzes bestehen.

## B. Ziele

- Die natürliche Vielfalt im Wald ist durch flächendeckende naturnahe Waldpflege und die Errichtung eines Netzes von Waldreservaten unterschiedlicher Ausprägung und Altholzinseln (Gebiete mit alten Bäumen) zu erhalten. (KORE)
- Der Wald soll in seiner Fläche und seiner räumlichen Verteilung erhalten bleiben.
- Eine Zunahme des Waldes durch unerwünschten Einwuchs soll im gesamten Kantonsgebiet verhindert werden.
- Pflege und Bewirtschaftung sollen die nachhaltige Erhaltung sämtlicher Funktionen des Waldes sicherstellen.
- Der nachwachsende Rohstoff Holz soll mindestens so stark genutzt werden, dass der Vorrat nicht mehr zunimmt (Ausnahme: in Totalreservaten).
- Die Naturwerte sollen über eine flächendeckende naturnahe Waldbewirtschaftung und die Ausweisung von Vorrangflächen und die Aufwertung der Waldränder gesichert werden.

- g) Die Schutzwirkung von Wäldern im Bereich von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen soll sichergestellt werden.
- h) Die Wirkung der Wälder als Filter und Schutz des Grundwassers soll gesichert werden.
- i) Die Erholung im Wald soll möglich bleiben, wobei negative Einflüsse von Erholungssuchenden wenn immer möglich zu reduzieren sind.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	▪ Schutzwirkung für Infrastrukturbauten
	Siedlung	▪ Schutzwirkung für Bauten und Anlagen
	Erholung/Wohlfahrt	▪ Förderung einer gelenkten Erholung im Lebensraum Wald
	Soziale Aspekte	▪ freier Zutritt der Bevölkerung zum Wald ▪ Schaffung von Arbeitsplätzen im ländlichen Raum
	Wirtschaftliche Aspekte	▪ Förderung der Holzwirtschaft
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ <b>gemäss den ordentlichen Waldbudgets des Kantons und der Gemeinden</b>
Umwelt	Natur/Landschaft	▪ Erhaltung/Verbesserung von Landschaftsbild, Biodiversität und ökologischem Gleichgewicht ▪ <b>Erhaltung Kulturland und ökologisch wertvolle Flächen</b>
	Grundwasser/Boden	▪ Verbesserung des Grundwasserschutzes/mechanischer Bodenschutz
	Lärm/Luft	▪ Günstiges Lokalklima, Senkung des CO <sub>2</sub>

### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	a) Der Lebensraum Wald ist so zu erhalten, dass er seine vielfältigen Funktionen erfüllen kann. Er dient der Holzproduktion, der Erholung, als Lebensraum für Tiere und Pflanzen und als Schutz der Lebensgrundlagen und vor Naturgefahren.
	b) Erfordert eine Vorrangfunktion eine spezielle Behandlung des Waldes, wird diese im Waldentwicklungsplan (WEP) festgelegt.
	c) <b>Zur Verhinderung der unerwünschten Zunahme der Waldfläche wird im gesamten Kantonsgebiet die Abgrenzung von Wald und Nutzungszonen vorgenommen.</b>
Planungsanweisungen	a) Der Kanton erarbeitet die Waldentwicklungspläne (WEP) gemäss Vorgaben der Waldgesetzgebung und legt die Vorrangfunktionen fest.
	b) Das Amt für Wald beider Basel erarbeitet Grundsätze für die "Erholung und Freizeit im Wald".
	c) <b>Das Amt für Wald beider Basel nimmt gemäss den Vorgaben der Waldgesetzgebung die Abgrenzung zwischen Wald und Nutzungszonen mittels Festlegung von statischen Waldgrenzen vor.</b>
Örtliche Festlegungen	<b>Festsetzung</b> <b>Die statischen Waldgrenzen können im gesamten Kantonsgebiet festgelegt werden.</b>
	<b>Zwischenergebnis</b>
	▪ Vorranggebiete Natur im Wald werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen (vgl. L3.1). ▪ Wälder mit Schutzfunktion werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen.

#### A. Ausgangslage

Wir leben in einer Kulturlandschaft: Von Natur aus vielfältig, wurde unsere Landschaft seit Jahrhunderten vom Menschen mitgeprägt. Frühere Nutzungsformen waren zumeist von einer sehr reichhaltigen Tier- und Pflanzenvielfalt begleitet. Veränderte Nutzung und erhöhter Landschaftsverbrauch führten im 20. Jahrhundert zu starken Verlusten an naturnahen Lebensräumen - und damit zu schwindenden Beständen unserer einheimischen Tiere und Pflanzen. Heute wissen wir jedoch, dass eine hohe und flächendeckende Artenvielfalt ein unverzichtbarer Pfeiler eines intakten Natur- und Landschaftshaushaltes und unserer eigenen Lebensqualität ist.

Verschiedene Gesetzesgrundlagen - zuvorderst das Bundesgesetz über den Natur- und Heimatschutz sowie das kantonale Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz - verpflichten deshalb dazu, dem Rückgang oder gar Aussterben unserer einheimischen Tier- und Pflanzenwelt entgegen zu wirken, dies insbesondere durch Erhaltung und Aufwertung ihrer Lebensräume.

Dank verschiedenen Natur-Inventaren (Bestandesaufnahmen) kennen wir heute Lage, Ausdehnung, Qualität und Bedeutung dieser Naturobjekte. Längst wurde damit begonnen, sie rechtlich zu schützen und - in partnerschaftlicher Zusammenarbeit mit der Land- und **Forstwirtschaft-Waldwirtschaft** - ihre fachgerechte Pflege und Nutzung sicher zu stellen. So stehen heute (Stand 2013) über 8% der Nicht-Siedlungsfläche (Landwirtschaftsgebiet (1.5%) und Wald (16.5%)) unter kantonalem Schutz (aufgenommen im Inventar der geschützten Naturobjekte des Kantons Basel-Landschaft).

Allerdings: Vom Ziel, alle Naturobjekte von regionaler und nationaler Bedeutung dauerhaft zu sichern, sind wir noch weit entfernt. Zudem hat sich der Druck auf diese naturnahen Gebiete durch Bautätigkeit, Nutzungsintensivierung und Freizeitaktivitäten in den letzten Jahren nochmals deutlich verstärkt.

#### B. Ziele

- Biologisch hochwertige Gebiete und Vernetzungskorridore von nationaler und kantonaler Bedeutung sind langfristig zu erhalten **und zu erweitern sowie** ~~und~~ im Rahmen der Verhältnismässigkeit aufzuwerten und wiederherzustellen (**RaumkonzeptK**). (**KORE**)
- Die Vernetzungskorridore von nationaler und regionaler Bedeutung sind in ihrer Funktion zu erhalten und zu öffnen und wo möglich in ihrer Wirkung zu verbessern.
- Die fachgerechte Pflege und Nutzung von Naturobjekten soll in enger Partnerschaft mit Land- und **Forstwirtschaft-Waldwirtschaft** realisiert werden.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |   |
|--|---|
| Verkehr                                | <ul style="list-style-type: none"><li>keine neuen Verkehrsachsen in Vorranggebieten Natur</li></ul>   |
| Siedlung                               | <ul style="list-style-type: none"><li>keine Bauten und Anlagen in Vorranggebieten Natur</li></ul>   |
| Erholung/Wohlfahrt                     | <ul style="list-style-type: none"><li>Erhaltung und Aufwertung der Erholungsqualität im Kanton</li><li>den Schutzziele angepasste Besucherlenkung mit lokaler/zeitlicher Einschränkung von Freizeitaktivitäten, welche Naturobjekte beeinträchtigen</li></ul> |
| Soziale Aspekte                        | <ul style="list-style-type: none"><li>Erlebbarkeit einer hohen Biotopvielfalt und einer reichhaltigen Tier- und Pflanzenwelt</li><li>Respektierung der belebten Um- und Mitwelt</li></ul>   |
| Wirtschaftliche Aspekte                | <ul style="list-style-type: none"><li>lokale Wertschöpfung durch hohe Erholungsqualität</li><li>Arbeitsplatzerhaltung durch angemessene Abgeltung von Naturschutzleistungen in Land- und <b>Forstwirtschaft-Waldwirtschaft</b></li></ul>                      |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | <ul style="list-style-type: none"><li>Kostenrahmen gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept BL</li></ul>  |

Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Erhaltung und Förderung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt, ihrer Lebensräume sowie eines vielfältigen, regionaltypischen Landschaftsbildes</li></ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Qualitativ einwandfreie Grundwasseranreicherung aus Vorranggebieten Natur/Schutz der Bodenfläche und der Bodenfunktionen</li></ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ keine</li></ul>

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	<p>a) Die Vorranggebiete Natur dienen der langfristigen Erhaltung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie den vielfältigen, regionaltypischen Landschaften.</p> <p>b) Die Vorranggebiete Natur sind in ihrer Ausdehnung und in ihrem ökologischen Wert zu erhalten, wo nötig zu erweitern und untereinander zu vernetzen.</p> <p>c) Die Interessen der Land- und der <b>Forstwirtschaft-Waldwirtschaft</b> sind zu berücksichtigen, soweit sie den Schutzziele der Vorranggebiete Natur nicht widersprechen. Insbesondere soll die fachgerechte Pflege und Nutzung in den Vorranggebieten Natur in enger Partnerschaft mit Land- und <b>Forstwirtschaft-Waldwirtschaft</b> angestrebt werden.</p> <p>d) Die Vorranggebiete Natur sind von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.</p> <p>e) Bei Zielkonflikten zwischen den Schutzziele der Vorranggebiete Natur und den Wünschen von Freizeit und Erholung haben die Anliegen des Naturschutzes Vorrang.</p> <p>f) Bund, Kanton und Gemeinden erhalten und verbessern die Durchgängigkeit der Wildtierkorridore. Sie ergreifen die notwendigen Massnahmen bei:</p> <p>a) Planungen und Vorhaben, welche die Durchgängigkeit tangieren;</p> <p>b) bestehenden Strassen oder Trassees.</p> <p>Sie arbeiten dabei mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zusammen.</p>
Planungsanweisungen	<p>a) Der Kanton nimmt die Vorranggebiete Natur, soweit sie sich im Wald befinden, in die Waldentwicklungspläne (WEP) auf.</p> <p>b) Der Regierungsrat nimmt die Naturobjekte von nationaler und regionaler Bedeutung in das Inventar der geschützten Naturobjekte des Kantons Basel-Landschaft auf, nach Möglichkeit im Einvernehmen mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern sowie den Einwohnergemeinden.</p> <p>c) Die Gemeinden stellen die geschützten Naturobjekte gemäss Inventar als orientierenden Inhalt im Zonenplan dar.</p> <p>d) Der Kanton (BUD/<b>VGSD</b>) nimmt im Rahmen von Foren und Arbeitsgruppen mit den Freizeit- und Sportverbänden allfällige Konfliktpunkte auf und führt diese einvernehmlichen Lösungen zu.</p> <p>e) Der Kanton erarbeitet ein Konzept zur grossräumigen Vernetzung der Naturräume im Kanton. Insbesondere bezeichnet er jene Gebiete, die im Interesse der grossräumigen Vernetzung möglichst hindernisfrei bleiben oder wieder hergestellt werden sollten. Er schlägt die dazu notwendigen Massnahmen vor.</p>
Örtliche Festlegungen	<p><b>Festsetzung</b></p> <p>Die Vorranggebiete Natur gemäss Richtplankarte werden, soweit sie das Landwirtschaftsgebiet überlagern, festgesetzt.</p> <ul style="list-style-type: none"><li>▪ Ersatzstandort Zurlindengrube im Gebiet Klingenthal, Muttenz: Bei der Aufnahme des Ersatzstandortes in das Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung ist sicherzustellen, dass die Schiessanlage Lachmatt saniert und gegebenenfalls erweitert werden kann.</li></ul> <p><b>Zwischenergebnis</b></p> <p>Die Vorranggebiete Natur gemäss Richtplankarte werden, soweit sie sich im Wald befinden, als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen.</p>

#### A. Ausgangslage

Die Vorranggebiete Landschaft dienen der langfristigen Erhaltung von Landschaften oder Landschaftsteilen von besonderer Schönheit, Vielfalt und Eigenart, der Erhaltung von weitgehend unverbauten Landschaftsräumen, der Lebensraumvernetzung sowie der Erhaltung der Wildtierkorridore.

Gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung sind naturnahe Landschaften zu erhalten sowie die Landschaft als natürliche Lebensgrundlage zu schützen.

Das Nicht-Siedlungsgebiet ist seit mehreren Jahrzehnten einem zunehmenden Druck ausgesetzt durch

- die Ausdehnung der Siedlungsfläche,
- die Zunahme der Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen,
- die zugehörige Erschliessung und deren Betrieb,
- die intensivere oder veränderte landwirtschaftliche Nutzung
- die Zunahme der Freizeit- und Erholungsnutzungen.

Dazu kommen indirekte Einflüsse wie Lärm und Luftverschmutzung, welche die Landschaft zusätzlich belasten. "Freie" Landschaften ohne Bauten, Infrastrukturanlagen und anderen Belastungen werden im Kanton Basel-Landschaft immer seltener. Sie stellen jedoch einen eigenen Wert dar, denn Landschaft ist einmalig und unteilbar.

Trotz grosszügiger Bezeichnung von Landschaftsschutzgebieten im Regionalplan Landschaft von 1980 verlief diese Entwicklung kaum gebremst, und eine Trendwende ist nicht in Sicht.

Neue Sachbereiche von kantonalem und ggf. nationalem Interesse, wie etwa die Förderung erneuerbarer Energie, bedingen Infrastrukturen mit landschaftlichen Auswirkungen von neuartiger Dimension.

#### B. Ziele

- Ästhetisch hochwertige und kleinräumig gegliederte Landschaften sowie regionaltypische Landschaften sind zu erhalten und zu fördern. (KORE)
- Grössere zusammenhängende Gebiete ausserhalb der Bauzonen, die weitgehend frei von Bauten und Belastungen sind, sollen erhalten werden. (KORE)
- Gleichzeitig soll eine weitere Zerschneidung von naturnahen Lebensräumen und Wildtierkorridoren verhindert werden.
- Windkraftanlagen sind in Windparks zu konzentrieren. Die Interessensabwägung zur Festlegung geeigneter Gebiete ist auf Richtplanstufe vorzunehmen.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ keine neuen Verkehrsachsen in Vorranggebieten Landschaft</li></ul>
Siedlung	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Begrenzung der Siedlungsausdehnung</li></ul>
Erholung/Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Erhaltung von Freiräumen und attraktiven Erholungsgebieten</li></ul>
Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Erlebbarkeit von freier Landschaft</li></ul>
Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ keine Einschränkung der ordentlichen landwirtschaftlichen Nutzung</li><li>▪ Tourismusförderung</li></ul>
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ keine</li></ul>

Umwelt

Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Erhaltung der Freiräume und der Funktionsfähigkeit des Natur- und Landschaftshaushalts</li></ul>
Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"><li>▪ Schutz der Bodenflächen und Bodenfunktionen</li></ul>

Lärm/Luft

- Erhaltung "ruhiger" Landschaftsräume / Freihaltung von Leitbahnen zur Durchlüftung der Siedlungsgebiete

#### **D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) Vorranggebiete Landschaft sind im Grundsatz von neuen Bauten und Anlagen freizuhalten. Möglich sind unterirdische Hochspannungs- und Rohrleitungen oder andere unterirdische Infrastrukturen sowie Windkraftanlagen, sofern diese innerhalb der Potenzialgebiete für Windparks mit Planungsstand 'Festsetzung' gemäss Objektblatt VE2.4 liegen.
- b) Zonenkonforme Bauten und Anlagen für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung sind zulässig. Sie sind in unmittelbarer Hofnähe anzusiedeln. Falls es den Schutzziele der Vorranggebiete Landschaft dient, können neue landwirtschaftliche Bauten auch an anderen Standorten realisiert werden.
- c) Standorte für neue Aussiedlungen sind im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens festzulegen.
- d) Für die Einpassung unerlässlicher standortgebundener Bauten, Anlagen und Infrastrukturen in die Landschaft gelten erhöhte Anforderungen.

Planungsanweisungen

- a) Die Gemeinden setzen die Vorranggebiete Landschaft in ihren Zonenvorschriften um.
- b) Die Gemeinden weisen im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV nach, wie die Standorte für neue Aussiedlungen mit folgenden Interessen abgestimmt sind:
  - Fruchtfolgeflächen
  - Nutzung bestehender Infrastrukturen
  - Immissionsschutz
  - Einordnung in Orts- und Landschaftsbild
  - Grundwasserschutz

Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

Die Vorranggebiete Landschaft gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

# Landschaft

## Freizeit, Erholung und Sport

### Ausflugsziele im Jura

#### A. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft ist kein Tourismuskanton im herkömmlichen Sinn. Er ist vielmehr ein Naherholungsgebiet - auch für den Kanton Basel-Stadt und die umliegenden Kantone. Seine Qualitäten liegen in der landschaftlichen Vielfalt, die durch ein gutes Wanderwegnetz erschlossen ist.

Bereits der Regionalplan Landschaft von 1980 hat eine Reihe von Ausflugsziele im Jura bezeichnet mit der Zielsetzung, die Erholung im Jura derart zu fördern, dass die einzigartige Juralandschaft weiterhin als unbeschädigter Landschaftsraum erhalten bleibt und ihre zahlreichen Aufgaben erfüllen kann.

An dieser Zielsetzung resp. an diesen Nutzungsmöglichkeiten wird weiterhin festgehalten. Die im Regionalplan Landschaft örtlich festgelegten Ausflugsziele wurden aufgrund der heute bestehenden Angebote überarbeitet und mit dem Laufental ergänzt.

#### B. Ziele

- Die Förderung des Tourismus im Baselbiet ist mit raumplanerischen Massnahmen zu unterstützen. **(KORE)**
- Die Infrastruktur für einen sanften Tourismus soll sichergestellt werden.
- Mit der Festlegung der Ausflugsziele im Jura soll die Nutzung bereits bestehender Bauten und Anlagen für Verpflegung und Ausflugsbetrieb ermöglicht werden.
- Gleichzeitig sind die übrigen Gebiete von derartigen Bauten und Anlagen freizuhalten.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ Konzentration auf einzelne Routen
Siedlung	▪ keine
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung von attraktiven Erholungsgebieten
Soziale Aspekte	▪ nicht beurteilbar
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Wertschöpfung durch touristische Angebote
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft	▪ Beschränkung von Bauten und Anlagen des Ausflugsbetriebs auf bestimmte Gebiete
Grundwasser/Boden	▪ keine
Lärm/Luft	▪ keine

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Ausflugsziele im Jura dienen in erster Linie als Verpflegungsmöglichkeiten in einem Wandergebiet. Sie können Bauten und Anlagen für den Ausflugsbetrieb umfassen. Bauten und Anlagen müssen der Öffentlichkeit offen stehen und einem regionalen Bedarf entsprechen.
- Voraussetzung für die Bewilligung von Bauten und Anlagen ist die Ausweisung einer Spezialzone gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz.
- Bei Ausflugsziele, die in Vorranggebieten Natur und Landschaft liegen, gelten für die Einpassung der Bauten und Anlagen erhöhte Anforderungen.

Planungsanweisungen

Der Kanton und die Gemeinden sorgen dafür, dass die Ausflugsziele im Jura an das kantonale Wanderwegnetz angeschlossen werden.

Örtliche Festlegungen

**Festsetzung**

Als Ausflugsziele im Jura gemäss Richtplankarte werden im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen:

- Chlus, Aesch
- Blauen Reben, Blauen
- Stierenberg, Bretzwil
- Waldgrotte, Buus
- Bergmattenhof, Dittingen
- Oberbölchen, Eptingen
- Chall, Eptingen
- Bad Ramsach, Häfelfingen
- Leuenberg, Hölstein
- Obetsmatt, Lampenberg
- Dürstel, Langenbruck
- Bärenwil, Langenbruck
- Bachtelen, Langenbruck
- Vogelberg, Lauwil
- Bad Schauenburg, Liestal
- Schleifenberg, Liestal
- Bienenberg, Liestal
- Sichtern, Liestal
- Sonnenberg, Maisprach
- Fuchsfarm, Oberdorf
- Schafmatt, Oltingen
- Farnsburg, Ormalingen
- Eggliisgraben, Pratteln
- Asphof, Rothenfluh
- Bad, Rothenfluh
- Alpbad, Sissach
- Sissacher Fluh, Sissach
- Waldweid, Waldenburg
- Wasserfallenhof, Waldenburg
- Staffel, Zeglingen

# Landschaft

## Freizeit, Erholung und Sport

### Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet

#### A. Ausgangslage

Die Nachfrage nach Erholungsmöglichkeiten in der Landschaft oder in speziellen Sport- und Freizeitanlagen ist in den letzten Jahren stark gestiegen, insbesondere in der Agglomeration Basel. Je nach Grösse dieser Anlagen können Konflikte mit Landwirtschaft, Wald, Natur- und Landschaftsschutz, Gewässern oder anderen Erholungsformen auftreten. Der richtigen Standortwahl kommt deshalb grosse Bedeutung zu. Die Gemeinden haben nachzuweisen, wie insbesondere eine gute Erreichbarkeit, eine geeignete Erschliessung sowie eine optimale Einordnung dieser Anlagen in die Landschaft erreicht werden können.

#### B. Ziele

- In stadtnahen Erholungsgebieten ausserhalb der Bauzonen dürfen flächenhafte Erholungs-, Freizeit- und Sportanlagen das Landschaftsbild nicht wesentlich beeinträchtigen. Die Standorte sind so zu wählen, dass sie mit dem öffentlichen Verkehrsmittel gut erreichbar sind. (KORE)
- Im ländlichen Raum müssen Bauten und Anlagen für Tages- und Ausflugstourismus gut in die Landschaft integriert werden. Besucherintensive Freizeit-, Erholungs- und Sportanlagen sind mit dem öffentlichen Verkehrsmittel hinreichend zu erschliessen. Die Erhaltung der Naturwerte in der Umgebung ist sicherzustellen. (KORE)
- Mit der Festlegung der Anforderungskriterien und Verfahrensabläufe sollen raum- und umweltverträgliche Standorte für künftige Freizeit und Erholungsanlagen geplant und realisiert werden können.

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |  |
|--|--|
| Verkehr                                | ▪ Mehrverkehr ist wahrscheinlich. Lenkung des Verkehrs ist aufgrund der Standortwahl möglich |
| Siedlung                               | ▪ neue Anlagen sind häufig auch neue Siedlungsansätze  |
| Erholung/Wohlfahrt                     | ▪ Schaffung von Freizeitanlagen  |
| Soziale Aspekte                        | ▪ Schaffung von Begegnungsmöglichkeiten, Förderung der Integration                           |
| Wirtschaftliche Aspekte                | ▪ Möglichkeiten der Wertschöpfung  |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | ▪ keine  |

Umwelt

- |                   |   |
|-------------------|---|
| Natur/Landschaft  | ▪ Freihaltung der entsprechenden Gebiete von Freizeit- und Erholungsanlagen |
| Grundwasser/Boden | ▪ Schutz der Bodenflächen und der Bodenfunktionen                           |
| Lärm/Luft         | ▪ Beeinträchtigung im Einzelfall möglich                                    |

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Anlagen für Erholung, Freizeit und Sport mit mehr als 5 ha Fläche bedürfen einer Festsetzung im kantonalen Richtplan. Danach ist im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens eine Spezialzone gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz auszuscheiden.
- b) Für Bauten und Anlagen für Erholung, Freizeit und Sport < 5 ha, ist im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens eine Spezialzone gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz auszuscheiden. Eine Zonenausscheidung ist in folgenden, im Richtplan ausgeschiedenen Gebieten nicht zulässig:
  - Vorranggebiete Natur (Ausnahme: Spezialzone Ausflugsziele im Jura gemäss Objektblatt L 4.1)
  - Vorranggebiete Landschaft (Ausnahme: Spezialzone Ausflugsziele im Jura gemäss Objektblatt L 4.1)
  - Freiräume Fließgewässer
- c) Verkehrsintensive Anlagen im Sinne von Objektblatt S 4.2 sollen mit dem öffentlichen Verkehr hinreichend erreichbar und mit dem Langsamverkehr erschlossen sein oder werden.

Planungsanweisungen

- a) Die Gemeinden weisen im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV nach, wie die Spezialzonen mit folgenden Interessen abgestimmt sind:
  - hinreichende Erreichbarkeit
  - Erschliessung mit Langsamverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln
  - Einordnung ins Orts- und Landschaftsbild
  - Fruchtfolgeflächen
  - Nutzung bestehender Infrastrukturen
  - Immissionsschutz
  - möglichst auf bereits belasteten Standorten
- b) Der Kanton (BUD/VGS) nimmt im Rahmen von Foren und Arbeitsgruppen mit den Freizeit- und Sportverbänden allfällige Konfliktpunkte auf und führt diese einvernehmlichen Lösungen zu.

# **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft Verkehr**

**Gesamtverkehrsaspekte  
Verkehrsinfrastruktur  
Langsamverkehr / Wegnetze**

**V1  
V2  
V3**



## A. Ausgangslage

Das Kapitel V2.1 beschreibt übergeordnete Projekte. Sie liegen teilweise ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft, und/oder die Kompetenz zu ihrer Umsetzung liegt nicht beim Kanton Basel-Landschaft. Mit ihrer Aufnahme in den kantonalen Richtplan erfolgen die Abstimmung der Wirkungen mit der kantonalen räumlichen Planung und die Darstellung der Absichten des Kantons.

Die Strassen von gesamtschweizerischer Bedeutung sind im Sachplan Verkehr in Form des Grund- und Ergänzungsnetzes Strasse festgelegt. Dieses Netz umfasst auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft die Nationalstrasse A2 Basel-Augst-Belchen und die kantonalen Hochleistungsstrassen H2 im Ergolzthal und H18 im Birstal.

Neu ist dabei die Aufnahme der H2 Pratteln-Sissach sowie der H18 Basel-Delémont. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist jedoch der entsprechende Netzbeschluss vom 12. Dezember 2012 noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonomer Hoheit, die Bedeutung gemäss Sachplan Verkehr wird im vorliegenden Richtplan durch die Kategorisierung als "von nationaler Bedeutung" jedoch zum Ausdruck gebracht.

Die Kapazitätsgrenzen bei der Zollabfertigung des internationalen Güterverkehrs zwischen der Schweiz und den nördlichen Nachbarländern sowie die fehlenden Stau- und Warteräume führen in Spitzenzeiten zu Rückstau des Schwerverkehrs auf der A2/A3. Bis zur Inbetriebnahme eines elektronischen Abfertigungssystems sind durch den Bund geeignete Massnahmen und Warteräume vorzusehen.

Nach dem Willen des Kantons sollen die finanziellen Mittel weiterhin gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dies bedeutet einerseits, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und andererseits, dass der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen d.h. Hochleistungsstrassen konzentriert wird.

Die Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Verkehr in unserer trinationalen Region werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union bestimmt. Im April 2006 wurde - im Rahmen einer Überarbeitung und Weiterentwicklung des Konzepts Bahn 2000 2. Etappe - eine von einer Planungsgruppe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB AG erarbeitete Gesamtschau zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) veröffentlicht.

In der Zwischenzeit wurde erkannt, dass der Kostenrahmen von 5,4 Mrd. CHF nur dann eingehalten werden kann, wenn die im letzten Quartal 2010 vorgeschlagene Anpassung des ZEB-Gesetzes und die damit verbundene Verlagerung der inhaltlichen Schwerpunkte weg von der Beschleunigung hin zur Erhöhung der Kapazität erfolgt. Ansonsten muss der Umfang deutlich reduziert werden. Die entsprechende Anpassung des ZEB-Gesetzes wurde mit der Vorlage "Finanzierung und Ausbau der Bahninfrastruktur" (FABI) im Februar 2014 vom Volk angenommen.

Kernstück von FABI ist die Schaffung des Bahninfrastrukturfonds (BIF), der die Finanzierung von Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau der Bahninfrastruktur auf eine neue Basis stellt. Dieser löst die bisherigen Finanzquellen für die Bahninfrastruktur (Bsp. FinÖV-Fonds) ab, die teilweise befristet und uneinheitlich sind. Somit stellt FABI einen wichtigen Meilenstein für die weitere Entwicklung der nationalen Eisenbahn-Infrastruktur dar.

Mit dem weiteren Bahnausbau will der Bund bestehende Engpässe beseitigen und neue Kapazitäten bereitstellen, damit die sich abzeichnende Nachfragesteigerung bewältigt werden kann. Die zur Umsetzung notwendigen Projekte sollen jeweils in Ausbausritten von 5 Jahren (sogenannten STEP's) dem Parlament vorgelegt werden. Der erste Ausbausritt ist auf den Horizont 2025 ausgelegt und umfasst Vorhaben im Umfang von CHF 6.4 Mrd. (STEP 2025). Im Rahmen einer langfristigen Planung soll das Parlament alle vier bis acht Jahre weitere STEP's im Umfang von einigen Milliarden Franken beschliessen. Damit kann flexibel auf Veränderung der Rahmenbedingungen eingegangen werden. Mit dem Ausbausritt 2025 und ZEB sollen unter anderem folgende, die Region Nordwestschweiz betreffende Infrastrukturausbauten realisiert werden:

Um zusätzliche Züge in den Bahnhof Basel SBB einführen zu können, wird der Kapazitätsbestimmende Ostkopf um zusätzliche Gleisachsen und Perrongleise erweitert. Mit der Entflechtung Basel-Muttenz wird zwischen Basel und Muttenz die Trennung des Regional- vom Fernverkehr erreicht und die Entflechtung Pratteln löst Konflikte zwischen dem Güter und dem Personenverkehr. Der Vierspurausbau Liestal erhöht die Stabilität im Betrieb und das ebenfalls in Liestal vorgesehene Wendegleis für die S-Bahn erlaubt den Viertelstundentakt nach Liestal.

Im Übrigen sind die Regierung des Kantons Basel-Landschaft sowie die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz nach wie vor der Überzeugung, dass ohne 3. Juradurchstich eine gesamtschweizerische und regionale, längerfristige Entwicklungsperspektive im Raum Nordwestschweiz nicht möglich ist. Ohne neuen Juradurchstich kann beispielsweise wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum noch verbessert werden. Im Ausbauschnitt 2025 konnte erreicht werden, dass zumindest Mittel für Planungsstudien zum 3. Juradurchstich eingestellt wurden.

## B. Ziele

- Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den motorisierten Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (~~KORE~~ und Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+")
- Bei grösseren Verkehrsinfrastrukturprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen. (~~KORE~~)
- Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (~~KORE~~)
- Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (~~KORE~~)
- Um den Verkehr möglichst flüssig zu halten, sind geeignete Stauräume für den Schwerverkehr zu suchen und zu realisieren.
- Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.
- Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

### Beschrieb und Projektauswirkungen

Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel

Einer der akutesten Engpässe mit hohem Problemdruck im Schweizerischen Nationalstrassennetz ist die Basler Osttangente zwischen den Verzweigungen Wiese und Hagnau. Neben der Überlastung führen die zahlreichen und ungünstig angeordneten Ein- und Ausfahrts Spuren zu gefährlichen und leistungssenkenden Spurwechseln. Auch sind die Anschlüsse stark ausgelastet. Die Verdrängung von Verkehr auf das städtische Strassennetz sowie auf das sekundäre Strassennetz im Allgemeinen bedroht dessen Funktionsfähigkeit. Zur Abhilfe soll die Kapazität der Autobahn zwischen Wiesekreisel (Norden) und der Hagnau ausgebaut werden. Das ursprüngliche Vorhaben eines Ausbaus ab dem Schwarzwaldtunnel bis zur Verzweigung Gellert auf durchgehend 2x3 Fahrstreifen und anschliessend bis zur Verzweigung Hagnau auf 2x4 Fahrstreifen wird derzeit aufgrund der erwachsenen grossen Opposition in der Bevölkerung überarbeitet. Dabei werden für die Entscheidungsfindung alternative Linienführungen ausgearbeitet, welche sowohl den Engpass beseitigen als auch deutlich stadtverträglicher sein sollen.

Die Zuständigkeit für das Projekt liegt seit der Inkraftsetzung des NFA vollumfänglich beim Bund. Die Kantone wirken im Rahmen ihrer Aufgaben mit. Das Vorhaben ist in der Bundesbeschlussvorlage zur Behebung von Engpässen im Nationalstrassennetz von 2009 im Modul 2 enthalten. Die Linienführung wird derzeit evaluiert ("Rheintunnel" zwischen Birsfelden und der Nordtangente oder Ausbau der bestehenden Strasse). Deshalb wird auf eine Darstellung in den Plänen verzichtet.

- Siedlung: Der Verkehr wird kanalisiert und kann somit auch besser gesteuert werden. Zudem wirkt das Vorhaben für eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+" unterstützend.
- Wirtschaft: Die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte wird gewährleistet und die Standortgunst insgesamt für die ganze Agglomeration verbessert.

	<p>Umwelt: Während der Bauphase ist mit einer begrenzten Belastung in den Umweltbereichen zu rechnen. In der Betriebsphase sollte der Verkehr stadtverträglicher bewältigbar sein und zu einer Verbesserung in den meisten Umweltbereichen führen.</p> <p>Kosten: &gt; 1 Mrd. CHF</p> <p>Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)</p>
Sanierungstunnel Belchen	<p>Der als Teilstück der A2 in Betrieb genommene Belchentunnel (Dezember 1970) soll um einen Sanierungstunnel erweitert werden.</p> <p>2001/2003: Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 gehen die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100% an den Bund über. Die weitere Projektausarbeitung liegt ab diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Ein vom Bundesrat genehmigtes Generelles Projekt des Bundes liegt vor.</p> <p>18. Mai 2003: Annahme der "Belchentunnel-Initiative" (Gesetzesinitiative) für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen.</p> <p>18. Mai 2003: Annahme der "Anti-Stau-Initiative" für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung.</p> <p>2013-2015: Submissionsverfahren zum Bau.</p> <p>Siedlung: Die Auswirkungen auf die Nutzung durch das Bauvorhaben sind gering. Von grosser Bedeutung ist die vorgesehene Überwachung der Einrichtungen, Nutzung und Rekultivierung der Installationsflächen durch eine Umweltbaubegleitung.</p> <p>Wirtschaft: Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität der Region Nordwestschweiz wird durch den Bau des Sanierungstunnels Belchen verbessert.</p> <p>Umwelt: Während der Bauphase zeichnet sich eine starke Belastung in den Umweltbereichen Luft, Wasser, Boden und Abfall/Materialbewirtschaftung ab. In der Betriebsphase verhält sich das Projekt in den meisten Umweltbereichen neutral. Bei den Bereichen Luft, Nutzungen, Energie und Katastrophenschutz sind sogar geringe Verbesserungen möglich, was i.d.R. durch die Vermeidung von Stausituationen begründet ist.</p> <p>Kosten: ca. 500 Mio. CHF, zu 100% durch den Bund</p> <p>Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)</p>
Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum	<p>Erste Standortabklärungen im Umfeld der A2 Basel-Augst sowie der H18 im Gebiet Schänzli haben noch zu keinen Resultaten geführt. Weitere Abklärungen durch den Bund für Stauräume vorzugsweise südlich des Juras sind deshalb erforderlich.</p> <p>Siedlung: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar</p> <p>Wirtschaft: geringere Staukosten</p> <p>Umwelt: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar</p> <p>Kosten: eine erste Kostenschätzung liegt noch nicht vor</p> <p>Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)</p>
ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB-Birsig (Gundeldinger-Tunnel)	<p>Unter dem Vorhaben "Umfahrung Gundeldingen" wird das Projekt 'Basel A2/A7 Zubringer Birsig (Margarethen) - Gellertdreieck' verstanden. Dieser neue Nationalstrassenabschnitt schafft eine neue Verbindung von der bestehenden A2 (Gellertdreieck) in den Raum Birsig bzw. Margarethen und soll das Gundeldingerquartier von Durchgangsverkehr sowie die Nauenstrasse und den Centralbahnplatz entlasten. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen werden geprüft. Es konnte aufgezeigt werden, dass das Vorhaben Tramlinie Margarethenstich neben dieser Umfahrung Gundeldingen realisiert werden kann.</p> <p>Auf einem neu zu bauenden Nationalstrassenabschnitt soll der Verkehr im Anschluss an die A2 im Bereich St. Jakobsstrasse / Grosspeterstrasse in einen Tunnel abtauchen, das Gundeldinger Quartier unterirdisch passieren und an der Binnergerstrasse bzw. beim Dorenbachviadukt wieder auftauchen.</p> <p>Das Vorhaben soll als Zubringer zur N2 im Rahmen der Netzfertigstellung umgesetzt werden,</p>

womit der alte Kostenteiler zwischen Bund und Kanton gilt.

Der Tunnel soll bergmännisch vom Bahnhof Wolf aus gegraben werden, wodurch ein immissionsarmer und umweltschonender Bau (Abtransport Aushub per Bahn) möglich ist.

Das Projekt liegt im Wesentlichen ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

Siedlung:	Die stark belasteten Hauptachsen des Quartiers Gundeldingen werden massgeblich von Durchgangsverkehr entlastet. Des Weiteren wird auch die Nauenstrasse entlastet. Aufgrund der Entflechtung von Durchgangsverkehr vom Gemischtverkehrsnetz wird die Verkehrssicherheit deutlich erhöht. Der Verkehr wird im Gundeldingerquartier auf das Hochleistungsstrassennetz kanalisiert. Die Anbindung im Raum Binningen / Basel-West in das örtliche / städtische Strassennetz ist noch nicht gelöst.
Wirtschaft:	Die Anbindung des Vorderen Leimentals sowie von Allschwil und Basel-West an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert und führt zu massgeblichen Reisezeitgewinnen.
Umwelt:	Die positiven Auswirkungen bei der Reduktion der Lärmbelastung sind deutlich höher als die marginal negativen Auswirkungen im Bereich der Bodenversiegelung, der Luftbelastung sowie dem Klima. Im Raum Margarethenpark und Dorrenbach werden städtebauliche bzw. landschaftliche Eingriffe notwendig.
Kosten:	ca. 612 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen

Die Umfahrung soll die stark belasteten Ortsdurchfahrten in beiden Gemeinden insbesondere vom Schwerverkehr (Anteil z.T. über 10% vom Gesamtverkehr) und auch vom Durchgangsverkehr entlasten und die Verkehrssicherheit erhöhen. Die Achse Basel-Delsberg soll aber auch aus strategischer Sicht ausgebaut werden.

Die H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit, das weitere Vorgehen bezüglich dieses Projekts ist noch offen.

10. Februar 1983: Laufentalvertrag § 109

2. November 2000: Landratsbeschluss betreffend Verpflichtungskredit über 3 Mio. CHF für die Ausarbeitung des Generellen Projekts.

10. Juni 2001: Bestätigung des Landratsbeschlusses betreffend den Planungskredit für die Umfahrung Laufen und Zwingen.

8. Dezember 2006: Variantenentscheid durch die Bau- und Umweltschutzdirektion für die Erarbeitung des Vorprojekts (ehemals Generelles Projekt). Es ist eine südliche Umfahrung von Laufen und Zwingen vorgesehen, welche mehrheitlich in Tunnels verläuft. Die Frage eines Anschluss Zwingen Süd ist gegenwärtig noch offen. Eine Festsetzung ist erst nach Abschluss des Vorprojekts vorgesehen. Die Trasseesicherung wird im vorliegenden Richtplan festgehalten.

Das Vorprojekt wurde erarbeitet und inhaltlich 2011 fertiggestellt.

Siedlung:	Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Brislach, Laufen und Zwingen werden entlastet und die Verkehrssicherheit wird wesentlich erhöht. Die Siedlung wird einzig im Bereich des Anschlusses Zwingen Süd (Lüsseltal) sowie südlich von Laufen - hier aber vor allem Gewerbegebiet - tangiert.
Wirtschaft:	Die Erschliessungsqualität des Laufentals wird erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.
Umwelt:	Mit der offenen Linienführung südlich von Laufen entsteht ein Eingriff in den Landschaftsraum. Beim Anschluss an die bestehende H18 südwestlich von Laufen wird im Gebiet Birshollen ein Naturschutzgebiet tangiert. Durch die mehrheitlichen Tunnelführungen werden räumliche Konflikte aber erheblich reduziert. Längerfristig ist mit Mehrverkehr und entsprechenden Umweltauswirkungen zu rechnen.

Kosten: ca. 950 Mio. CHF  
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

H18, Muggenbergtunnel

Die H18 ist strassenseitig der verkehrliche 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 entflochten werden. Die H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit, das weitere Vorgehen bezüglich dieses Projekts ist noch offen.

1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes.

1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes.

11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental vom 11. September 1995.

2009 - 2011: Erarbeitung einer "Netzstrategie Muggenberg": Als "Beststrategie" resultierte die Variante "Muggenbergtunnel lang" mit je einem Halbanschluss Angenstein (Aesch Süd) Richtung Norden und Grellingen-Ost Richtung Süden. Auf eine Talbrücke wird kurzfristig verzichtet, da die hohen Kosten und die Nachteile für den Landschaftsschutz die geringen verkehrlichen Wirkungen nicht rechtfertigen. Im Sinne für die Offenhaltung einer späteren Option soll das Trassees aber gesichert werden, um eine umfassende Entlastung der Ortsdurchfahrten offen halten zu können.

Siedlung: Einfache Realisierung der Anschlussbauwerke (Angenstein: Einfahrtsrampe bereits bestehend; Grellingen-Ost: gute Platzverhältnisse) mit minimalem (Tunnelportale und Anschlussbauwerke) Eingriff ins Landschaftsbild. Entlastung für Ortsdurchfahrt Aesch durch neuen Halbanschluss Angenstein Richtung Basel und Erhöhung der Verkehrssicherheit.

Wirtschaft: Flüssiger Transitverkehr durch langen Muggenbergtunnel. Dadurch wird die Erschliessungsqualität des Laufentals erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.

Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"

Hat emissionsmässig keine Veränderung zur Folge. Die Strasse inklusive die Tunnelportale beanspruchen zusätzlichen Boden.

Kosten: ca. 150 Mio. CHF

Termine: mittel- (5 – 15 Jahre) bis langfristig (> 15 Jahre)

H18, Vollanschluss  
Aesch

1. März 2002: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern, einen Vollanschluss Aesch und einen neuen Birsübergang im Bereich "Weiden" zu studieren (Machbarkeitsstudie und Kostenschätzung).

14. Mai 2009: Landrat beschliesst den Verpflichtungskredit bis und mit Bauprojekt.

Der Ausbau des derzeitigen Halbanschlusses Aesch ermöglicht die effiziente Nutzung der H18 im Raum Aesch / Dornach, indem das Gebiet besser an die Hochleistungsstrasse angeschlossen wird. Voraussetzung für die volle Wirkung ist indes der Zubringer Dornach.

Die H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit. Es ist daher bis auf weiteres vorgesehen, die Massnahme im Agglomerationsprogramm zu realisieren, aus finanziellen Gründen dann aber erst im B-Horizont.

Siedlung: Die Ortsdurchfahrt in Aesch kann leicht von Durchgangsverkehr entlastet werden.

Wirtschaft: Der Knoten Angenstein wird entlastet und die Gewerbegebiete im Raum Aesch Nord und Ost werden besser ans Hochleistungsstrassennetz angeschlossen.

	<p>Umwelt: Der Vollanschluss Aesch befindet sich in einem Grundwasserschutzgebiet. Mit entsprechenden baulichen Massnahmen kann dieses jedoch gut geschützt werden.</p> <p>Kosten: ca. 56 Mio. CHF.</p> <p>Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)</p>
Kapazitätserweiterung A2, Verzweigung Hagnau – Verzweigung Augst	<p>Die Kapazitäten der A2 zwischen dem Raum Augst und Basel sind langfristig sicherzustellen. Die Zielsetzung ist ein stabiler Verkehrsfluss auf der internationalen Transitroute ohne negative Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz.</p> <p>Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 sind die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100% an den Bund übergegangen. Die weitere Projektausarbeitung liegt seit diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Der Ausbau der A2 ist in der Bundesbeschlussvorlage zur Behebung von Engpässen im Nationalstrassennetz (zweite Programmbotschaft) im Modul 4 enthalten und wird damit von Bundesseite her zurückgestellt.</p> <p>Siedlung: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar</p> <p>Wirtschaft: geringere Staukosten</p> <p>Umwelt: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar</p> <p>Kosten: eine erste Kostenschätzung liegt bei ca. 420 Mio. CHF</p> <p>Termine: langfristig (&gt; 15 Jahre)</p>
Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau	<p>Bei der Überführung Salinenstrasse, welche Teil des Autobahnanschlusses Pratteln ist, besteht Instandsetzungsbedarf. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung des bestehenden Anschluss Pratteln ist im Rahmen der Erhaltungsmassnahmen auch die Optimierung der Kapazitäten anzustreben. Es gilt insbesondere einen Rückstau auf die A2 zu verhindern. Als Lösung ist eine Umgestaltung des Anschlusses zu einem Grosskreisel angedacht worden. Die Massnahme liegt in der Kompetenz des Bundes.</p> <p>Siedlung: keine namhaften Einflüsse</p> <p>Wirtschaft: Verbesserung der Verkehrsqualität im gesamten Raum und verbesserte Erreichbarkeit des Raum Pratteln Mitte und Nord.</p> <p>Umwelt: noch nicht untersucht</p> <p>Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt rund 9 Mio. CHF (Preisbasis 2003).</p> <p>Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)</p>
H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)	<p>Die Umfahrung Liestal muss erneuert werden. Die Erneuerung sieht neben der Instandsetzung eine Verbreiterung des Trassees vor, um eine Mitteltrennung erstellen zu können (höhere Verkehrs- und Betriebssicherheit) sowie eine Höherlegung der Ergolzbrücke (Hochwasserschutz / Betriebssicherheit).</p> <p>Die H2 wird durch einen zusätzlichen Anschluss Liestal Zentrum an die Gasstrasse erweitert. Südlich des neuen Anschlusses befinden sich diverse Entwicklungsgebiete des regionalen Zentrums Liestal, welches funktional in Richtung H2 erweitert werden soll.</p> <p>Im angepassten Netzbeschluss ist die H2 als Nationalstrasse vorgesehen, wodurch das ASTRA die Erneuerung realisieren und finanzieren würde. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netz Anpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit.</p> <p>20. September 2001: Landratsbeschluss betr. Verpflichtungskredit für ein Verkehrskonzept Liestal unter Berücksichtigung des Sanierungsbedarfs der H2 Umfahrung Liestal.</p> <p>26. November 2009: Das Vorprojekt wird vom Landrat genehmigt.</p> <p>Das Bauprojekt wird in Abhängigkeit von der Entwicklung bezüglich zukünftiger Eigentümerschaft projektiert und etappiert.</p> <p>Siedlung: Die Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal mit einem neuen Zentrumsanschluss und einem umgestalteten Anschluss Altmarkt kann deutliche</p>

	<p>Impulse für die Siedlungsentwicklung im Bereich Grienmatt geben. Das Zentrum von Liestal wird vom Durchgangsverkehr weiter entlastet, wodurch die Voraussetzungen für die Entwicklung im Zentrum des Kantonshauptorts verbessert werden. Das Zentrum von Liestal wird qualitativ aufgewertet.</p>
Wirtschaft:	Der Anschluss von Liestal an das Hochleistungsstrassennetz wird verbessert.
Umwelt:	Die Auswirkungen der Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.
Kosten:	ca. 150- 160 Mio. CHF (inkl. Projektierung)
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)
Rheinüberquerung im Raum Pratteln	<p>2006: Die Bau- und Umweltschutzdirektion stellt dem Bundesland Baden-Württemberg den Antrag, eine gemeinsame, binationale Planungsstudie zu erarbeiten, in welcher Möglichkeiten und Auswirkungen eines Rheinübergangs Pratteln-Wyhlen untersucht werden.</p> <p>15. März 2007: Das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg signalisiert, dass eine gemeinsame Planungsstudie erarbeitet werden soll.</p> <p>Es liegen gegenwärtig noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Erste Abklärungen haben ergeben, dass eine Rheinquerung als Strassenlösung aufgrund von stark differierenden Interessen nicht im Vordergrund steht. Im Moment wird die Option einer neuen Fuss/Velo-Brücke geprüft. Als Option soll aber das Trasse gesichert werden.</p>
Siedlung:	Option zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenzuführung der Agglomeration sowie Sicherung des dafür nötigen Trasses. Das Vorhaben ist noch mit Deutschland (Grenzach-Wyhlen) abzustimmen.
Wirtschaft:	Realisierung einer feingliederigen und besseren Erschliessung der grenzüberschreitenden Agglomeration.
Umwelt:	Minimierung von negativen Umwelteinflüssen.
Kosten:	Es liegen noch keine Angaben vor.
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)
Neubaustrecke 3. Juradurchstich	<p>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 hervorgehoben.</p> <p>Im Rahmen der Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) ist der 3. Juradurchstich nicht in der Dringlichkeitsstufe 1 aufgeführt. Dies bedeutet aus heutiger Sicht einen Realisierungshorizont erst ab 2040. Im Ausbauschnitt 2025 wurden jedoch Mittel für Planungsarbeiten des Bundes zum 3. Juradurchstich bewilligt.</p>
Siedlung:	Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolzthal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet. Zudem unterstützt der 3. Juradurchstich eine Siedlungsentwicklung in den Korridoren und Zentren gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+" (Kapazitätserweiterung für Fern- und Güterverkehr, S-Bahnangebot Laufen-, Ergolz- und Fricktal).
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
Kosten:	ca. 5'610 Mio. CHF
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)
Vierspurausbau Liestal	Westlich des Bahnhofs Liestal vereinigen sich die Stammstrecke von Frenkendorf und die Neu-

inkl. Anbindung Kopfgleis

baustrecke aus dem Adlertunnel. An der Kreuzungsstelle zwischen dem Fernverkehr von der Neubaustrecke Richtung Olten und dem Güter- und S-Bahnverkehr auf der Stammstrecke Richtung Basel entstehen Konflikte. Mit der vierspurigen Gleisanlage im Bahnhof Liestal werden die Fahrwegkonflikte entschärft.

Parallel dazu erfolgt ein Ausbau des Bahnhofs Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen).

Das Variantenstudium wurde abgeschlossen, das Vorprojekt ist derzeit in Erarbeitung. Der Vier-spurausbau ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten, das separate Wendegleis Liestal im STEP-Ausbau schritt 2025.

Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden.

Wirtschaft: Die durch das Vorhaben realisierte Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das Mehrangebot vor allem beim Bahngüterverkehr bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: ca. 320 Mio. CHF (Vierspurausbau), ca. 50 Mio. CHF (Kopfgleis)..

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Elektrifizierung Hochrheinstrecke Regio-S-Bahn

Die Bahnstrecke Basel – Waldshut-Tiengen – Schaffhausen - Singen ist bis heute nicht durchgehend elektrifiziert. Der Kanton Schaffhausen baut zurzeit das Teilstück Schaffhausen – Erzingen aus. Vor diesem Hintergrund und um die deutsche Hochrheinseite besser in die Regio-S-Bahn der Agglomeration Basel einzubinden, wird eine Elektrifizierung der restlichen Strecke bis Basel angestrebt. In Verbindung mit dem Herzstück Regio-S-Bahn wird so langfristig eine Vielzahl an neuen Direktverbindungen geschaffen und die regionale Erreichbarkeit im ÖV deutlich verbessert.

Das Projekt kommt ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft zu liegen und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt. Die Federführung liegt beim Land Baden-Württemberg.

Siedlung: Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".

Wirtschaft: Bewirken eine Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung des Angebots bei der Bahn bewirkt eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: 120 Mio. CHF (Abschnitt Basel- Waldshut)

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)

Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Um den Ausbau des S-Bahnangebots Richtung Laufen-, Ergolz- und Fricktal realisieren zu können, sind infrastrukturelle Anpassungen notwendig.

Die Ein- und Ausfahrtskapazitäten des Bahnhofs Basel sollen mit zusätzlichen Zufahrtsgleisen und Perrongleisen aufgeweitet werden.

Das Projekt ist im STEP Ausbauschritt 2025 enthalten.

Siedlung: Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 "Korridor+".

Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Knoten Basel und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Knoten Basel und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

Kosten: ca. 390 - 510 Mio. CHF.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)

Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Um die Ein- und Ausfahrkapazitäten des Bahnhofs Basel zu erhöhen, wird zusätzlich zum Ausbau des Weichenkopfs Ost in Basel SBB die Regio-S-Bahn zwischen Basel und Muttenz vom Fern – und Güterverkehr entflochten und via Güterbahnhof geführt. Dazu ist ein Entflechtungsbauwerk im Bereich St. Jakob/Schänzli erforderlich, das in Etappen (Fahrtrichtung Basel-Muttenz als erste Etappe, Gegenrichtung als zweite Etappe) realisiert werden kann.

Dieser Ausbau ist insbesondere im Hinblick auf die Realisierung des Herzstücks Regio-S-Bahn eine wichtige Voraussetzung, um den zusätzlichen S-Bahnverkehr abwickeln zu können.

Die Finanzierung des Vollausbaus wird über STEP angestrebt.

**Siedlung:** Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".

**Wirtschaft:** Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

**Umwelt:** Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.

**Kosten:** 1. Etappe ca. 220 - 290 Mio. CHF, 2. Etappe ca. 180 - 280 Mio. CHF

**Termine:** mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Entflechtung Pratteln (1. Etappe)

Der Personenverkehr auf der Strecke Basel-Fricktal kreuzt sich mit dem Güterverkehr aus dem Ergolztal vom/zum Rangierbahnhof niveaugleich. Für eine Verdichtung des S-Bahnangebots zum 15'-Takt wird in einer ersten Etappe eine niveaufreie Unterquerung für Reisezüge aus dem Fricktal nach Muttenz realisiert.

Das Projekt ist im STEP Ausbauschnitt 2025 enthalten.

**Siedlung:** Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".

**Wirtschaft:** Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

**Umwelt:** Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt

**Kosten:** ca. 430 - 560 Mio. CHF.

**Termine:** mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden

Der Personenverkehr auf der Strecke Basel-Fricktal kreuzt sich mit dem Güterverkehr aus dem Ergolztal vom/zum Rangierbahnhof niveaugleich. Für eine Verdichtung des Güterverkehrs und des S-Bahnangebots im Fricktal ist im Vollausbau der Entflechtung Pratteln der Bahnhof um zusätzliche Gleisachsen zu ergänzen sowie ein Kapazitätsausbau zwischen Pratteln und Rheinfelden und ein Wendegleis in Rheinfelden erforderlich.

Das Wendegleis Rheinfelden liegt ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

**Siedlung:** Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 "Korridor+".

**Wirtschaft:** Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung

der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.

Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	ca. 0.4 – 0.7 Mrd. CHF
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Ausbau Doppelspur  
Laufental

Die Juralinie verbindet die Region Basel mit der Westschweiz und hat somit eine wichtige Funktion im schweizerischen Verkehrssystem. Sie hat aber mit ihren vielen Einspurstrecken Schwachstellen, die für die Gestaltung eines attraktiven Angebotes im öffentlichen Verkehr hindernd sind.

Das Bahnangebot im Laufental soll verdichtet werden. Ein 15'-Takt der S-Bahn bis Aesch ist vorgesehen. Dazu ist ein Wendegleis in Aesch erforderlich (vgl. Kap. V2.3). Die Diskussion, ob ein 15'-Takt der S-Bahn bis Laufen oder ein zusätzlicher Regionalexpress angestrebt werden soll, ist noch im Gang. Je nach Produktstrategie muss die heute eingleisige Strecke auf ausgewählten und noch nicht abschliessend definierten Abschnitten auf Doppelspur ausgebaut werden.

Die ursprünglich im Projekt Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten konnten aus Kostengründen nicht in der ersten Etappe realisiert werden. Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots auf der Achse Basel-Biel genannt und mit Kostenangaben versehen.

Angesichts der starken Auslastung des heutigen Angebots und der erwarteten Bevölkerungsdynamik besteht grosser Handlungsdruck. Es wird eine Aufnahme in STEP 2030 sowie ein Vorfinanzierung durch den Kantons zwecks früherer Realisierung angestrebt.

Siedlung:	Das Vorhaben unterstützt eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramm Basel "Korridore+".
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Laufental und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	ca. 130 - 210 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- Bei grösseren Verkehrsprojekten sind deren Raumverträglichkeit und die Auswirkungen auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären. Bei grösseren Verkehrsprojekten sind Alternativen mit anderen Verkehrsträgern aufzuzeigen.
- Das übergeordnete Strassennetz ist dort auszubauen, wo dies regionale, nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- Die Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen sind derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.
- Es ist bei den zuständigen Stellen darauf hinzuwirken, dass die Güterinfrastrukturanlagen sowie die zugehörige Güterlogistik grenzüberschreitend geplant und koordiniert werden. Es sind die räumlichen Voraussetzungen für die Planung und Realisierung der Infrastruktur Güterlogistik zu schaffen. Zu dieser Infrastruktur gehören insbesondere die Rheinhäfen, Umschlagterminals Schiene/Strasse bzw. Strasse/Strasse, Rangierbahnhöfe, Luftfrachtterminals,

Planungsanweisungen

- Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.
- g) Die Einbindung der Region Basel mit den Knoten Basel SBB ins europäische Hochgeschwindigkeitsnetz der Bahnen und die Anbindung des EuroAirports ans Schienennetz sind zu unterstützen.
- h) Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden. Die raumplanerischen Voraussetzungen zur Realisierung dieser Bahninfrastruktur sind rechtzeitig zu schaffen.
- a) Der Kanton evaluiert und prüft in Absprache mit dem Bund und den Nachbarkantonen mögliche Parkierungs- und Warteräume für den Schwerverkehr in der Agglomeration Basel sowie die Errichtung eines Kontroll-/Kompetenzzentrums für den Schwerverkehr.
- b) Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen, die namentlich Folgendes beinhaltet:
- Problemanalyse: Die Verkehrsprobleme mit räumlichem Fokus Birseck-Leimental - Allschwil - Grenzraum zu Frankreich und Basel-Stadt werden analysiert und eine gemeinsame Sichtweise Kanton-Gemeinden angestrebt ("Harmonisierung der Problemwahrnehmung")
  - Randbedingungen für Lösungsentwicklung (Masterplan Verkehr): Erarbeitung von Varianten im Konkurrenzverfahren. Die Variante Südumfahrung muss Bestandteil des Variantenfächers sein. Die Verkehrsarten MIV und ÖV stehen im Vordergrund und der LV ist sinnvoll miteinzubeziehen, wobei Alternativen mit allen Verkehrsträgern zu untersuchen und aufzuzeigen sind.
  - Ergebnisse: Es sind mindestens zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Varianten der Problemlösung darzulegen und zum Beschluss vorzulegen. Den Varianten liegt weiter eine Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie eine erste technische Machbarkeitsstudie zugrunde.
  - Richtplananpassung: Die Landratsvorlage zeigt auf, wie die Varianten in den Richtplan integriert werden können.
  - Partizipation: Im Rahmen der Mitwirkung sind die betroffenen Gemeinden, Basel-Stadt und Frankreich in den Planungsprozess miteinzubeziehen.
- Der Regierungsrat wird beauftragt, das Trasse der Südumfahrungsroute nötigenfalls mit einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern.

Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

- H2, Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal (inkl. Zentrumsanschluss Liestal)
- H18 Muggenbergertunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse)
- H18 Vollanschluss Aesch, Neubau
- Sanierungstunnel Belchen
- Ausbau Basel SBB Ostkopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)
- Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis

#### Zwischenergebnis

- Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)
- Entflechtung Pratteln (1. Etappe)
- H18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau
- Ausbau Doppelspur Laufental
- Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel
- S-Bahn-Haltestelle Morgartenring (orientierend)

#### Vororientierung

- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)
- ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB - Birsig (Gundeldinger-Tunnel) (orientierend)
- Standort für Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr
- Neubaustrecke 3. Juradurchstich, Trasseesicherung
- Kapazitätserweiterung A2 Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst
- Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden

## A. Ausgangslage

Gemäss § 1 des kantonalen Strassengesetzes hat der Kanton - zusammen mit den Gemeinden - im Rahmen der übergeordneten Raumplanung ein öffentliches Strassennetz zu planen, erstellen und unterhalten. Dabei sind neben den bautechnischen Normen insbesondere auch die Aspekte des Umwelt- und Landschaftsschutzes in die Planung mit einzubeziehen und bei der Realisierung anforderungsgerecht umzusetzen.

Das Kantonsstrassennetz umfasst heute 460 km. Davon sind einzelne Strecken Bestandteil des schweizerischen Hauptstrassennetzes. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein dichtes Kantonsstrassennetz, das alle 86 Gemeinden im Sinne von § 5 des kantonalen Strassengesetzes miteinander verbindet. Verschiedene Kantons- und Gemeindestrassen sind auch Bestandteil des Netzes der Versorgungsrouten für Ausnahmetransporte von unteilbaren Lasten. Das Kantonsstrassennetz ist laufend zu überprüfen und sofern nötig anzupassen, auszubauen und dauernd offen zu halten.

Die Verkehrszunahme auf weiten Teilen des Kantonsstrassennetzes führt auf verschiedenen Streckenabschnitten und Knoten zu Kapazitätsengpässen, was sowohl beim motorisierten Individualverkehr als auch bei den öffentlichen Verkehrsmitteln in Spitzenstunden zu Problemen führt. Die Realisierung der unter der Rubrik "D. Beschlüsse" aufgeführten Vorhaben sind für die Behebung der Kapazitätsengpässe bedeutende Projekte im Bereich des motorisierten Individualverkehrs aber auch zur Behebung der Engpässe und zur Erreichung der gesetzten Ziele im Bereich des öffentlichen Verkehrs.

Das Strassennetz von Kanton und Gemeinden ist die infrastrukturelle Basis für den öffentlichen Busverkehr. Die Geschwindigkeit und die Zuverlässigkeit (einhaltender Fahrplan und Anschlüsse) sind für den ÖV wichtige Attraktivitätsfaktoren. Sie müssen gewährleistet sein, wenn das Umsteigen auf den öffentlichen Verkehr unterstützt werden soll. Darum ist es wichtig, dass dem öffentlichen Verkehr auf staugefährdeten Strassenabschnitten wenn möglich eigene Fahrstreifen oder Fahrstreifen mit regeltem Vortrittsrecht eingerichtet werden. Dasselbe gilt für staugefährdete Knoten, bei denen eine wesensgerechte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wichtig ist.

Die Richtplankarte Infrastruktur enthält u.a. Kantonsstrassen, welche später aufgehoben oder an die Gemeinden abgetreten werden sollen. In der Regel handelt es sich dabei um eine "Übererschliessung" oder um Abtausch im Rahmen von Sanierungen und/oder Neubauten. Umgekehrt werden neu auch Gemeindestrassen vom Kanton übernommen. Umfang und Klassifikation des Kantonsstrassennetzes wird im Strassenregister des Tiefbauamtes nachgeführt.

## B. Ziele

- a) Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen. (KORE)
- b) Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)
- c) Der motorisierte Durchgangsverkehr ist auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- d) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.
- e) Der Langsamverkehr ist soweit möglich vom schnellen motorisierten Verkehr zu entflechten.
- f) Die Strassenräume sind für die Belange der Fussgänger, der Velo- und Mofafahrer, der öffentlichen Verkehrsmittel und der privaten Erschliessung nutzbar zu machen und ansprechend zu gestalten.
- f) Die aufgeführten Projekte sollen die Erreichbarkeit/Standortqualitäten sichern und verbessern sowie die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten.
- g) Die beschränkten finanziellen Mittel sollen gezielt für den qualitativen Strassenbau eingesetzt werden. Dabei sollen die bestehenden Infrastrukturen erhalten und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf leistungsfähige Hauptachsen konzentriert werden.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

### Beschrieb und Projektauswirkungen

H3 Verlegung Rhein-  
strasse (Salina-Raurica)

Die Rheinstrasse in Pratteln wird aufgrund der Entwicklung von Salina Raurica im Abschnitt Dürrenhübel und Längi nach Süden entlang der Autobahn verlegt (inkl. Verlegung Versorgungsrouten Rheinhafen–Richtung Osten/ Kt. AG via Frenkendörferstrasse).

In den Jahren 2007-2008 wurde die Lage der Kantonsstrasse in einem vertieften Variantenvergleich überprüft und die Lage am südlichen Rand als die zweckmässigste eruiert.

15. Januar 2009: Landrat beschliesst Linienführung sowie Verpflichtungskredit bis und mit Bauprojekt.

Das Projekt ist bereits im Objektblatt G1.4 Verkehr zur Gebietsplanungen Salina-Raurica mit dem Status "Festsetzung" im Kantonalen Richtplan enthalten.

**Siedlung:** Verdichtete Bauweise entlang der bisherigen Rheinstrasse vorgesehen (entlang ÖV-Achse)

Aufwertung der öffentlichen Räume in Salina Raurica (Verkehrsberuhigung, Schaffung Grünräume, Reduktion Trennwirkung, etc.) durch Verlagerung Durchgangs- und Haupterschliessungsverkehr

Es wird die Erreichbarkeit von Salina Raurica langfristig gesichert und eine dichte Siedlung im inneren des Agglomerations-Korridors entwickelt.

Aufwertung des Rheinufers zur Promenade/Fuss-&Veloverkehrsachse und Aufwertung des Raums Längipark

**Wirtschaft:** In Salina Raurica werden Arbeitsplätze -und qualitativer Wohnraum abgestimmt auf das Verkehrssystem entwickelt.

**Umwelt:** Ein Modal-Split-Ziel ist definiert und wird entsprechend angestrebt mit Massnahmenpaket (Ziel Verringerung Anteil MIV, ÖV-Anteil 35%); Minimierung der Lärmimmissionen im zukünftigen Siedlungsgebiet Salina Raurica (ca. 28'000 DTV); Verlegung der Verkehrsfläche auf unattraktive Achse; ganze Achse wird für ökologische Längsvernetzung genutzt (Kleintierdurchlässe etc. sind vorgesehen) Reisezeiten ÖV im Verhältnis zum MIV deutlich verbessert.

Indirekte regionale Wirkung: Reduktion von Flächenverbrauch in den äusseren Korridoren bzw. im ländlichen Raum

**Kosten:** ca. 48.3 Mio. CHF

**Termine:** kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Aesch, Zubringer Pfeffingerring

Der Verkehr aus dem Hinteren Leimental und dem Gewerbegebiet Aesch-Nord wird über die stark belasteten Knoten "Zubringer H18-Hauptstrasse" und "Hauptstrasse-Arlesheimerstrasse" auf die H18 geführt. In den Spitzenstunden wird die Kapazitätsgrenze erreicht. Mit der weiteren Entwicklung des Gewerbegebietes (dessen Wachstum sich in den letzten Jahren beschleunigte) sowie der Realisierung des Vollanschlusses Aesch (Zielsetzung: Entlastung Ortsdurchfahrt Aesch) wird die Belastung auf dem Zubringerbereich des H18 zunehmen.

Mit dem Zubringer Pfeffingerring in Aesch wird der Hauptverkehrsstrom vom massgeblichen Knoten „Hauptstrasse – Arlesheimerstrasse“ weggenommen, über welchem die Tramlinie 11 im 7,5'-Takt verkehrt.

14. Mai 2009 Landrat beschliesst den Verpflichtungskredit bis und mit Vorprojekt.

**Siedlung:** Optimierte, leistungsfähige Erschliessung der Gewerbegebiete Aesch Nord und Kägen Reinach (Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung)

**Wirtschaft:** Optimierte, leistungsfähige Erschliessung der Gewerbegebiete Aesch Nord / Kägen Reinach (Arbeitsplatzgebiete von kantonaler Bedeutung)

**Umwelt:** Erwartete, leichte Reduktion der Belastung durch verbesserte Stausituation. Im Siedlungsgebiet werden die Lärmimmissionen in der Summe etwas reduziert. Verhältnismässig grosser Flächenbedarf, Gestaltung Landschaft / Städtebau berücksichtigt

**Kosten:** ca. 10 - 20 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Zubringer Dornach/Aesch

Der Verkehr hat im Zentrum von Dornachbrugg und auf der Bruggstrasse in den letzten Jahren stark zugenommen. Dies führte zu spürbarer Minderung der Aufenthalts- und Lebensqualität sowie der Verkehrssicherheit. Der Mehrverkehr verursacht aufgrund von Rückstaus erhebliche Verlustzeiten im Busverkehr. Des Weiteren führt die Erschliessung der Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach/Aesch durch sensitives Siedlungsgebiet.

Der Zubringer Dornach/Aesch an die H18 ermöglicht unter anderem einen direkten Anschluss der heutigen Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach/Aesch an die H18. Zusätzlich wird der Verkehr von der Bruggstrasse auf diesen neuen Zubringer umgeleitet und dadurch kann das Ortszentrum Dornach Brugg vom Durchgangsverkehr entlastet werden.

Der Zubringer Dornach/Aesch an die H18 ist abhängig vom Vollanschluss Aesch und kann nur gemeinsam mit diesem umgesetzt werden. Gleichzeitig trägt er zur Wirksamkeit des Vollanschlusses bei.

Das Projekt wird unter Federführung des Kantons Solothurn entwickelt. Ein Vorprojekt liegt vor.

Siedlung: Verträglichere Gestaltung des Verkehrs im Ortszentrum von Dornachbrugg und in den Wohngebieten

Wirtschaft: Aufwertung des Industriestandortes Dornach/Aesch durch direkte Anbindung an die H18.

Umwelt: Reduktion der Lärm- und Luftemissionen in Wohngebieten. Eingriff in den Raum Birsbogen; Ausgleichs- und Ersatzmassnahmen sind vorgesehen.

Kosten: ca. 30 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Knoten Angenstein / Aesch

Im Knoten Angenstein geht die H18 von einer Autostrasse in eine Gemischtverkehrsstrasse über. Der Knoten ist regelmässig überlastet und stellt das massgebliche Nadelöhr auf der Strasse zwischen Birseck und dem Laufental dar. Des Weiteren ist der Knoten ein Unfallschwerpunkt. Im Rahmen der umfassenden Planungsstudie Netzstrategie Muggenberg wurden kurz-, mittel- und langfristige Lösungen für den Raum Angenstein ausgearbeitet. Der Anschluss Angenstein hat sich als die zweckmässigste, mittelfristige Lösung herausgestellt. Kurzfristige Lösungen sind nur sehr beschränkt wirksam und soweit möglich bereits umgesetzt.

Im angepassten Netzbeschluss ist die H2 als Nationalstrasse vorgesehen, wodurch das ASTRA die Erneuerung realisieren und finanzieren würde. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netz Anpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit. Das Projekt wird vom Kanton weiter verfolgt.

Siedlung: Aufwertung der Ortsdurchfahrt Aesch durch Entlastung von lokalem Durchgangsverkehr (Pfeffingen, Aesch Süd).

Wirtschaft: Erreichbarkeit Aesch-Süd und Laufental wird verbessert, Strecke wird jedoch nicht verkürzt. Gefährliche Rückstausituationen werden behoben (Verkehrssicherheit).

Umwelt: Reduktion der Luftschadstoffbelastung durch geringere Stausituation (auf H18 und in Ortsdurchfahrt)

Im Siedlungsgebiet werden die Lärmimmissionen in der Summe etwas reduziert, Verstetigung und Verlangsamung von Verkehr im Knotenbereich inkl. Vorbereiche; heute sind hastige Beschleunigungsmanöver die Regel.

kleiner Mehrflächenbedarf, Chance für Aufwertung des angrenzenden Birsraums und dessen Vernetzung

Kosten: ca. 11.5 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Betriebs- und Gestal-

Im Raum südöstlich des Zentrums von Liestal befinden sich zwei Hauptverkehrsstrassen (Kaser-

tungskonzept Liestal-Ost

nenstrasse und die Rosenstrasse). Entlang dieser Achsen bestehen Nutzungskonflikte mit den umgebenden Wohn- und Freizeitnutzungen. Aus diesem Grund soll eine Achse (Kasernenstrasse) zu einer Strasse mit hoher Attraktivität für den Velo- und Fussverkehr umgestaltet werden. Die andere Hauptverkehrsstrasse (Rosenstrasse) wird so ausgebildet, dass die zerschneidende Wirkung reduziert wird und verbesserte Querungsmöglichkeiten angeboten werden können. Gegenüber der Hochleistungsstrasse H2 soll zudem ein Attraktivitätsgefälle im Sinne der Netzhierarchie ausgebildet werden. Die regionale Erschliessung der nordöstlichen Gebiete von Liestal (kantonale Verwaltung, Spital, Bahnhof, etc.) soll vom Anschluss Liestal Nord (Schild) erfolgen.

Die Massnahmen funktionieren für den Zentrumsanschluss (Teil des Projektes "H2 Erneuerung und Erweiterung Umfahrung Liestal inkl. Zentrumsanschluss Liestal") als flankierende Massnahmen, können aber durch eine Etappierung in der Umsetzung mindestens teilweise auch unabhängig von diesem realisiert werden.

Das Betriebs- und Gestaltungskonzept wird unter Federführung des Kantons Basel-Landschaft in enger Kooperation mit der Stadt Liestal erarbeitet.

Siedlung:	Konzentration des MIV auf eine Achse ermöglicht stadträumliche Aufwertung der anderen Strassenachse
Wirtschaft:	Reduktion Verlustzeiten für Buszubringer zum Bahnhof Liestal klarere Verkehrsführung, weniger Behinderungen durch Langsamverkehr Optimierter Verkehrsfluss
Umwelt:	Reduktion der Lärmbelastungen entlang der aufgewerteten Strassenachse
Kosten:	ca. 20 Mio. CHF
Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Sundgauerstrasse

30. April 1964, 21. Juni 1971, 28. April 1980 und 20. Januar 1994: Landratsbeschlüsse zum Regionalen Strassennetzplan Leimental-Birstal.

21. Juni 1971 und 28. April 1980: Landratsbeschlüsse zum Generellen Projekt "Strassen im Birstal"; die Sundgauerstrasse ist verbindlicher Bestandteil des Generellen Projekts "Strassen im Birstal" mit rechtskräftigen Bau- und Strassenlinien.

8. Juni 2006: Eine Planungsstudie von Netzvarianten zeigt auf, dass eine Realisierung der Sundgauerstrasse in der heutigen Situation gegenwärtig nicht weiterverfolgt werden soll. Als Option soll aber das Trassees gesichert werden. Zur Schliessung des Kantonsstrassennetzes wird die Talstrasse ins Kantonsstrassennetz übernommen.

Siedlung:	Der Dorfkern von Münchenstein wird durch die Sundgauerstrasse spürbar entlastet. Trotz möglicher Lärmschutzmassnahmen sind im Bereich der neu zu bauenden Strasse Beeinträchtigungen (Zerschneidung, Immissionen) zu erwarten.
Wirtschaft:	Lücke des Kantonsstrassennetzes (Spange) ist geschlossen und die Erreichbarkeit der H18 sowie des Gewerbegebietes im Tal von der Baslerstrasse aus wird deutlich verbessert.
Umwelt:	Die Auswirkungen der Sundgauerstrasse sind in einem Umweltverträglichkeitsbericht nachzuweisen.
Kosten:	grobe Projektkostenschätzung ca. 17 Mio. CHF (Preisbasis 1970); mit den heutigen Umweltauflagen dürften die Investitionskosten aber höher ausfallen.
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Waldenburg

1960: Planungsstudie

27. Februar 1992: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Ergolzthal-West

Siedlung:	noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Wirtschaft:	noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Umwelt:	noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele", möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1012
Kosten:	noch keine Angaben
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Umfahrung Rickenbach

1984: Anordnung einer Felderregulierung in Rickenbach durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft.

1997: Abschluss der Felderregulierung mit Ausscheidung und Erwerb des erforderlichen Landes für eine Ortsumfahrung; es liegen zudem ein Entwurf einer Planungsstudie sowie rechtskräftige Bau- und Strassenlinien vor.

Siedlung: Der Dorfkern ist vom Verkehr zu entlasten und die verkehrstechnischen Probleme (Engnisse) der Ortsdurchfahrt sind zu beheben. Im Detail liegen noch keine, den heutigen Erfordernissen entsprechende Untersuchungen vor.

Wirtschaft: Für die Umfahrungsstrasse ist der Landerwerb zu Gunsten des Kantons vollumfänglich über die Neuzuteilung des Grundeigentums erfolgt.

Umwelt: Durch eine optimale Einpassung des Bauprojekts in die Landschaft, sind der Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie deren Lebensräume als auch die Infrastruktur für Wege, Bachöffnungen und dergleichen zu gewährleisten. Dies wurde in einer ersten Stufe bei der Arealausscheidung für die Umfahrungsstrasse soweit heute bekannt berücksichtigt. Möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1104.

Kosten: Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Laufen, neue Birsbrücke

2004/2005: Variantenstudium für Umfahrung von Laufen und Zwingen

2006: Zweckmässigkeitsbeurteilung und Variantenentscheid für Ausarbeitung von Vorprojekt Umfahrung von Laufen und Zwingen

2008 / 2009: Untersuchung der flankierenden Massnahmen in Laufen

2009: Grobvariantenvergleich und städtebauliche Machbarkeitsstudie neue Birsbrücke Laufen

26. März 2009: Beschluss von Trasseesicherung der Umfahrung von Laufen und Zwingen durch Landrat

Siedlung: Die neue Birsbrücke Laufen entlastet die Achse Vorstadtkreisel-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse vom Durchgangs- und Binnenverkehr. Die Achse kann für den öffentlichen Verkehr (siehe auch Objektblatt S1.4 Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)) und den Langsamverkehr deutlich aufgewertet werden.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss

Umwelt: Zeitgleich mit der Erstellung der neuen Birsbrücke Laufen wird das Birsufer der Öffentlichkeit zugänglich gemacht.

Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 15 - 20 Mio. CHF.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung

Für die bessere Anschliessung des Siedlungsgebiets Laufen sowie der Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen an den Anschluss Laufen Ost der Umfahrung von Laufen und Zwingen ist die neue Kantonsstrasse Stangimatt geplant. Mit dieser Kantonsstrasse wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Verkehr von Laufen in Richtung Wahlen und Breitenbach auf der Güterstrasse und Wahlenstrasse konzentriert wird und die Breitenbachstrasse entlastet werden kann. Letztere führt in Laufen vornehmlich durch Wohngebiete. Grundsätzlich ist der Bau der neuen Strasse vor Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen möglich.

Siedlung: Ermöglicht Entlastung der Breitenbachstrasse (Wohngebiet) von Strassenverkehr von Laufen in Richtung Süden (Breitenbach).

Wirtschaft: Optimierte Anbindung von Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen, insbes. im Falle der Realisierung einer Umfahrung von Laufen und Zwingen.

Umwelt: abhängig davon, ob die heutige Breitenbachstrasse zurückgebaut wird.

Kosten: noch offen

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Netzenunterführung  
Sissach

Zwischen Hauptstrasse (Bereich Knoten Netzenstrasse/Hauptstrasse / Parallelweg) und der Itingerstrasse soll eine Verbindungsstrasse mit einer Unterführung der SBB-Linie geschaffen werden mit dem Ziel, den Dorfkern in Sissach sowie Wohngebiete in Sissach und Itingen von Durchgangsverkehr zu entlasten.

Siedlung: noch nicht untersucht  
Wirtschaft: noch nicht untersucht  
Umwelt: noch nicht untersucht  
Kosten: noch nicht untersucht  
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Grellingen, Sanierung der  
SBB-Niveauübergänge

1985: Ein erstes Projekt des Kantons Bern wurde ausgearbeitet; Kosten ca. 21 Mio. CHF.  
1994: Übernahme des Projekts durch den Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des Kantonswechsels; danach wurde es zum Auflageprojekt ausgearbeitet und im Herbst im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens von der SBB AG öffentlich aufgelegt.

11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.

November 1995: Regierungsrätliche Rückweisung - vorwiegend aus Kostengründen - an die Bau- und Umweltschutzdirektion des Entwurfs einer Landratsvorlage für einen Baukredit sowie Abschreibung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens.

4. Dezember 1997: Landratsbeschluss betreffend die Ausarbeitung einer deutlich weniger kostenintensiven Variante; auch eine Nulllösung sei diskutabel.

Siedlung: Ursprünglich galt es, die beiden Niveauübergänge der Nunninger- und Seewenstrasse zu ersetzen. Dabei sind Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse zu entschärfen. Zudem werden empfindliche Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet. Auch werden die Fussgänger- und Veloverbindungen verbessert.

Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität wird verbessert, wobei insbesondere lange Wartezeiten an den Bahnübergängen vermieden werden.

Umwelt: Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes wird angestrebt, dass Schutzgüter nicht beeinträchtigt werden und der Flächenverbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Diesem Anliegen vermag allerdings nur die Variante "Erweiterte Nulllösung" zu entsprechen.

Kosten: Die Gesamtkosten für das ursprüngliche Projekt betragen 21 Mio. CHF. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrag von ca. 14 Mio. CHF zu erwarten. Eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung konnte bis Ende 2003 noch nicht gefunden werden.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Abtretungen an die Ge-  
meinden

In folgenden Gemeinden sind Strassen und Strassenabschnitte zur Abtretung - zum Teil in Zusammenhang mit Übernahmen von neuen Strassenabschnitten - an die Gemeinden vorgesehen:

- Aesch
- Allschwil
- Arisdorf
- Augst-Giebenach
- Biel-Benken
- Blauen
- Bottmingen
- Buckten-Häfelfingen
- Dittingen
- Duggingen
- Füllinsdorf -Liestal
- Grellingen
- Känerkinden-Buckten
- Langenbruck
- Muttenz
- Maisprach
- Münchenstein
- Oltingen
- Pratteln
- Seltisberg
- Seltisberg-Bubendorf
- Rickenbach
- Thürnen-Böckten
- Wahlen
- Wenslingen-Kilchberg-Zeglingen
- Ziefen-Arboldswil
- Waldenburg
- Zwingen

Projektbezogene Abtretungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Liesberg</li> </ul> <p>Die Abtretungen in den Gemeinden Zwingen, Grellingen, Langenbruck, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf/Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In Zwingen ist dies die Erstellung der neuen Birsbrücke und in Grellingen die Erstellung eines neuen Bahnübergangs. In Langenbruck ist eine neue Querverbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der H2 Pratteln-Liestal erfolgen. Die Abtretung der Kantonsstrasse nach Egerkingen in Langenbruck erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn.</p>
Abtretungen zur Netzbereinigung	Alle Abtretungen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt. Die Abtretungen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.
Übernahmen durch den Kanton	<p>In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenabschnitten - zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten - durch den Kanton vorzusehen:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Aesch</li> <li>▪ Allschwil</li> <li>▪ Arlesheim</li> <li>▪ Liestal</li> <li>▪ Langenbruck</li> </ul>
Projektbezogene Übernahmen	Die Übernahmen in Langenbruck und teilweise in Liestal (Gasstrasse ab Weierweg bis Erzenbergerstrasse) können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastrukturen in Kraft treten (vgl. Projektbezogene Abtretungen).
Übernahmen zur Netzbereinigung	<p>Alle Übernahmen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt und festgesetzt. Die Übernahmen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.</p> <p>Siedlung: I.d.R. keine Änderungen</p> <p>Wirtschaft: I.d.R. keine Änderungen</p> <p>Umwelt: I.d.R. keine Verschlechterung der Situation</p> <p>Kosten: Die Abtretungen umfassen rund 33 km, die Übernahmen etwa 5 km. Kurz- und mittelfristig entstehen für den Kanton keine Einsparungen. Langfristig liegen die geschätzten jährlichen Einsparungen des Kantons bei rund 200'000 CHF.</p> <p>Termine: Definitive Abtretungen und Übernahmen: kurzfristig (0 - 5 Jahre) Geplante Abtretungen und Übernahmen: i.d.R. mittelfristig (5 - 15 Jahre)</p>

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.</li> <li>b) Für die geplanten Vorhaben sind durch den Kanton die entsprechenden Trassen mittels geeigneter Massnahmen zu sichern sowie allenfalls notwendige flankierende Massnahmen festzulegen.</li> <li>c) Auf staugefährdeten Strassenabschnitten und Knoten sind nach Möglichkeit Entflechtungsmassnahmen vorzusehen.</li> <li>d) Die öffentlichen Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.</li> <li>e) Die Kantonsstrassen bilden zusammen ein funktionales Strassennetz mit der Aufgabe, regionalen und überregionalen Verkehr durchzuleiten, Verkehrsträger zu verbinden und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Die Dichte des Kantonsstrassennetzes ist im ganzen Kanton konsistent auszugestalten.</li> </ol>
Planungsanweisungen	<ol style="list-style-type: none"> <li>a) Der Kanton überprüft im Raum Angenstein das Anschlusskonzept für die H18 mit dem Ziel, die Verkehrsströme von und aus dem Laufental optimal mit dem lokalen Verkehr der Gemeinden Aesch, Duggingen, Grellingen und Dornach zu verknüpfen.</li> <li>b) Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richt-</li> </ol>

Örtliche Festlegungen

- plan separate Landratsbeschlüsse über die Abtretungen und Übernahmen zur Bereinigung des Kantonsstrassennetzes vor. Vorgängig führt er mit den Gemeinden eine Anhörung über Inhalt und Abtretungs- bzw. Übernahmemodalitäten durch.
- c) Der Kanton plant die neue Birsbrücke (in Laufen) in einem mehrstufigen wettbewerbsähnlichen Verfahren mit dem Ziel, die Achse Vorstadtplatz-Bahnhof-Unterführung Breitenbachstrasse zu entlasten und den Durchgangsverkehr auf die künftige Umfahrung Laufen-Zwingen zu leiten.
- d) Diese Achse Vorstadtplatz – Bahnhofstrasse - Unterführung Bahnhofstrasse (in Laufen) wird so umgestaltet, dass für den Bus- und Langsamverkehr optimale Platzverhältnisse entstehen.

#### Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

- H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica, vgl. Objektblatt G1.4)
- Aesch, Zubringer Pfeffingerring
- Zubringer Dornach/Aesch
- Knoten Angenstein, Aesch
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost
- Umfahrung Waldenburg, Neubau
- Umfahrung Rickenbach, Neubau
- Übernahmen folgender Gemeindestrassen in Liestal durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Gasstrasse bis Weierweg, Weierweg, Rosenstrasse bis Militärstrasse sowie Kasinostrasse zwischen Rosenstrasse und Kasernenstrasse

#### Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis eingestuft:

- Geplante Abtretungen an die Gemeinden, gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Abtretungen an die Gemeinden gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Laufen, neue Birsbrücke (Grienstrasse), Neubau
- Verkehrsberuhigung

#### Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

- Sundgauerstrasse, Trasseesicherung
- Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung
- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Sissach, Netzenunterführung, Neubau

## A. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch vier SBB-Linien erschlossen. Neben der Juralinie Basel - Laufen (-Delémont-Biel-Lausanne/Genf) sind vor allem die beiden internationalen Strecken durch den Hauenstein resp. den Bözberg von Bedeutung. Die beiden Linien durch den Hauenstein und den Bözberg sind ausserordentlich stark ausgelastet. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen deshalb eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur. Für den Kanton Basel-Landschaft ist auch der Ausbau des internationalen Bahnknotens Basel mit seiner Drehscheibenfunktion für die ganze Region wichtig.

Zur Behebung der Kapazitätsengpässe im Knoten Basel haben die drei Bahnen SBB, DB und SNCF sowie die französische Bahninfrastrukturgesellschaft RFF Lösungsideen (Umfahrung des Knotens Basel mittels Bypass) entwickelt, welche aber noch weiterentwickelt und in der Region einer politischen Akzeptanz zugeführt werden müssen.

Auf dem Schienennetz der Schweizerischen Bundesbahnen der Nordwestschweiz und im Raum der Trinationalen Agglomeration Basel wird die Regio-S-Bahn in den nächsten Jahren mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien weiter ausgebaut, denn die S-Bahn bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in unserem Kanton. Vorgesehen sind neue Bahnstationen und der Ausbau der Bahnhöfe für einen raschen, komfortablen Fahrgastwechsel und behindertengerechten Bahnzugang. Bis 2008 wurden sukzessiv neue Fahrzeuge (Flirt) eingesetzt. Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen (3. Juradurchstich, Entflechtung im Zufahrtsbereich des Bahnhofs Basel SBB) unumgänglich.

Als Mittel- und Feinverteilsystem besteht im Kanton Basel-Landschaft zudem ein gut ausgebautes Tramnetz, welches mit dem Netz des Kantons Basel-Stadt verbunden ist. Die Traminien der Baselland Transport AG umfassen heute rund 65 km. Praktisch alle Strecken im Vorortsbereich wurden in den vergangenen Jahrzehnten auf Doppelspur ausgebaut. Im Jahre 2001 wurden die Linien 10 und 11 direkt mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden. Die stetig steigende Nachfrageentwicklung auf den Vorortslinien führt zu Kapazitätsengpässen und entsprechend zu Attraktivitätseinbussen. Deshalb ist es wichtig, dass die Infrastruktur stetig ergänzt und verbessert wird. Zum einen findet auch im Norden Basels ein grenzüberschreitender Traminienausbau statt. Zum anderen sollen Industrie- und Gewerbegebiete in den Gemeinden Muttens, Pratteln und Reinach besser erschlossen werden.

Mit einer Länge von ca. 13 km gilt die Waldenburgerbahn als schienengebundener Mittelverteiler im Kanton.

Generell gilt, dass der öffentliche Verkehr als Teil des Gesamtverkehrssystems mit dem Langsamverkehr einerseits und dem motorisierten Individualverkehr andererseits durch verbesserte Umsteigemöglichkeiten optimal verknüpft und für die Kunden attraktiver wird.

## B. Ziele

- a) Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden, eine gute Vernetzung mit den übrigen ÖV-Angeboten, dem Langsamverkehr sowie dem privaten Motorfahrzeugverkehr ist von nachhaltiger Bedeutung. (KORE)
- b) Innerhalb der Agglomeration ist das ÖV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Im übrigen Gebiet des Kantons ist ein ÖV-Grundangebot sicherzustellen. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden. (KORE)
- c) Eine grenzüberschreitende Tarifierung der ÖV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken. (KORE)

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

#### Beschrieb und Projektauswirkungen

S-Bahn-Haltestelle  
Pratteln Buholz

Es liegen noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Das Projekt ist im Zusammenhang mit der Verlängerung des Trams Nr. 14 bis Buholz zu sehen. Mit der Tramerschliessung Salina Raurica hat die Priorität dieser Massnahme abgenommen.

Siedlung: noch nicht untersucht  
Wirtschaft: noch nicht untersucht  
Umwelt: noch nicht untersucht  
Kosten: Kostenschätzung 5 - 7 Mio. CHF. ( $\pm$  30%, Basis Januar 2000)  
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

S-Bahn-Haltestelle  
Morgartenring

Allschwil ist die grösste Gemeinde der Schweiz ohne eigenen Bahnhof. Mit einer S-Bahn Haltestelle Morgartenring kann die Gemeinde besser an die Regio-S-Bahn angebunden werden. Voraussetzung ist jedoch zumindest ein 15-Minutentakt auf der Elsässerbahn.

Die Finanzierung wird über STEP angestrebt.  
Das Projekt liegt ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.  
Siedlung: noch nicht untersucht  
Wirtschaft: noch nicht untersucht  
Umwelt: noch nicht untersucht  
Kosten: ca. 10 Mio. CHF  
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Wendegleis Aesch

Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel-Aesch aufgezeigt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches Wendegleis in Aesch sowie neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB.

Siedlung: noch nicht untersucht  
Wirtschaft: noch nicht untersucht  
Umwelt: noch nicht untersucht  
Kosten: ca. 20 Mio. CHF.  
Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Schieneranbindung Süd  
Auhafen Muttenz (Güterverkehr)

Der Hafen Birsfelden und der Auhafen Muttenz verfügen über eine Schieneranbindung zum Rangierbahnhof Muttenz. Dabei ist der Auhafen lediglich über eine einspurige Gleisverbindung mit dem SBB-Netz verbunden (Kopfbahnhof). Bei einer Störung in der Zufahrt ist die Hafenbahn blockiert. Zudem steht auf den Anlagen der Hafenbahn Birsfelden zur Abdeckung von Bedarfsspitzen zu wenig Abstellkapazität zur Verfügung. Weitere Ausbauten im Bereich der Anlagen der Hafenbahn sind aus Platzgründen nicht möglich. Im Auhafen fehlt eine Schieneranbindung südwärts zur Anschlussgleisanlage Schweizerhalle. Eine Südanbindung (entlang des östlichen Abschlusses des Hard-Waldes) verbessert die Schieneranbindung des Auhafens deutlich. Auch ist im Bereich des Areals Schweizerhalle Abstellkapazität vorhanden und könnte mit benutzt werden. Zudem werden beide Industrie- und Gewerbestandorte schienenseitig vernetzt. Die Attraktivität beider Standorte kann hierdurch erhöht werden.

Die zu bauende Infrastruktur umfasst ein Teilstück von 900 m sowie die Anbindung an das Anschlussnetz Schweizerhalle und das Netz der Hafenbahn im Auhafen (Bestandeslinien). Eine Vorstudie ist in Erarbeitung, das Plangenehmigungsverfahren ist für ca. 2015 vorgesehen. Die Federführung liegt bei der Hafenbahn Schweiz AG.

Siedlung: Keine Auswirkungen, da die neue Schieneranbindung des Auhafens kein Wohngebiet tangiert und durch eine Industriezone an das übergeordnete Schienennetz erschlossen wird.

**Wirtschaft:** Besserer und versorgungssicherer Anschluss - heute Zugang nur von einer Seite - sowie Schaffung einer grösseren Flexibilität im Bereich Rangierung. Das Projekt bringt eine grosse Engpassentlastung für den Auhafen und verbindet zusätzlich das Gebiet "Schweizerhalle" (Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung) mit dem Auhafen. Dies bedeute auch eine Standortaufwertung / -förderung des Industriegebietes "Schweizerhalle".

**Umwelt:** Das Projekt hat keine negativen Auswirkungen auf die Umwelt zur Folge.

**Kosten:** Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.

**Termine:** kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn)

Die Regio-S-Bahn mit einem Liniennetz, das von Basel aus alle drei Länder erschliesst, bildet das Rückgrat des öffentlichen Verkehrs in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel. Der Begriff „Herzstück Regio-S-Bahn“ bezeichnet eine neue, leistungsfähige Innenstadtverbindung zwischen den Bahnhöfen SBB, Badischer Bahnhof und später auch St. Johann. Ziele des Herzstücks sind die topologische Ergänzung der aus dem 19. Jahrhundert stammenden und durch Kopfbahnhöfe geprägten Eisenbahninfrastruktur, damit rasche Durchmesserlinien - wie in anderen Schweizer Agglomerationen - möglich werden, die Trennung des S-Bahn-Verkehrs vom verspätungsanfälligen Fernverkehr im Kern der Agglomeration und eine Verminderung des Nachteils der dezentralen Bahnhofstandorte in Basel.

Die favorisierte Variante "Mitte" sieht je eine Innenstadt-Haltestelle auf Gross- und Kleinbasler Seite vor. Als Option enthält sie einen Ast von der Grossbasler Haltestelle in Richtung Bahnhof St. Johann (Variante Y).

Das Projekt liegt ausserhalb des Kantonsgebiets Basel-Landschaft und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt.

Die Finanzierung wird über STEP angestrebt.

**Siedlung:** Das Projekt fördert die Vernetzung der Siedlungsschwerpunkte in der Region Basel in einzigartiger Weise.

**Wirtschaft:** Das gesamte S-Bahn-System wird massiv aufgewertet und dadurch ein dauerhaftes und nachhaltiges Wachstum der Gesamtregion ermöglicht. Durch die wendefreie Linienvernetzung und das direkte Ansteuern verschiedener Teile des Agglomerationszentrums werden Wohn- und Arbeitsplatz-Schwerpunkte attraktiv verbunden und damit die Standortqualität stark verbessert. Verkehrstrennung und Kapazitätssteigerung im Kern der Agglomeration, davon profitiert auch der Güterverkehr.

Schnellere, direktere und komfortablere (umsteigefreie) Verbindungen, neue Angebote, neue Haltestellen, Entlastung der Innenstadt-Tramstrecken.

**Umwelt:** Die markanten Reisezeitverkürzungen von und zu allen Teilen des Agglomerationszentrums - insbesondere auch den grossen Arbeitsplatzgebieten - bewirken eine starke Verbesserung der Qualität des ÖV-Angebots respektive des Modal-Splits und tragen damit auch zur Strassenentlastung und Stauvermeidung bei.

**Kosten:** ca. 1.5 Mrd. CHF

**Termine:** mittelfristig (5 – 15 Jahre)

Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, "Spiesshöfli" Binningen

Die Tramlinie 10 Dornach - Basel - Ettingen (- Rodersdorf) verkehrt seit Dezember 2011 im 7,5'-Takt. Die Taktverdichtung erfolgte, weil die Kapazitätsgrenze in den Spitzenstunden erreicht wurde und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung eine weitere Nachfragesteigerung voraussagt. Im ca. 350 m langen eingleisigen Abschnitt "Spiesshöfli" in Binningen sind Fahrplaninstabilitäten zu erwarten, weshalb ein Doppelspurausbau angestrebt wird. Mit dem 7,5'-Takt und der Ausnutzung aller bestehenden Kreuzungsmöglichkeiten besteht keinerlei Fahrplanflexibilität mehr. Daraus ergibt sich, dass die Anschlusssituationen im Hinteren Leimental (Ettingen und Flüh) sowie die zeitliche Einbindung ins Stadtnetz suboptimal sind.

Im Rahmen der Planung ELBA zeigen die Zwischenresultate, dass auch längerfristig eine Stärkung (bzw. weitere Verdichtung) der radialen ÖV-Achse durch das Leimental anzustreben und somit aufwärtskompatibel ist.

Siedlung:	Aufwertung des Raums mittels Gestaltungsmaßnahmen Verbesserung durch das Entfernen der sehr hausnahen Übergänge (Hausabbruch).
Wirtschaft:	Die Taktdichte ist bereits sehr hoch. Der Ausbau dient der reibungslosen Abwicklung der hohen ÖV- Nachfrage Die Leistungsfähigkeit des Trams im vorderen Leimental wird erhöht und macht die stadtnahen Gebiete attraktiv.
Umwelt:	Beitrag zur Verkehrsverlagerung durch ÖV-Angebotsverdichtung. Die Verkehrsfläche vergrössert sich, ermöglicht aber eine hohe Verkehrsdichte im ÖV.
Kosten:	ca. 25 Mio. CHF
Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)

ÖV-Drehscheibe Laufen  
(exkl. Neue Birsbrücke  
Laufen)

Die Bahninfrastruktur in Laufen genügt den Bedürfnissen nicht mehr. Der Zugang zum Mittelperron liegt abseits des Bushofs, es fehlt an Flächen zur Abwicklung des Postauto-Betriebs und der Witterungsschutz ist mangelhaft. Des Weiteren ist der Raum vor dem Bahnhof durch viel Strassenverkehr (und Stau) geprägt und stellt keinen attraktiven öffentlichen Raum dar. In einer ersten Etappe wird ein neuer Bushof gebaut, wobei die P+R-Anlagen neu angeordnet werden (Umsetzung voraussichtlich im 2015, Teil von Agglomerationsprogramm 1. Generation).

In einer zweiten Etappe erfolgen der Bau einer neuen Personen-Unterführung und einer neuen Achse Fuss- und Veloverkehr. Zudem wird das Kopfgleis 1 rück- und zu einer neuen Velostation umgebaut. Die Verbesserungen für ÖV-Drehscheibe Laufen sind mit einer neuen Birsbrücke (in der zweiten Etappe) kombiniert und bringen zusätzliche positive Wirkungen (vgl. entsprechender Projekteintrag). Bei Projekte zusammen erlauben auch bei einer weiter zunehmenden Nachfrage eine qualitativ hochwertige und bedarfsgerechte Betriebsabwicklung. Weiter wird eine Stärkung von Laufen als regionales Zentrum des Laufentals bewirkt.

Ein Hauptkostenfaktor stellt das Einrichten einer neuen Personenunterführung dar, welche fast die Hälfte der Gesamtkosten verursacht. Die Kosten verteilen sich wie folgt: 40 Mio. (für reine ÖV-Drehscheibe) und 0.4 Mio. der ÖV-Drehscheibe sind für die neuen Veloabstellplätze vorgesehen.

Siedlung:	Stärkung von Laufen als regionales Zentrum im Laufental. Ausnutzung von Potentialen für Wohnen und Arbeiten im Bahnhofsgbiet. Aufwertung von öffentlichem Raum vor und um den Bahnhof.
Wirtschaft:	Die Umsteigebeziehungen Bahn – Bus werden direkter und attraktiver. B&R und P&R werden attraktiver und besser an Bus und Bahn angebunden. Das Bahnhofsgbiet Laufen wird seiner Funktion als zentrale intermodale (alle Verkehrsträger) Verkehrsdrehscheibe im Laufental verstärkt gerecht. Die heute durch Verspätungen der Busse (Stau) bestehende Unsicherheit bezüglich Garantie der Anschlüsse auf die Bahn wird eliminiert.
Umwelt:	Geringer Modal-Split Beitrag Punktuell kommt es zu Verbesserungen und optimierter Führung und Abwicklung des Verkehrs. Die Gesamtverkehrsbelastung im Raum Laufen bleibt aber konstant. Kein zusätzlicher Flächenverbrauch. Die Massnahme stimmt mit den Strategien für Landschafts- und Grünräume überein.
Kosten:	ca. 40 Mio. CHF
Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Neue Tramverbindung  
Dreispietz

Das ehemalige Industrieareal im Dreispitz befindet sich im Umbruch zu einem lebendigen Stadtteil an der Grenze zwischen den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (Gemeinde Münchenstein).

Das Gebiet wird derzeit nur am Rande von den Tramlinien 10 und 11 erschlossen. Zur besseren Erschliessung mit öffentlichem Verkehr soll die bestehende Tramlinie 16 aufgebrochen, durch den Leimgrubenweg zur S-Bahn- Haltestelle Dreispitz und weiter über die Wienstrasse – den künftigen „Broadway“ – durch das Entwicklungsgebiet und entlang der Reinachstrasse bis zum Kreisel bei der Motorfahrzeugprüfstation geführt werden.

Die Strecke im Leimgrubenweg wird gemäss dem Netzdesign aus der Tramnetzplanung 2020 auch von weiteren Linien befahren werden und so die Quartiere Gundeldingen und Bruderholz an den Dreispitz und dessen S-Bahn-Haltestelle und z.T. weiter nach Osten anbinden.

- Siedlung: Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit Mischnutzung, abgestimmte Nutzungs- und Verkehrsplanung (GVK). Keine zu erwartenden Zersiedelungseffekte; Angebotsverdichtung und Neue Verbindungen innerhalb der inneren Agglomeration. Ausgestaltung der Tramachse als langsamverkehrsfreundlicher Strassenraum, optimierte Zugänglichkeit für Fussgänger.
- Wirtschaft: Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des südlichen Dreispitzareals und der Hauptentwicklungsachse Wienstrasse. Tram als zentrales Element zur städtebaulichen Öffnung und Aktivierung, Schaffung von neuen öffentlichen Räumen.
- Umwelt: Positiver Effekt durch Konzentration der Arbeitsplätze und MIV-Fahrtenbeschränkung. Flächenverbrauch beschränkt sich weitestgehend auf bereits bestehende Verkehrsflächen.
- Kosten: ca. 51 Mio. CHF (+/- 30%)
- Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB (Tramverbindung "Margarethenstich")

Alternativ zur Tramverlängerung Binningen ist gemäss RRB Nr. 1753 vom 4. Dez. 2007 ist eine Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB mit einer neuen Verbindung über den Margarethenstich in Basel zu schaffen. Sie hat aber gegenüber der Tramverlängerung Binningen Nachteile bei der Liniennetzgestaltung. Gleichzeitig ist ein Ausbau des Einspurabschnitts beim Spiesshöfli auf Doppelspur zwingend und demzufolge als fester Bestandteil der Tramverbindung Margarethenstich zu behandeln.

Eine NIBA-Untersuchung (Bewertungsmethodik "Nachhaltigkeitsindikatoren für Bahninfrastrukturprojekte" des Bundesamts für Verkehr) ergab für dieses Projekt ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis.

- Siedlung: Verbesserte und neue direkte ÖV-Erschliessung des Leimentales mit der Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB.
- Wirtschaft: Direkte ÖV-Anbindung des Leimentales an die Verkehrsdrehscheibe Bahnhof Basel SBB verbunden mit entsprechenden Reisezeitverkürzungen.
- Umwelt: Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, dichtbesiedelten Arbeits- und Wohngebiet.
- Kosten: rund 17 Mio. CHF
- Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB

(Tramtunnel Bruderholz)

Als langfristige Option der Verbesserung der Anbindung des Leimentals an die Stadt Basel wird ein Tramtunnel zwischen Bottmingen und dem Gundeldinger-Quartier in Betracht gezogen. Dabei würde das Kantonsspital Bruderholz durch eine unterirdische Haltestelle bedient. Durch diese beschleunigte Linienführung würde ein Fahrzeitgewinn von rund 10 Minuten erzielt. Das Projekt weist ein positives volkswirtschaftliches Nutzen-Kosten-Verhältnis auf (NIBA-Untersuchung).

Die genaue Linienführung ist noch nicht evaluiert. Nach ersten Einschätzungen könnten das Südportal in Bottmingen bei der Margarethenstrasse, und das Nordportal im Gundeldinger Quartier ausgangs der Wolfschlucht zu liegen kommen.

- Siedlung: Die Verbesserung der Anbindung an die Stadt Basel könnte im mittleren und hinteren Leimental einen deutlichen Siedlungsdruck zur Folge haben.
- Wirtschaft: Die Verbesserung der Anbindung des mittleren und hinteren Leimentals an die Stadt Basel bewirkt eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität und die Verkürzung der Fahrzeit bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
- Kosten: ca. 150 - 220 Mio. Fr

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung Bin-  
ningen - Oberwil

[\(Tramtunnel Bruderholz\)](#)

Im Zuge der Arbeiten zur Optimierung der ÖV-Erschliessung des Leimentals entstand die Idee einer Verlängerung der Tramlinie 2 nach Oberwil und eventuell nach Biel-Benken. Dadurch könnte die Tramlinie 2 gestärkt und die westliche Seite des Leimentals besser an Basel angebunden werden.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch nicht untersucht

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramverlängerung  
Pratteln - Buholz

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 Trassees ist seit dem Bau der Tramlinie nach Pratteln im Besitz der BLT (bzw. Vorgängergesellschaft). 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.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: keine aktuellen Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)

Die Gesamtplanung Salina Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert.

Eine wesentliche Massnahme im Bereich des Öffentlichen Verkehrs ist die Verlängerung des bestehenden Tramtrassees – in zwei Etappen - vom heutigen Endpunkt Pratteln bis zur Gemeindegrenze Augst. Durch die Führung durch das Gebiet Grüssen sowie in zentraler Lage durch das Entwicklungsgebiet Salina Raurica in der Rheinebene wird eine optimale Attraktivität erzielt.

Die Schaffung einer neuen Infrastruktur wird ergänzt durch Massnahmen des Mobilitätsmanagements.

In der ersten Etappe wird die Tramlinie ins Gewerbegebiet Grüssen geführt, welches ein wichtiger Standort für verkehrsentensive Einrichtungen ist.

Die volle Wirksamkeit der Tramverlängerung (auch für das Gewerbegebiet Grüssen) stellt sich selbstverständlich erst mit der Vollendung der 2. Etappe ein.

Siedlung: Die Erreichbarkeit der Gebiete Grüssen, Salina Raurica und Längi Nord wird durch die neue ÖV-Erschliessung verbessert.

Nur eine optimale Anbindung an den ÖV gewährleistet eine konzentrierte Entwicklung des Gebiets Salina Raurica.

Die Line prägt den öffentlichen Raum wesentlich, und ermöglicht insbesondere die Aufwertung hoch frequentierter Räume um die Haltepunkte.

Die Tramverlängerung bietet die attraktive Möglichkeit, das LV-Netz zu ergänzen und zu stärken. Insbesondere die Korridore Gallenweg (mit Anschluss an die SBB) und Grüssenhölzliweg werden zu attraktiven Langsamverkehrsachsen.

Wirtschaft: Die verkehrliche Erschliessung ist eine wichtige Voraussetzung für die Bereitstellung attraktiver Wirtschaftsstandorte im Perimeter Salina Raurica.

Mit der Tramlinie wird die Erreichbarkeit der publikumsintensiven Einrichtungen

in Grüssen wesentlich verbessert.

Der neue Tramlinienabschnitt wird dank der Verlängerung direkt mit dem Bahnhof Pratteln verbunden. Die Verknüpfung erfolgt über direkte Zugänge zu den Gleisen.

- Umwelt:** Noch nicht abschliessend untersucht. Durch die Schaffung eines attraktiven ÖV-Angebotes können die Umweltauswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemindert werden.  
Die zu erwartende deutliche Zunahme des MIV im Gebiet wird durch die Tramlinie wesentlich abgemildert.  
Die Tramlinie wird mehrheitlich in das kommunale Erschliessungsnetz integriert und beansprucht somit kaum neue Flächen.
- Kosten:** ca. 80 Mio. CHF (1. Etappe)
- Termine:** kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)

In der zweiten Etappe wird die Tramlinie vom Gewerbegebiet Grüssen zur Bushaltestelle Augst geführt und durchquert dabei das Schwerpunktgebiet Salina Raurica und erschliesst dieses mit drei neuen Tramhaltestellen. Die Tramprojektierung erfolgt in enger Abstimmung mit der Verlegung der Rheinstrasse (M4) und der kommunalen Strassennetz- und Nutzungsplanung. An der Bushaltestelle Augst (als neuem Umsteigeknoten) wird eine neue Platzsituation mit identitätsstiftendem und siedlungsorientiertem Charakter geschaffen.

- Siedlung:** Nur eine optimale Anbindung an den ÖV gewährleistet eine konzentrierte Entwicklung des Gebiets Salina Raurica.  
Die Line prägt den öffentlichen Raum wesentlich, und ermöglicht insbesondere die Aufwertung hoch frequentierter Räume um die Haltepunkte.  
Beitrag zur subjektiven Sicherheit durch neue Plätze mit Aufenthaltsqualität
- Wirtschaft:** Mit der Tramlinie wird die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets Salina Raurica sowie der publikumsintensiven Einrichtungen in Grüssen wesentlich verbessert.  
Die Tramlinie ermöglicht eine „stadtartige“ Mobilität und so die Nähe von Wohn- und Arbeitsplätzen.
- Umwelt:** Die zu erwartende deutliche Zunahme des MIV im Gebiet wird durch die Tramlinie wesentlich abgemildert.  
Tram ist ein wichtiger Baustein in der Verkehrsberuhigung (verkehrliche Wasserscheide) von Salina Raurica.  
Die Tramlinie wird mehrheitlich in das kommunale Erschliessungsnetz integriert und beansprucht somit kaum neue Flächen.
- Kosten:** ca. 60 Mio. CHF
- Termine:** mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tramverlängerung Allschwil-Letten

Verlängerung der Tramlinie 8 von der heutigen Endstation Neuweilerstrasse bis Allschwil-Letten. Die weitere Verlängerung entlang der Binnerstrasse Richtung Dorfkern ist für einen späteren Ausbauschritt zu prüfen und wird im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) definiert.

- Siedlung:** Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit Mischnutzung Arbeiten und Wohnen.  
Qualitative Verbesserung der öffentlichen Räume (Neugestaltung des Strassenraumes einschliesslich Plätzen).
- Wirtschaft:** Verbesserte Erreichbarkeit im Raum Allschwil.  
Netzergänzung, neue Haltestellen, bessere ÖV-Erschliessung von Allschwil, Erhöhung des Fahrkomforts.
- Umwelt:** Geringe Reduktion der Belastung durch Wegfall von Dieselbussen.  
Kein zusätzlicher Flächenverbrauch, Tramtrasse auf bereits bestehenden Verkehrsflächen.

Kosten: ca. 20 Mio. CHF  
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Expresstram Linie 10

Das Leimen-/Birsigtal ist stadtnah und dicht besiedelt, verfügt aber weder über eine Hochleistungsstrasse noch über eine S-Bahn. Im Rahmen der aktuell laufenden Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) zeigen die Zwischenergebnisse, dass mittelfristig eine Beschleunigung der radialen Tramlinien im Leimental die massgebende Handlungsoption darstellt. Zur Verbesserung der verkehrlichen Anbindung ist es naheliegend, die Leistungsfähigkeit der bestehenden Tramlinien (Linien 10 und 17) mittels einer Funktionstrennung zu verbessern. Dies durch Beschleunigung einer der beiden Linien mit selektiver Haltestellenbedienung. Dazu sind an Haltestellen mit Durchfahrt umfangreiche Sicherungsmassnahmen vorzunehmen.

Siedlung: Das bereits dicht besiedelte Gebiet wird aufgewertet und durch einen schnellen ÖV vernetzt.

Die Massnahme kann einen Beitrag für die weitere Erhöhung der Siedlungsdichte leisten.

Wirtschaft: Deutliche Fahrzeitreduktion zwischen Ettingen – Basel SBB (inkl. Margarethenstich) bringt deutlich positiven Effekt.

Das dicht besiedelte Gebiet wird deutlich besser erreichbar und besser vernetzt. Die P&R Anlage in Oberwil wird besser angebunden. Weitere P&R Anlagen können sinnvoll eingebunden werden.

Umwelt: Mittlerer Modal Split-Effekt. Der ÖV wird deutlich attraktiver und besser auf das überregionale Netz (Basel SBB) angebunden.

Es werden keine zusätzlichen Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets beansprucht.

Kosten: ca. 20 Mio. CHF  
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

ÖV-Korridor Reinach -  
Dornach

Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südumfahrung Basel" wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Tramlinien 11 und 10 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach geprüft und die Machbarkeit nachgewiesen. Die gemachten Abklärungen genügen jedoch nicht, um bereits definitive Entscheide zu treffen.

Zur Realisierung des Vorhabens wären im Wesentlichen eine neue Brücke über die Schweizerische Hauptverkehrsstrasse 18 sowie eine neue Tramunterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsbrücke bzw. bei den Kreiseln Dornacherstrasse - Bruggstrasse nötig. Es ist davon auszugehen, dass die bestehende Brücke ersetzt werden muss. Eine eigene Verkehrsfläche für den öffentlichen Verkehr ist auf dieser stark staugefährdeten Achse äusserst wichtig. Kurzfristige Massnahmen im Langsamverkehr sind in den LV-Paketen des Agglomerationsprogramms enthalten. Die Konkretisierung der ÖV-seitigen Massnahmen erfolgt nach Abschluss der ELBA-Planung. Darin ist auch die weitere Verknüpfung mit dem Umfeld, insbesondere Richtung Leimental, zu prüfen.

Siedlung: Die Erreichbarkeit des Gewerbegebietes "Kägen" mit vielen Arbeitsplätzen wird mittels eines neuen und attraktiven ÖV-Angebotes für eine grosse Anzahl von Personen/Pendler erhöht.

Wirtschaft: Verbesserte wie auch neue, attraktive ÖV-Erschliessung mit direktem Zugang zu den SBB-Bahnhöfen Dornach-Arlesheim und Basel SBB. Zusätzliche Steigerung der Standortattraktivität des wichtigen Gewerbegebietes "Kägen".

Umwelt: Förderung einer nachhaltigen und umweltschonenden Mobilität in einem dafür prädestinierten, mit vielen Arbeitsplätzen ausgestatteten Arbeits- und Einkaufsgebiet.

Kosten: Kostenschätzung 34.5 Mio. CHF  
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)

Die Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dreispitz und St. Jakob stellt eine Querverbindung zwischen den ÖV-Einfallachsen aus dem Birseck und dem Ergolz-/ Fricktal dar und ermöglicht das Anbieten einer zusätzlichen Linie im Quartier Gundeldingen mit neuer Anbindung nach Osten. Weiter kann eine direkte Fahrmöglichkeit vom Sport- und Eventraum St. Jakob an den Bahnhof Basel SBB geschaffen werden. In Abhängigkeit der Entwicklungen im Bahnhofsgelände Muttenz (Polyfeld) kann die neue Strecke später via Polyfeld an den Bahnhof Muttenz verlängert werden.

Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung resultierte aus der Tramnetzplanung 2020. Als nächster Schritt gilt es eine Parlamentsvorlage für die Erarbeitung einer Vorstudie aufzugleisen.

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	Erhöhter Gesamtnutzen des Tramnetzes Weitere Effekte und Nutzen sind noch nicht untersucht.
Umwelt:	noch nicht untersucht
Kosten:	ca. 45 Mio. CHF (+/- 50%)
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein

Die Waldenburgerbahn verkehrt in den Spitzenstunden im 15' Takt zwischen Liestal und Waldenburg. Aufgrund der durchgehend einspurigen Strecke sind Zugskreuzungen nur an den Kreuzungsstationen möglich. Um eine höhere Flexibilität bei der Fahrplangestaltung zu erreichen und die Fahrplanstabilität zu erhöhen, muss der Abschnitt Lampenberg-Hölstein auf Doppelspur ausgebaut werden.

Siedlung:	Aufwertung des gesamten Korridors (Waldenburgertal)
Wirtschaft:	Höhere Erreichbarkeit des Waldenburgertals. Grössere Flexibilität für Fahrplangestaltung und höhere Fahrplanstabilität.
Umwelt:	Geringer Modal Split Effekt mit entsprechender Reduktion der strassenbedingten Luftbelastung
Kosten:	ca. 40 Mio. CHF
Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Innerhalb der Agglomeration ist das OeV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- Für die Regio S-Bahn Linien S1 und S 3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätsvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- Der Ausbau der Vorortslinien ist weiterzuführen.
- Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- Wo die Netzwirkung verbessert wird und/oder es die Nachfrage rechtfertigt, soll die Schieneninfrastruktur erweitert werden. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden.
- Die Verknüpfungspunkte zwischen den zubringenden Bussen und den Bahnen sind zu optimieren. Ebenso diejenigen zwischen den individuellen, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Langsamverkehr. Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden.
- Eine grenzüberschreitende Tarifierung der OeV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der sub-

Planungsanweisungen

jektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.  
i) Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.

Die zuständigen, kantonalen Stellen werden angewiesen, eine Strategie für die Fahrplanstabilität des strassenseitigen ÖV auszuarbeiten. Dabei sind Konflikte mit dem übrigen Verkehr zu minimieren.

Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen:

- Tramerschliessung Salina-Raurica (1. Etappe)
- Tramerschliessung Salina-Raurica (2. Etappe)
- Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen
- ÖV-Drehscheibe Laufen
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- Schienenanbindung Süd Auhafen Muttenz (Güterverkehr)

#### **Zwischenergebnis**

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

- Neue Tramverbindung Dreispitz
- Tramverlängerung Allschwil-Letten
- Expresstram Linie 10
- ÖV-Korridor Reinach-Dornach
- Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein

#### **Vororientierung**

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- Neues Wendegleis Aesch
- Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)
- **Tramtunnel Bruderholz**
- Tramverbindung Binningen-Oberwil
- Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)

## A. Ausgangslage

Am 7. Mai 1987 beschloss der Landrat den Regionalplan "Radrouten im Kanton Basel-Landschaft". Am 29. Oktober 1998 hat der Landrat den revidierten und ergänzten Regionalplan Radrouten unter Miteinbezug des Bezirkes Laufen beschlossen. Gleichzeitig wurde der dritte Rahmenkredit bewilligt, um die letzte Etappe des Radroutennetzes zu realisieren. Vom gesamten Netz von 297 km sind bisher rund 200 km ausgebaut und mit Wegweisern ausgeschildert.

Die kantonalen Radrouten dienen primär dem täglichen Veloverkehr. Die Linienführung muss deshalb möglichst direkt und hindernisfrei für eine zügige Fahrweise bei guter Verkehrssicherheit gewählt werden. Das Radroutennetz umfasst die wichtigen Längsachsen in den Tälern des Kantons sowie die Querverbindungen dazu. Sämtliche Routen werden bis zu den Kantons- bzw. Landesgrenzen geführt und finden ihre Fortsetzung in den Nachbarkantonen, sei dies in Basel-Stadt, im hinteren Leimental, bei den Juraübergängen oder in Richtung Fricktal.

Das kantonale Radroutennetz wird von nationalen und regionalen touristischen Routen ergänzt. Diese Routen basieren auf den Angaben der Stiftung "Veloland Schweiz" für die Schweizer Radwanderwege sowie der Radwanderkarte der Region Nordwestschweiz, Oberelsass und Südlicher Schwarzwald mit dem Dreiland-Radweg. Andererseits wird das Kantonsnetz aber auch in diversen Gemeinden durch lokale, feingliedrige kommunale Radrouten ergänzt und verfeinert.

Gemäss § 6 Abs. 2 des kantonalen Strassengesetzes sind die Radrouten nach der Fertigstellung Bestandteil des Gemeindestrassennetzes. Die bauliche und betriebliche Gestaltung wird vielmals aufgrund der örtlichen Gegebenheiten und Anforderungen sowie gestützt auf die Projektierungsrichtlinien für die Radrouten im Kanton Basel-Landschaft im Rahmen der Projektierung definiert. Dabei gilt für Konfliktstellen der Grundsatz, Massnahmen nach Möglichkeit sowohl für routinierte als auch für weniger verkehrsgewohnte Radfahrer zu treffen.

## B. Ziele

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. (KORE)
- Für eine ökologisch sinnvolle Mobilität sind die räumlichen Voraussetzungen weiterzuentwickeln. (KORE)
- Mit dem Veloverkehr soll eine nachhaltige und gesunde Mobilität im Kanton Basel-Landschaft gezielt gefördert werden.
- Die Verkehrssicherheit ist gezielt zu verbessern.
- Das kantonale Radroutennetz ist möglichst rasch zu realisieren.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |                                 |  |
|---------------------------------|--|
| Verkehr                         | <ul style="list-style-type: none"><li>Förderung einer nachhaltigen und gesunden Mobilität</li><li>Förderung des Veloverkehrs</li></ul>   |
| Siedlung                        | <ul style="list-style-type: none"><li>Schutz der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen</li><li>Schaffung und Erhalt von sicheren Radrouten insbesondere für den Bereich zwischen 3 - 5 km</li></ul> |
| Erholung/Wohlfahrt              | <ul style="list-style-type: none"><li>Gesundheitsförderung</li></ul>   |
| Soziale Aspekte                 | <ul style="list-style-type: none"><li>Verbesserung der Erreichbarkeit der öffentlichen Bauten und Anlagen</li><li>Förderung der sozialen Kontakte unter den BewohnerInnen</li></ul>  |
| Wirtschaftliche Aspekte         | <ul style="list-style-type: none"><li>Primär: Erschliessung von Räumen des täglichen Verkehrs</li><li>Sekundär: Tourismusförderung</li></ul>   |
| Voraussichtliche Kosten für den | <ul style="list-style-type: none"><li>Okt. 1998: Rahmenkredit 3. Etappe 25 Mio. CHF</li></ul>  |

Kanton (inkl. Einbezug des Laufentals)

Umwelt

Natur/Landschaft  
Grundwasser/Boden  
Lärm/Luft

- kein Gefährdungspotenzial
- kein Gefährdungspotenzial
- Entlastung anderer Verkehre/Verminderung der Emissionen
- lautlose Fortbewegungsart/Mobilität

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton stellt das Radroutennetz (auf der Basis des Radroutenplans von 1998) bis 2020 fertig und optimiert es weiter.
- b) Verkehrsintensive Einrichtungen sind soweit möglich über kantonale Radrouten zu erschliessen.
- c) Der Kanton signalisiert das Netz der kantonalen Radrouten und sorgt für den Unterhalt der Signalisation.

Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Das Radroutennetz gemäss der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur wird festgesetzt.

## A. Ausgangslage

Das Wanderwegnetz im Kanton Basel-Landschaft umfasst rund 1'100 km. Gemäss Bundesauftrag haben die Kantone dafür zu sorgen, dass die Wanderwege unterhalten und gekennzeichnet werden, dass diese Wege möglichst frei und gefahrlos begangen werden können und dass der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist.

Mit Beschluss vom 6.12.1993 hat der Landrat den Regionalplan Fuss- und Wanderwege mit zugehörigem Dekret genehmigt (in Kraft seit 1.1.1994). Mit Beschluss vom 18.9.1997 erfolgte die Ergänzung mit den Teilplänen für den Bezirk Laufen (in Kraft seit 1.1.1998).

Mit dem Erlass des Richtplanes wurden der Regionalplan Fuss- und Wanderwege und das dazugehörige Dekret aufgehoben. Die Bestimmungen betr. der Wanderwege wurden in den Richtplan und das vorliegende Objektblatt integriert.

Mit Beschluss vom 7. Dezember 2010 hat der Landrat einem Verpflichtungskredit für die Überprüfung und Neusignalisation des Wanderwegnetzes zugestimmt. Entsprechend den Qualitätszielen, wie sie für das Wanderwegnetz in der Schweiz definiert sind, ist auch für das Baselbieter Wanderwegnetz die Qualitätssteigerung das Hauptziel. Dies bedeutet: attraktivere Wegführungen, weniger Hartbelagsflächen, bessere Anbindung an den öffentlichen Verkehr, eindeutige und klare Signalisation. Dabei ist nicht auszuschliessen, dass das bestehende Wanderwegnetz in seiner Gesamtheit reduziert wird, da Parallelrouten und Redundanzen eliminiert werden. Auf eine eigentliche Erweiterung des Wanderwegnetzes wird bewusst verzichtet.

Für die Überprüfung des Wanderwegnetzes wird der Kanton in mehrere zusammenhängende Wandergebiete unterteilt, die jeweils separat bearbeitet werden. Neue resp. überarbeitete Wanderwegnetze liegen für das Laufental und den Bezirk Arlesheim westlich der Birs sowie für die Gemeinden rund um den Gempfen vor.

## B. Ziele

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. **(KORE)**
- Ein zusammenhängendes markiertes Wanderwegnetz soll aufgebaut und unterhalten werden.
- Das Wanderwegnetz soll möglichst frei und gefahrlos begehbar sein. Der Hartbelagsanteil soll ausserorts auf maximal 10% begrenzt sein.
- Bei neuen Wanderwegen ist auf sensible Gebiete Rücksicht zu nehmen.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |   |
|--|---|
| Verkehr                                | ▪ Beitrag für eine nachhaltige und gesunde Mobilität in der Region Basel                  |
| Siedlung                               | ▪ keine   |
| Erholung/Wohlfahrt                     | ▪ Erschliessung von Räumen für die Extensiverholung                                       |
|  | ▪ Gesundheitsförderung  |
| Soziale Aspekte                        | ▪ Naherholung, Begegnungsmöglichkeiten  |
| Wirtschaftliche Aspekte                | ▪ Tourismusförderung  |
|  | ▪ mögliche Konflikte zu Interessen der Landwirtschaft (Verteerung von Hoferschliessungen) |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | ▪ ca. 80'000-90'000 CHF pro Jahr für Markierung   |

Umwelt

- |                   |   |
|-------------------|---|
| Natur/Landschaft  | ▪ zu intensive Nutzung bei Feuerstellen möglich |
| Grundwasser/Boden | ▪ keine   |
| Lärm/Luft         | ▪ keine   |

#### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Wanderwege mit Hartbelag ausserhalb der Baugebiete sind nach Möglichkeit durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege ohne Hartbelag zu ersetzen. Wanderwege ausserhalb der Baugebiete, die neu auf einer grösseren Strecke mit Hartbelag versehen werden, sind zu ersetzen.
- b) Wanderwege stehen dem Motorfahrzeugverkehr grundsätzlich nicht offen; ausgenommen sind Fahrzeuge der Land- und ~~Forstwirtschaft~~ ~~Waldwirtschaft~~ sowie der öffentlichen Dienste.
- c) Wanderwegverbindungen auf stark befahrenen Strassen oder auf Strassen, die für den Motorfahrzeugverkehr geöffnet werden müssen und bei denen keine verkehrsberuhigenden Massnahmen die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger gewährleisten, sind nach Möglichkeit durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu ersetzen.
- d) Historische Verkehrswege ausserhalb des Baugebietes, die sich als Wanderwege eignen, sind in das Wanderwegnetz einzubeziehen.

Planungsanweisungen

- a) Die Gemeinden übernehmen die im Richtplan festgesetzten Wanderwege in ihren Strassenetzplan bis spätestens 2015. Sie erweitern dazu ihre Strassenetzpläne über das ganze Gemeindegebiet und passen ihre Strassenreglemente an.
- b) Der Kanton (BUD/~~VSGD~~) nimmt im Rahmen von Foren und Arbeitsgruppen mit den Freizeit- und Sportverbänden den Konfliktpunkt Biken/Wandern auf und führt diesen einvernehmlichen Lösungen zu.

Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

Die Wanderwege gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur werden festgesetzt.

Die in Zusammenarbeit und Abstimmung mit einer Gemeinde vorgenommenen Änderungen am Wanderwegnetz werden im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen.

### A. Ausgangslage

Direkte, sichere und attraktive Fusswegnetze tragen zu einer lebenswerten Siedlung bei.

Der Bund beauftragt deshalb die Kantone dafür zu sorgen, dass Fusswege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden, dass diese Wege möglichst frei und gefahrlos begangen werden können und dass der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist. Zentraler Akteur hier ist aber die Gemeinde.

Mit Beschluss vom 6.12.1993 hat der Landrat den Regionalplan Fuss- und Wanderwege mit zugehörigem Dekret genehmigt (in Kraft seit 1.1.1994). Mit Beschluss vom 18.9.1997 erfolgte die Ergänzung mit den Teilplänen für den Bezirk Laufen (in Kraft seit 1.1.1998).

Mit dem Erlass des Richtplanes werden der Regionalplan Fuss- und Wanderwege und das dazugehörige Dekret aufgehoben. Die Bestimmungen betr. der Fusswege werden in den Richtplan und das vorliegende Objektblatt integriert.

### B. Ziele

- a) Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. ~~(KORE)~~
- b) Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen sowie Einkaufsläden sollen durch direkte, sichere und attraktive Fusswegnetze erschlossen werden.
- c) In Ortszentren ist die Einrichtung von Begegnungszonen zu prüfen.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	▪ Erhöhung der Sicherheit für FussgängerInnen
	Siedlung	▪ Steigerung der Siedlungsqualität
	Erholung/Wohlfahrt	▪ Gesundheitsförderung
	Soziale Aspekte	▪ verbesserte Erreichbarkeit der öffentlichen Bauten und Anlagen für alle Bevölkerungsgruppen
		▪ Förderung der sozialen Kontakte unter den Bewohner und BewohnerInnen
	Wirtschaftliche Aspekte	▪ keine
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine
Umwelt	Natur/Landschaft	▪ keine
	Grundwasser/Boden	▪ keine
	Lärm/Luft	▪ lautlose Fortbewegungsart/Mobilität

#### **D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.
- b) Fusswegnetze setzen sich zusammen aus:
  - Fusswegen, Begegnungszonen, Fussgängerzonen
  - Fussgängerverbindungen auf Trottoirs und Fussgängerstreifen
  - Fussgängerverbindungen auf Strassen, die dem Motorfahrzeugverkehr im allgemeinen nicht offen stehen oder die verkehrsberuhigende Massnahmen aufweisen. Schwach befahrene Erschliessungsstrassen können als Verbindungsstücke dienen.

Planungsanweisungen

Die Gemeinden ergänzen ihren Strassennetzplan mit einem Fusswegnetz im Sinne von Art. 2 FWG.

### A. Ausgangslage

Historische Verkehrswege, deren Geländeformen (z.B. Böschungen, Hohlwege) oder begleitende Elemente (z.B. Wegkreuze, Brücken) gelten als Kulturdenkmäler, also als von Menschenhand geschaffene Werke von besonderer Bedeutung. Beim Schutz der historischen Verkehrswege geht es somit um den Erhalt des historischen Kulturgutes, gleichzeitig aber auch in bedeutendem Masse um den Erhalt landschaftsprägender Elemente, die historische Verkehrswege doch häufig begleiten. Ihr Verschwinden hätte nicht nur den Verlust eines Teils des historischen Erbes zur Folge, sondern würde gleichzeitig auch eine Verminderung der landschaftlichen Vielfalt bedeuten.

Mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS), das am 1. Juli 2010 in Kraft trat, wurden durch den Bund Grundlagen geschaffen, welche die Kantone bei der Erstellung ihrer Richtpläne zu berücksichtigen haben. Beim IVS handelt es sich um ein Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG).

Als historische Verkehrswege gelten Wege, Strassen und Wasserwege aus früheren Epochen, deren Substanz mindestens abschnittsweise erhalten ist und die durch historische Dokumente belegt sind.

Das Bundesinventar (d.h. Strecken von nationaler Bedeutung) umfasst im Kanton Basel-Landschaft rund 3.2 km der Kategorie "mit viel Substanz" und rund 59 km der Kategorie "mit Substanz". Der Kanton hat zusätzlich die Strecken von regionaler und lokaler Bedeutung erheben und dokumentieren lassen. Inventarkarte, Geländekarte und Objektbeschreibungen sind unter [www.geo.bl.ch](http://www.geo.bl.ch) einsehbar.

### B. Ziele

- a) Der Pflege des Ortsbildes und dem Erhalt der Kulturdenkmäler ist vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken. (KORE)
- b) Ästhetisch hochwertige und kleinräumig gegliederte Landschaften sowie regionaltypische Landschaften sind zu erhalten und zu fördern. (KORE)
- c) Die historischen Verkehrswege sind durch ortsplanerische Schutzmassnahmen zu sichern.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr

- Strassenabschnitte, die Bestandteil des IVS sind, unterliegen erhöhten Anforderungen bei Sanierung und Ausbau

Siedlung

- Erhaltung wichtiger Elemente der Baselbieter Kulturlandschaft

Erholung/Wohlfahrt

- Erhaltung von attraktiven Elementen in den Erholungsgebieten

Soziale Aspekte

- Erhaltung identitätsstiftender Kulturelemente

Wirtschaftliche Aspekte

- Förderung des sanften Tourismus

Voraussichtliche Kosten für den Kanton

- keine

Umwelt

Natur/Landschaft

- Erhaltung wichtiger Elemente der Baselbieter Kulturlandschaft

Grundwasser/Boden

- keine

Lärm/Luft

- keine

#### **D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) An der langfristigen Erhaltung der historischen Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung besteht ein kantonales Interesse.
- b) Kanton und Gemeinden nehmen ihre Verantwortung für die Erhaltung und Entwicklung der historischen Verkehrswege wahr.
- c) Sie berücksichtigen das IVS in der Interessensabwägung bei Planungen und bei der Realisierung von raumwirksamen Vorhaben.

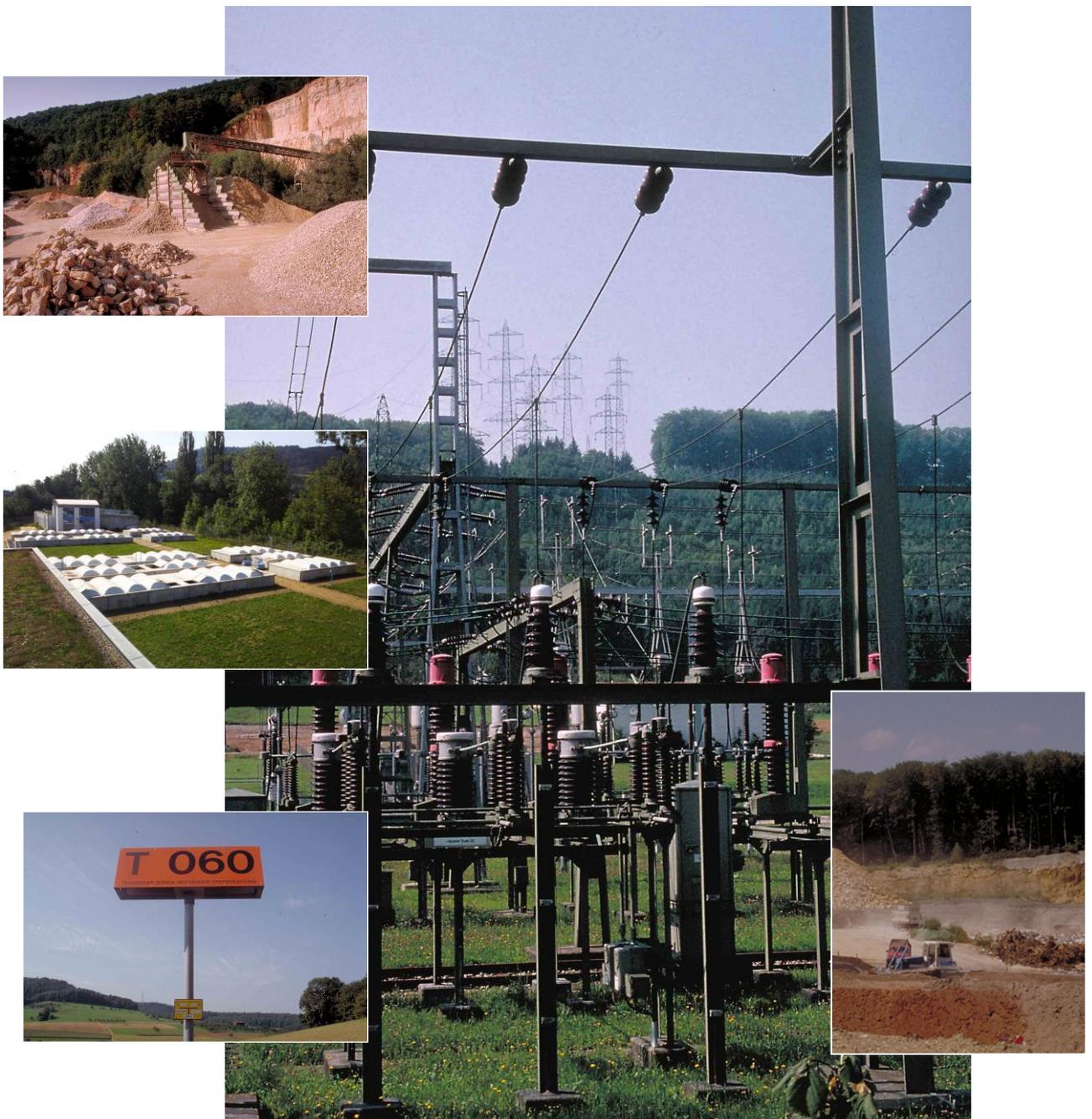
Planungsanweisungen

- a) Kanton und Gemeinden berücksichtigen die historischen Verkehrswege in ihrer Richt- resp. Nutzungsplanung.
- b) Kanton und Gemeinden zeigen in ihren Planungsberichten gemäss Art. 47 RPV auf, wie sie die historischen Verkehrswege berücksichtigen.
- c) Kanton und Gemeinden fördern Kenntnis und Wissen über die historischen Verkehrswege durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit.
- d) Historische Verkehrswege, die sich als Wanderwege eignen, sind vom Kanton in das Wanderwegnetz einzubeziehen.
- e) Die Gemeinden übernehmen den Verlauf der historischen Verkehrswege der Kategorien "mit viel Substanz" und "mit Substanz" als orientierenden Inhalt in ihre Strassennetzpläne.

# **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft Ver- und Entsorgung**

**Versorgung  
Energie  
Entsorgung**

**VE1  
VE2  
VE3**



## **A. Ausgangslage**

Das Grundwasser ist die wichtigste Ressource zur Versorgung mit Trink- und Brauchwasser. Der Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen stellt deshalb eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand dar.

Die Wasserbeschaffung im Kanton ist dezentral organisiert. Praktisch jede Gemeinde besitzt eine eigene Wasserversorgung. Die Trinkwassernetze sind allerdings zusammengeschlossen, um im Bedarfsfall Wasser von den Nachbarwasserversorgungen zu beziehen. Das System der dezentralen Wasserversorgung hat sich aus folgenden Gründen in den letzten Jahre sehr bewährt:

- Es besteht eine grosse Versorgungssicherheit, da verschiedene Grundwasserleiter für die Trinkwasserversorgung genutzt werden. In Fällen von Verunreinigungen kann jeweils auf ein anderes Grundwasserfließsystem zurückgegriffen werden.
- Die Versorgungsnetze haben eine überblickbare Grösse und können deshalb von den gemeindeeigenen Wasserversorgungen betrieben werden.
- Die lokale Trinkwassergewinnung verstärkt den Schutz des Grundwassers. Ohne diese Nutzung müsste der Gewässerschutz ebenfalls gewährleistet werden (Grundsatz im Gewässerschutzgesetz), der offensichtliche Nutzen des Schutzes für den Menschen wäre aber geringer.
- Der Energieverbrauch in kleineren und mittleren Wasserversorgungen ist oft geringer als in grossen Versorgungsgebieten, da Quellen genutzt werden können, die in freiem Gefälle ins Netz fließen (keine Pumpenenergie).
- Kleinere und mittlere Wasserversorgungen bieten eine grössere Versorgungssicherheit, da sie gegen äussere Einflüsse (Naturgefahren, menschliche Einwirkungen) weniger gefährdet sind bzw. im Fall eines Versorgungsunterbruchs weniger Personen betroffen sind.

Gerade in den dicht besiedelten Räumen im Birs- und Ergolzthal, müssen Flächen für die Grundwassernutzung freigehalten werden, um auch in Zukunft genügend Raum für die Grundwassergewinnung bereit zu stellen. Die Nutzung von zuvor freigehaltenen Flächen (z.B. Schutzzonen) durch den Menschen bewirkt einen zusätzlichen Eintrag von unerwünschten Stoffen und gefährdet damit langfristig die Wasserversorgung. Grundwassersysteme können auch mit grossem technischem Aufwand nicht soweit isoliert werden, dass keine Schadstoffe ins Trinkwasser gelangen.

Die chemische Qualität des Grundwassers im Kanton entspricht praktisch überall Trinkwasserqualität. Trotzdem können in vielen Fällen Stoffe nachgewiesen werden, die im Grund- und Trinkwasser unerwünscht sind, und längerfristig eine Aufbereitung verlangen (z.B. Stoffe aus Altlasten).

Die mikrobiologische Grundwasserqualität entspricht zeitweise nicht Trinkwasserqualität. Betroffen sind Karstquellen und Grundwasserbrunnen in der Nähe von Flüssen. In diesen Fällen muss die Belastung durch Optimierung der Schutzzonen und Nutzungseinschränkungen reduziert werden.

Das Konzept der Grundwasserschutzzonen umfasst drei Bereiche: den Fassungsbereich S1, die engere Schutzzone S2 und die weitere Schutzzone S3. Mit der Schutzzone S2, soll verhindert werden, dass abbaubare Substanzen oder Mikroorganismen in die Fassungen gelangen. Für schlecht abbaubare Stoffe, die in erhöhten Konzentrationen auftreten, werden Zuströmbereiche ausgedehnt, aus denen 90% des Grundwassers in einer Fassung stammt. In diesen Zuströmbereichen werden dann Massnahmen zur Reduzierung der Stoffeinträge eingeleitet.

Viele der heutigen Schutzzonen stammen aus einer Zeit, als der Gewässerschutz erst im Aufbau war und die Instrumente zur vertieften Systembetrachtung nicht vorhanden waren. In den letzten Jahren sind verschiedene Methoden entwickelt worden, die eine differenzierte Betrachtung der Grundwasserzirkulation erlauben. Erste Überprüfungen der Schutzzonen zeigen, dass sowohl in Karstgebieten wie auch in den Lockergesteinsgrundwasserleitern der Täler die neuen Dimensionierungen wesentlich von den bisherigen Schutzzonenperimetern abweichen können und dass die bestehenden Grundwasserschutzzonen oft nur einen minimalen Schutz vor Verunreinigungen bieten können. Ein wesentlicher Grund dafür ist der oft heterogene Aufbau der Grundwasserleiter mit teilweise schlechter Filterwirkung im Untergrund. Die Anpassung der Schutzzonen an die effektiven hydrogeologischen Gegebenheiten ist deshalb eine zentrale Aufgabe zur Sicherung der guten Grundwasser- und Trinkwasserqualität in den nächsten Jahren.

**B. Ziele**

- a) Bestehende und künftig mögliche Gebiete für Grundwassernutzungen, Anreicherungsgebiete sowie wichtige Grundwasserträger sind zu schützen. ~~(KORE)~~
- b) Die Grundwasservorkommen werden in qualitativer und quantitativer Hinsicht nachhaltig geschützt und bewirtschaftet.
- c) Die bestehenden Grundwasserschutzzonen werden flächenmässig beibehalten und, wo aufgrund hydrogeologischer Überprüfung notwendig, in ihrer Ausdehnung angepasst.
- d) Die Trinkwasserversorgung aus Grundwasser ist ohne oder mit lediglich einer einstufigen Trinkwasseraufbereitung gewährleistet.

**C. Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	▪ keine
	Siedlung	▪ bauliche Einschränkungen je nach Schutzzone, Erhaltung von Freiräumen zwischen Siedlungen
	Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung von Gebieten für die Erholung mit extensiver Nutzung
	Soziale Aspekte	▪ Erhaltung von Grünflächen für die Erlebbarkeit der Natur und zur Erfahrung der Trinkwasserherkunft
	Wirtschaftliche Aspekte	▪ Die Wasserversorgungen sind unabhängig und werden von der öffentlichen Hand (Gemeinden) betrieben. In den Grundwasserschutzzonen gelten Einschränkungen insb. der landwirtschaftlichen und <del>waldforst</del> wirtschaftlichen Nutzung zur Erhaltung der Grundwasserqualität.
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine
Umwelt	Natur/Landschaft	▪ Erhaltung von Freiräumen und Erholungsgebieten zwischen den Siedlungen
	Grundwasser/Boden	▪ Sicherstellung der nachhaltigen Nutzung und des Schutzes der Bodenfläche und der Bodenfunktionen
	Lärm/Luft	▪ keine

**D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Die Wasserversorgung wird durch die lokale (dezentrale) Nutzung des Grundwassers sichergestellt.</li> <li>b) Die bestehenden Grundwasserschutzzonen werden erhalten und wo notwendig neuen Erkenntnissen angepasst.</li> <li>c) Die Nutzung des Grundwassers als Trinkwasser hat Vorrang gegenüber anderen Nutzungen.</li> </ul>
Planungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none"> <li>a) Kanton und Gemeinden überprüfen die bestehenden Grundwasserschutzzonen. Sie sorgen gemeinsam für deren Ausweisung und Sicherung nach neuen hydrogeologischen Erkenntnissen.</li> <li>b) Der Kanton scheidet Zuströmbereiche zu den Grundwasserfassungen aus.</li> <li>c) Der Kanton reduziert oder beseitigt Emissionsquellen ins Grundwasser in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Wasserversorgungen und den Direktbetroffenen.</li> </ul>

## A. Ausgangslage

Die Wirtschaft ist auf Rohstoffe angewiesen. Der Kanton Basel-Landschaft hat jedoch mit Ausnahme des Laufentals keine bedeutende Abbautradition bei Steinen und Erden. Eine Selbstversorgung war nie möglich.

Salz dagegen ist einer der bedeutendsten Bodenschätze des Kantons. Das in Pratteln und Rheinfelden gewonnene Salz deckt nahezu den gesamten Schweizer Markt ab. Der Perimeter des Konzessionsgebiets ist Bestandteil des Konzessionsvertrags zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Schweizer Salinen AG. Der Konzessionsvertrag läuft im Jahr 2025 aus.

Der Abbau von Steinen und Erden führt zwangsläufig zu massiven Eingriffen in die Landschaft, zu erheblichen Belastungen der Umwelt sowie zu Konflikten mit den verschiedensten Schutz- und Nutzungsansprüchen im Raum. Deshalb ist eine Interessenabwägung notwendig.

Grössere Abbauvorhaben müssen deshalb zwingend in der Richt- und Nutzungsplanung behandelt werden. Bei Abbauvorhaben, deren Volumen mehr als 300'000 m<sup>3</sup> beträgt, muss zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Bei kleineren, lokalen Vorhaben genügt es, die notwendige Interessenabwägung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens vorzunehmen.

Der Abbau von Steinen und Erden im Kanton Basel-Landschaft erfolgt aufgrund des rechtskräftigen Abbaukonzepts Laufental, das vom Kanton Bern 1993 genehmigt wurde. Das Laufental ist der einzige Standort mit Abbau von Steinen und Erden von regionaler oder überregionaler Bedeutung im Kanton.

Der Kiesabbau erfolgt im Kanton Basel-Landschaft nur noch in der Kiesgrube Chlingental (Muttenz/Pratteln). Hier bestehen weitere Kiesvorkommen für die Erweiterung des Abbaustandorts.

## B. Ziele

- a) Neue Materialabbaustellen sind unter Berücksichtigung der Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz sowie Siedlung, Wald und Landschaft zu planen und zu bearbeiten. (KORE)
- b) Mit der Einhaltung der definierten Verfahren sollen raum- und umweltverträgliche Abbaustandorte geplant und realisiert werden können.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	▪ Mehrverkehr (LKW) in der Nähe der Abbaustellen
	Siedlung	▪ keine
	Erholung/Wohlfahrt	▪ keine
	Soziale Aspekte	▪ keine
	Wirtschaftliche Aspekte	▪ abnehmende Bedeutung
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine
Umwelt	Natur/Landschaft	▪ teilweise starke Beeinträchtigung des Landschaftsbilds ▪ potentielle neue Standorte für Amphibien, Reptilien und Pflanzen
	Grundwasser/Boden	▪ Wiederherstellung der Bodenfunktionen im Anschluss an die Nutzung nötig
	Lärm/Luft	▪ Beurteilung im Einzelfall

#### **D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) Vor der Ausscheidung neuer Abbaustandorte ist die Erweiterung der bestehenden Standorte zu prüfen.
- b) Neue Abbaustandorte für Steine und Erden richten sich nach dem Abbaukonzept Laufental (1993). Der Kiesabbau konzentriert sich auf den Standort Chlingental (MuttENZ/Pratteln).
- c) Neue Abbauvorhaben und Erweiterungen bestehender Abbaustandorte, deren Gesamtvolumen mehr als 100'000 m<sup>3</sup> beträgt, bedürfen einer Festsetzung im kantonalen Richtplan. Im Anschluss an die Festsetzung ist im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens eine Abbauzone gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz auszuscheiden.
- d) Für neue Abbauvorhaben und Erweiterungen bestehender Abbaustandorte, deren Gesamtvolumen zwischen 10'000 m<sup>3</sup> und 100'000 m<sup>3</sup> beträgt, ist im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens eine Abbauzone gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz auszuscheiden.
- e) Neue Abbauvorhaben und Erweiterungen bestehender Abbaustandorte, deren Gesamtvolumen weniger als 10'000 m<sup>3</sup> beträgt und die primär der lokalen Versorgung dienen, können im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens und mit einer Ausnahmbewilligung gemäss Art. 24 RPG bewilligt werden.
- f) Neue Abbaustandorte sind in den Vorranggebieten Natur und Landschaft nur dort möglich, wo die zentralen Natur- und Landschaftswerte nicht beeinträchtigt werden, oder aber unter der Bedingung, dass durch den Abbau (und evt. die Folgenutzung) eine nachweisliche ökologische Verbesserung entsteht.

Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

Folgender Abbau-Standort gemäss Richtplankarte wird festgesetzt:  
Erweiterung Abbaustandort Müsch (Wahlen) (Tonabbau)

##### **Zwischenergebnis**

Folgender Abbau-Standort wird als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:  
Erweiterung Abbaustandort Kiesgrube Chlingental (MuttENZ/Pratteln)

##### **Vororientierung**

Folgender Abbau-Standort wird als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:  
Neuer Abbaustandort Fiechten (Brislach) (Tonabbau)

### **A. Ausgangslage**

Anlagen für die Telekommunikation bilden heute eine unabdingbare Voraussetzung für die Wirtschaft - speziell für Dienstleistungsbetriebe. Eine gute Telekommunikationsinfrastruktur trägt auch entscheidend zur Qualität als Wohnstandort bei. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein grosses Interesse an einem guten und zukunftsgerichteten Infrastrukturangebot Telekommunikation.

In den letzten Jahren hat insbesondere der Mobilfunk eine immer grössere Bedeutung als Kommunikationsmittel erlangt. Mit dieser Entwicklung einhergehen sehr grosse Wachstumsraten beim Verkauf bzw. bei der Benützung entsprechender Geräte. Da zudem auch die Technologie immer weiter entwickelt wird, wird die dafür nötige Infrastruktur (neue Antennenstandorte) laufend ausgebaut, was zu Ängsten und Konflikten führt. Aus diesem Grund wird dem Dialog und der Abstimmung zwischen Gemeinden, Mobilfunkbetreibern und der zuständigen kantonalen Fachstelle (Lufthygieneamt beider Basel) besondere Bedeutung zugemessen.

### **B. Ziele**

- a) Neue Bauten und Anlagen der Telekommunikation, der Energieversorgung, der Wasserversorgung, der Abwasser- und Abfallentsorgung sind unter Berücksichtigung der Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz, der Gesundheit sowie von Siedlung, Wald und Landschaft zu erstellen. Sie sind wenn möglich mit bestehenden Anlagen zusammenzufassen. **(KORE)**
- b) Der Kanton ist in Zusammenarbeit mit den Anbietern von Fernmeldediensten bestrebt, der Bevölkerung und Wirtschaft unter Rücksichtnahme auf Mensch und Umwelt zukunftsgerichtete Telekommunikation anzubieten.
- c) Die Realisierung der Infrastruktur muss mit der angestrebten räumlichen Entwicklung abgestimmt werden.

### **C. Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft

- Verkehr
  - keine
- Siedlung
  - Zunahme von abgestimmten Antennenstandorten
- Erholung/Wohlfahrt
  - keine
- Soziale Aspekte
  - Zunahme der Erreichbarkeit
- Wirtschaftliche Aspekte
  - Wachstum im Bereich der Telekommunikationsbranche
- Voraussichtliche Kosten für den Kanton
  - keine

Umwelt

- Natur/Landschaft
  - abgestimmte Antennenstandorte ausserhalb Bauzonen (Synergieeffekte mit bestehenden Infrastrukturanlagen)
- Grundwasser/Boden
  - keine
- Lärm/Luft
  - Auswirkung der Strahlung nicht abschliessend beurteilbar

#### **D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) Der Kanton unterstützt die Versorgung des Kantonsgebiets mit Infrastruktur für die Telekommunikation.
- b) Mobilfunkanlagen gehören zur Infrastruktur des Baugebiets und sind daher grundsätzlich in der Bauzone anzubringen. Innerhalb des Siedlungsgebiets ist eine Zusammenlegung von Sendeanlagen auf wenige konzentrierte Standorte nicht generell anzustreben, damit die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch nichtionisierende Strahlung möglichst gering ist.
- c) Mobilfunkantennen können nur ausnahmsweise ausserhalb der Bauzone bewilligt werden, wenn sie standortgebunden sind; das ist namentlich dann der Fall, wenn
  - sie aus technischen oder topographischen Gründen auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen sind oder
  - wenn mit einem Standort einer Mobilfunkantenne ausserhalb der Bauzonen mehrere Standorte innerhalb der Bauzonen aufgehoben werden können oder
  - wenn die Mobilfunkanlage optimal in eine bestehende Infrastrukturanlage (z.B. Autobahn, Hochspannungsmast, bestehende Sendeanlage) integriert werden kann.
- d) Ausserhalb des Siedlungsgebiets ist eine grösstmögliche Konzentration der Antennen auf möglichst wenige Standorte anzustreben. Mögliche Standorte ausserhalb der Bauzonen sind auf allfällige Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz zu überprüfen.

Planungsanweisungen

Der Kanton lässt sich einmal jährlich die Netzplanungen der Betreiberfirmen mit Blick auf eine verbesserte Standortkoordination vorlegen.

#### A. Ausgangslage

Energie gehört zu den Ressourcen, welche sowohl heute als auch in Zukunft eine der Schlüsselgrößen für eine gut funktionierende Gesellschaft und Wirtschaft darstellen. Gemäss dem geltenden Energiegesetz vom ~~4. Februar 1991~~ 16. Juni 2016 will der Kanton, dass:

- a. eine ~~sichere, umweltgerechte, breit gefächerte und volkswirtschaftlich optimale Versorgung mit Energie gefördert wird~~ hohe Versorgungssicherheit im Kantonsgebiet gewährleistet ist;
- b. Energie sparsam, rationell und umweltschonend verwendet wird;
- ~~b.c.~~ der Endenergieverbrauch bis 2050 gegenüber dem Jahr 2010 insbesondere durch die Senkung des Heizwärmebedarfs um 40% reduziert wird;
- ~~c.d.~~ nichterneuerbare Energie möglichst durch erneuerbare Energie ersetzt wird der Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergieverbrauch (ohne Mobilität) bis 2030 auf mindestens 40% gesteigert wird;
- ~~d.e.~~ die Abhängigkeit von importierter nicht erneuerbarer Energie möglichst gesenkt ~~vermindert~~ wird.

Aufgrund der Zielsetzungen des kantonalen Energiegesetzes und speziell im Hinblick auf eine umweltschonende, diversifizierte und sichere Versorgung haben Kanton und Gemeinden ihre Handlungsspielräume im Energiebereich, speziell im Siedlungsraum unter Berücksichtigung von volkswirtschaftlichen Aspekten, der Versorgungs- und Betriebssicherheit auszuschöpfen.

#### B. Ziele

- a) Mit einer Energieplanung der Gemeinden sollen günstige Rahmenbedingungen für den rationellen Einsatz nichterneuerbarer Energien, die Nutzung erneuerbarer Energien und die Nutzung lokaler Abwärmequellen geschaffen werden (Umsetzung Nr. 5 der Energiestrategie).
- b) Langfristige Sicherung der eigenen Stromproduktion aus Wasserkraft bzw. deren Bezug, speziell auch Kleinwasserkraftwerke (Umsetzung Nr. 19).
- c) Die Verwendung von Holz für die Energiegewinnung wird, unter Einhaltung der ökologischen Ziele, gefördert (Umsetzung Nr. 20).
- d) Ausbau der WKK Anlagen und Wärmepumpenanlagen, insbesondere mit Erdsonden zur Nutzung von Umweltwärme und Tiefengeothermie (Umsetzung Nr. 21 und 22).
- e) Kontinuierlicher Ausbau der durch Solarenergie erzeugten Wärme (Sonnenkollektoren) und Elektrizität (Photovoltaikanlagen) (Umsetzung Nr. 23).
- f) Das wirtschaftlich nutzbare Biomasse-Potenzial wird ausgeschöpft. Der Bau von Biomasseanlagen wird regional koordiniert und gefördert. (Umsetzung Nr.24).
- g) Die Realisation von Windkraftanlagen im Kantonsgebiet wird unterstützt (Umsetzung Nr. 25).

#### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine
Siedlung	▪ lokal verstärkte Nutzung einzelner Energieträger
Erholung/Wohlfahrt	▪ dank weniger Emissionen, weniger Schäden an Bauten und Gesundheit
Soziale Aspekte	▪ positive Auswirkungen der Versorgungssicherheit und der Kalkulierbarkeit der Energiekosten auf die Gesellschaft
Wirtschaftliche Aspekte	▪ grössere Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern aus dem Ausland. Neue zukunftsträchtige Arbeitsplätze im KMU-Bereich
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ nicht bestimmbar

Umwelt	Natur/Landschaft	▪ Holznutzung wird verstärkt
	Grundwasser/Boden	▪ weniger Boden- und Gewässerverschmutzung durch Transport und Lagerung von Erdöl
	Lärm/Luft	▪ regional weniger Emissionen, speziell kleinerer CO <sub>2</sub> -Ausstoss

#### **D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze	<p>Der Kanton schafft die notwendigen Rahmenbedingungen, dass die Energie im Gebäudebereich rationell eingesetzt werden kann, durch:</p> <ul style="list-style-type: none"><li>a) Nutzung ortsgebundener hochwertiger Abwärme (z.B. langfristig zur Verfügung stehende Industrieabwärme);</li><li>b) Nutzung ortsgebundener niederwertiger Abwärme (z.B. Abwärme aus Abwasserreinigungsanlagen oder Schmutzwasserkanälen);</li><li>c) Nutzung regionaler erneuerbarer Energieträger (z.B. Biomasse wie Holzenergie, Geothermie)</li><li>d) Nutzung örtlich ungebundener Umweltwärme (z.B. Umgebungsluft, Sonnenenergie);</li><li>e) Verdichtung bereits bestehender Versorgungsgebiete mit leitungsgebundenen Energieträgern (z.B. Erdgasversorgung).</li></ul>
Planungsanweisungen	<ul style="list-style-type: none"><li>a) Der Kanton revidiert die gesetzlichen Grundlagen über die rationelle Energienutzung im Hinblick auf eine vermehrte rationelle Energienutzung im Gebäudebereich.</li><li>b) Der Kanton aktualisiert zusammen mit den Gemeinden den Abwärmekataster aus dem Jahre 1980.</li><li>c) Der Kanton erstellt eine Übersichtskarte über die Nutzung von Abwärmern aus Abwasserreinigungsanlagen und grösseren Schmutzwasserkanälen im Siedlungsgebiet.</li><li>d) Der Kanton ermittelt die potenziellen Standorte für Kleinwasserkraftwerke.</li><li>e) Der Kanton erstellt eine Karte für die Nutzung der Geothermie (Erdwärmesonden etc.).</li></ul>

### **A. Ausgangslage**

Die Versorgung mit Elektrizität ist eine Grundvoraussetzung für den Wirtschaftsstandort und den Lebensraum Basel-Landschaft. Die Bewilligung von elektrischen Übertragungsleitungen untersteht dem Bund. Er regelt mit dem Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) die Ausbauvorhaben der Netzbetreiber auf Stufe Höchstspannung für die nächsten Jahre. Der SÜL muss die kantonalen Richtpläne berücksichtigen. Die Kantone haben die Pflicht, die Vorgaben des Bundes zu berücksichtigen und die eigenen Tätigkeiten darauf abzustimmen.

Der Bund hat in der Verordnung über den Schutz vor Nichtionisierender Strahlung (NISV) Immissionsgrenzwerte und vorsorgliche Emissionsbegrenzungen für elektrische Übertragungsleitungen festgelegt. Diese sind bei der Erstellung, Änderung und beim Betrieb von Leitungen und der Ausweisung von Bauzonen zu beachten. Neue Bauzonen dürfen nur noch dort ausgeschieden werden, wo die Anlagegrenzwerte von bestehenden Leitungen eingehalten werden können. Dabei sind auch zukünftige Anlagen zu berücksichtigen.

Die elektrischen Übertragungsleitungen sind im Kanton Basel-Landschaft im Wesentlichen erstellt. Sie sind in der Richtplankarte als Ausgangslage dargestellt. Der Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) enthält als Vororientierung Leitungsbauvorhaben auf der SBB-Strecke Muttenz-Delémont sowie zwischen Therwil/Froloo und Sierentz/F. Das Plangenehmigungsverfahren für das Leitungsbauvorhaben Froloo-Sierentz wurde sistiert.

### **B. Ziele**

- a) Neue Bauten und Anlagen der Telekommunikation, der Energieversorgung, der Wasserversorgung, der Abwasser- und Abfallentsorgung sind unter Berücksichtigung der Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz, der Gesundheit sowie von Siedlung, Wald und Landschaft zu erstellen. Sie sind wenn möglich mit bestehenden Anlagen zusammenzufassen. **(KORE)**
- b) Die sichere Versorgung mit Elektrizität ist zu gewährleisten.
- c) Mit den Vorgaben der Richtplanung und dem frühzeitigen Einbezug von Kanton und betroffenen Gemeinden soll die Evaluation von raum- und umweltverträglichen neuen Linieneinführungen sichergestellt werden.

### **C. Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |   |
|--|---|
| Verkehr                                | ▪ keine                                       |
| Siedlung                               | ▪ lokale Beeinträchtigungen im näheren Umfeld |
| Erholung/Wohlfahrt                     | ▪ lokale Beeinträchtigungen im näheren Umfeld |
| Soziale Aspekte                        | ▪ keine                                       |
| Wirtschaftliche Aspekte                | ▪ Versorgungssicherheit                       |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | ▪ keine                                       |

Umwelt

- |                   |  |
|-------------------|--|
| Natur/Landschaft  | ▪ Freihaltung der wertvollen Natur- und Landschaftsgebiete |
| Grundwasser/Boden | ▪ Sanierung belasteter Standorte                           |
| Lärm/Luft         | ▪ keine  |

**D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) Kanton und betroffene Gemeinden sind vom Bund und den Leitungsinhaberinnen frühzeitig in die Planung und Evaluation von neuen Trassees und Leistungserhöhungen von elektrischen Übertragungsleitungen einzubeziehen.
- b) Der Bau von neuen elektrischen Übertragungsleitungen als Freileitungen ist in den Vorranggebieten Natur und Landschaft sowie in den Freiräumen Fließgewässer nicht zulässig.
- c) Bestehende Übertragungsleitungen sind durch unterirdische Verkabelungen zu ersetzen, soweit dies finanziell tragbar und technisch möglich ist.

Örtliche Festlegungen

Folgende elektrische Übertragungsleitungen gemäss Sachplan des Bundes (SÜL) werden im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen:

**Vororientierung**

Leitungszug 380 kV Froloo-Sierentz (Nr. 100 SÜL, Stand: 8.5.2006)  
Leitungszug 132 kV Muttenz-Delémont (Nr. 815 SÜL, Stand: 8.5.2006)

### **A. Ausgangslage**

Erdgas spielt eine immer grössere Rolle als Energieträger und damit auch der Transport dieses Rohstoffs. Dieser Transport erfolgt in Rohrleitungen.

Planung, Genehmigung, Bau und Betrieb von Rohrleitungsanlagen mit einem Druck > 5 bar werden gemäss Bundesgesetz über Rohrleitungsanlagen zur Beförderung flüssiger und gasförmiger Brenn- oder Treibstoffe (RLG) geregelt. Für Leitungen bis zu 5 bar, die in der Regel innerorts verlaufen, ist der Kanton Bewilligungsbehörde.

Gemäss Art. 5 der Rohrleitungsverordnung ist für die Plangenehmigung u.a. ein Bericht über die Abstimmung mit der Raumplanung, insbesondere mit der Richt- und Nutzungsplanung der Kantone, einzureichen.

Mit dem Bau der Transitgasleitung von Rodersdorf nach Lostorf wurde zwar die letzte grössere Erdgasleitung im Kanton BL gebaut. Sie dient jedoch hauptsächlich dem Transport von Erdgas nach Italien. Es ist deshalb davon auszugehen, dass der Ausbau des übergeordneten Erdgasnetzes vorerst nicht abgeschlossen ist.

### **B. Ziele**

- a) Neue Bauten und Anlagen der Telekommunikation, der Energieversorgung, der Wasserversorgung, der Abwasser- und Abfallentsorgung sind unter Berücksichtigung der Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz, der Gesundheit sowie von Siedlung, Wald und Landschaft zu erstellen. Sie sind wenn möglich mit bestehenden Anlagen zusammenzufassen. (KORE)
- b) Mit den Vorgaben der Richtplanung und dem frühzeitigen Einbezug von Kanton und betroffenen Gemeinden soll die Evaluation von raum- und umweltverträglichen neuen Linienführungen sichergestellt werden.

### **C. Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |   |
|--|---|
| Verkehr                                | ▪ keine   |
| Siedlung                               | ▪ keine   |
| Erholung/Wohlfahrt                     | ▪ keine   |
| Soziale Aspekte                        | ▪ keine   |
| Wirtschaftliche Aspekte                | ▪ temporäre Beeinträchtigung der landwirtschaftlichen Bodennutzung  |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | ▪ nicht bekannt (bei neuen Infrastrukturbauten (z.B. Strassen etc.) gilt gemäss RLG Art. 29 für Anpassungen von Erdgasleitungen das Verursacherprinzip) |

Umwelt

- |                   |  |
|-------------------|--|
| Natur/Landschaft  | ▪ temporäre Beeinträchtigung des Landschaftsbildes |
| Grundwasser/Boden | ▪ temporäre Beeinträchtigung der Böden             |
| Lärm/Luft         | ▪ keine  |

Planungsgrundsätze

**D. Beschlüsse**

- a) Kanton und betroffene Gemeinden sind vom Bund frühzeitig in die Planung und Evaluation von neuen Trassees für Rohrleitungen mit einem Betriebsdruck von mehr als 5 bar einzubeziehen.
- b) Der Bau von neuen Rohrleitungen ist in den Vorranggebieten Natur und Freiräumen Fließgewässer nicht angezeigt.

### A. Ausgangslage

Mit der Umsetzung der Verbrennungspflicht in der ganzen Schweiz erhalten Deponien mehr und mehr den Status von Endlagern für stabile, wenig umweltgefährdende Abfälle. Zudem wurde in vielen Bereichen die Verwertung stark ausgebaut, sodass auch die Menge der zu deponierenden Abfälle tendenziell sinkt. Trotzdem werden Deponien auch künftig ein wichtiges Element der Abfallbewirtschaftung bleiben und die erforderlichen Standorte müssen raumplanerisch rechtzeitig gesichert werden. Eine sichere Abfallentsorgung bildet auch eine Voraussetzung für die wirtschaftliche Standortgunst.

Gemäss Art. 31 des Umweltschutzgesetzes und Art. 17 der Technischen Verordnung über Abfälle (TVA) bestimmen die Kantone die Standorte der Abfallanlagen, insbesondere der Deponien und der wichtigen anderen Abfallanlagen. Sie weisen die vorgesehenen Standorte in ihren Richtplänen aus und sorgen für die Ausweisung der erforderlichen Nutzungszonen. Die TVA kennt drei Deponietypen: Inertstoff-, Reststoff- und Reaktordeponien.

Für die Entsorgung von Abfällen, die auf Reaktordeponien abzulagern sind, stehen im Kanton die Deponien 'Elbisgraben' Liestal/Füllinsdorf und 'Hinterm Chestel', Liesberg, zur Verfügung. Innerhalb der Deponie 'Elbisgraben' können auf einem separaten Teil auch Reststoffe abgelagert werden, sodass im Kanton für alle Abfallkategorien zeitgemässe Entsorgungsmöglichkeiten bestehen. Das verfügbare Restvolumen genügt sicher für den Zeitraum der nächsten 20 Jahre, sodass vor-derhand keine Massnahmen für eine zusätzliche Standortsicherung erforderlich sind.

Im Bereich der Inertstoffdeponien hat der Regierungsrat 1998 mit dem "Konzept für die Aushub- und Bauschuttentsorgung im Kanton Basel-Landschaft" die Grundsätze und die Verfahrensabläufe für die künftige Entsorgung festgelegt. In den Teilregionen 3 und 5 sind die entsprechenden Inertstoffdeponie-Standorte ("Höli", Liestal, "Asphof/Humbelsrain", Rothenfluh, "Strickrain", Sissach) auf Richtplan-Stufe festgesetzt worden. In weiteren Teilregionen sind verschiedene Planungen im Gange. Inertstoffdeponien, bei denen das Nutzungsplanverfahren abgeschlossen ist, werden als Ausgangslage dargestellt.

### B. Ziele

- a) Die für Deponien geeigneten Gebiete sind aufgrund eines regional abgestützten Evaluationsverfahrens zu bezeichnen. Die Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz sowie von Siedlung, Wald und Landschaft sind dabei zu berücksichtigen. (KORE)
- b) Die Menge der zu deponierenden Abfälle soll möglichst gering sein.
- c) Für die zu deponierenden Abfälle sind im Sinne der Vorsorge gesetzeskonforme Deponiemöglichkeiten sicher zu stellen.
- d) Mit der Einhaltung der im Konzept für die Aushub- und Bauschuttentsorgung definierten Verfahren sollen raum- und umweltverträgliche Inertstoffdeponie-Standorte geplant und realisiert werden können.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |  |  |
|--|--|
| Verkehr                                | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Zunahme des LKW-Verkehrs in der Nähe der Deponien</li> <li>▪ Optimierung von Transportdistanzen und Beschränkung des lokalen Verkehrsaufkommens durch Inertstoffdeponien in den Teilregionen</li> </ul> |
| Siedlung                               | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ mögliche Beeinträchtigung durch LKW-Verkehr</li> </ul>  |
| Erholung/Wohlfahrt                     | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>  |
| Soziale Aspekte                        | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>  |
| Wirtschaftliche Aspekte                | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Sicherung der Entsorgungsmöglichkeiten (insbesondere für den Bausektor)</li> </ul>  |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ keine</li> </ul>  |

Umwelt

- |                  |   |
|------------------|---|
| Natur/Landschaft | <ul style="list-style-type: none"> <li>▪ temporäre Beeinträchtigung des Landschaftsbildes und des Waldareals</li> </ul> |
|------------------|---|

- Grundwasser/Boden
  - Lärm/Luft
- Beurteilung im Einzelfall
  - Beurteilung im Einzelfall

#### D. Beschlüsse

##### Planungsgrundsätze

- Bei der Festlegung des Deponiebedarfs sind die verfügbaren Möglichkeiten zur Vermeidung und Verwertung von Abfällen zu berücksichtigen.
- Zur Optimierung von Transportdistanzen und zur Beschränkung des lokalen Verkehrsaufkommens hat die Planung von Inertstoffdeponie-Standorten innerhalb verkehrsmässig zusammenhängender Teilregionen zu erfolgen. Dabei ist gegebenenfalls eine Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen anzustreben.
- Das anzuwendende Evaluationsverfahren wird durch den Regierungsrat im Konzept für die Aushub- und Bauschuttentsorgung festgelegt.
- Standorte für Inertstoffdeponien bedürfen einer Festsetzung im kantonalen Richtplan. Im Anschluss an die Festsetzung ist im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens eine entsprechende Spezialzone auszuscheiden.

##### Planungsanweisungen

- In Regionen mit ungenügenden Möglichkeiten für die Ablagerung von Inertstoffen und überschüssigem Aushub (insbesondere Bezirk Arlesheim) sucht der Kanton in Abstimmung mit den Gemeinden, den Nachbarkantonen und dem grenznahen Ausland nach geeigneten Standorten zur Sicherung des regionalen Bedarfs.
- Das Konzept für die Aushub- und Bauschuttentsorgung im Kanton Basel-Landschaft ist periodisch zu überprüfen und zu aktualisieren und in Regionen mit Handlungsbedarf anzupassen.

##### Örtliche Festlegungen

#### Festsetzung

Folgende Inertstoffdeponie-Standorte gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

- "Höli", Liestal (Landratsbeschluss vom 14.12.2000; genehmigt durch UVEK am 2.8.2001)
- "Asphof/Humbelsrain", Rothenfluh (Landratsbeschluss vom 27.3.2003; genehmigt durch UVEK am 18.8.2004)

Als Einzugsgebiet für die Inertstoffdeponie "Asphof/Humbelsrain" gilt in der Regel der Bezirk Sissach. Die Erteilung der Baubewilligung und Betriebsbewilligung setzt verkehrstechnische Massnahmen voraus, welche den Sicherheitsbedürfnissen der schwächeren Verkehrsteilnehmer und -teilnehmerinnen (Schulkinder, VelofahrerInnen, usw.) Rechnung tragen.

- "Strickrain", Sissach (Landratsbeschluss vom 5.2.2004; genehmigt durch UVEK am 20.9.2004)
- "Eichenkeller", Reigoldswil (Erweiterung um 300'000 m<sup>3</sup>).

Das Projekt für die Inertstoffdeponie 'Eichenkeller' soll so etappiert werden, dass bei fehlenden oder zu geringfügigen Ablagerungsmengen ein Abschluss der Deponie und eine fachlich korrekte Rekultivierung des Areals bei einer Deponiegrösse von ca. 150'000 m<sup>3</sup> möglich bleibt.

#### Zwischenergebnis

Folgende Inertstoffdeponie-Standorte gemäss Richtplankarte werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

- "Elbis Nord", Füllinsdorf/Liestal (Landratsbeschluss vom 14.12.2000; genehmigt durch UVEK am 2.8.2001)

Der Standort "Elbis Nord" ist als Nachfolgestandort der Inertstoffdeponie "Höli", Liestal bzw. bei einem Verzicht auf deren Realisierung für die Teilregion 3 weiterzubearbeiten.

## **Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft Gebietsplanungen**

**Salina-Raurica (LRB vom 15.1.2009)**

**G1**



## A. Ausgangslage

KORE

Regionalplan  
Siedlung

Wirtschaft im Siedlungsraum: Leitsätze 1, 2, 4

Der Perimeter Salina-Raurica ist im Regionalplan Siedlung als Industrie- und Gewerbestandort von kantonaler Bedeutung festgehalten mit einem erheblichen Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutzobjekten (Objektblatt Nr. S 3.101).

Die Rheinebene umfasst ein Gebiet von 72.6 ha Bauzone (ohne Strassen); davon entfallen der Grossteil auf die Industriezone und ein kleinerer Teil auf die Gewerbezone.

Salina-Raurica

Die Untersuchungen im Rahmen der Gesamtplanung Salina-Raurica haben ergeben, dass zukünftig eine Differenzierung der Arbeitsgebiete zugunsten von Gewerbe und Dienstleistungen notwendig ist. Eine zentrale Aufgabe der Planung Salina-Raurica war es, wertschöpfungsstärkere Arbeitsplätze im Bereich Dienstleistungen ansiedeln zu können. In geringem Umfang müssen zentrale Funktionen wie Geschäfte auch mit Wohnen kombiniert werden können.

## B. Ziele

Regionalplan  
Siedlung

- Das Gebiet Industriezone Nord ist in wirtschaftlicher Hinsicht kantonales Interessensgebiet. D.h. es ist aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft sicherzustellen, dass unter Berücksichtigung der verschiedenen Konflikte die Voraussetzungen für eine gewerblich-industrielle Nutzung bestehen bleiben bzw. geschaffen werden.
- Das Gebiet Industriezone Nord weist - nicht zuletzt auch aufgrund seines Umfangs - zahlreiche gewichtige Konflikte auf. Eine adäquate Lösung ist nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts (Nutzung, Erschliessung, ev. Gestaltung) möglich.
- Planungsträgerin ist die Gemeinde (Objektblatt Nr. S 3.101).

Salina-Raurica

"Wir fördern die hohe Standortgunst für Wirtschaft und Gesellschaft und ermöglichen die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze für Industrie und Dienstleistung" (RRB Nr. 960 vom 12.6.2001). Die Entwicklung des Siedlungsraums wird nach den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft ausgerichtet. Die Bauökologie der Bauten entspricht dem höchsten Standard und die Energieversorgung wird zum grösstmöglichen Teil mit regenerativen Energiequellen sichergestellt.

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- Verkehr:
- deutliches, aber steuerbares Wachstum des regionalen mobilisierten Individualverkehrs (MIV)
- Siedlung:
- grossflächige Nutzung von Bauzonen
  - Arbeitsplatz- und Gewerbekonzentrationen im Rheintal
- Erholung/Wohlfahrt:
- keine
- Soziale Aspekte:
- keine
- Wirtschaftliche Aspekte:
- Bereitstellung von zahlreichen Standorten
  - Konzentration von Wirtschaftsaktivitäten an einem Standort zur Vermeidung verstreuter Standorte
  - Nachbarschaftsvorteile

Umwelt

- Natur/Landschaft:
- Überbauung von Freiflächen
  - Verlegung Amphibienlaichgebiet von nat. Bedeutung
- Grundwasser/Boden:
- Versiegelung von Boden
- Lärm/Luft:
- Zunahme der Verkehrsemissionen
- Energie:
- gemässigte Zunahme des Energieverbrauchs

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Die **arbeitsplatzextensiven Gewerbegebiete** stehen ausschliesslich Betrieben zur Verfügung, die aufgrund ihrer Grösse und / oder Tätigkeit über wenig Arbeitsplätze verfügen und auf eine schnelle Anbindung an die Nationalstrasse angewiesen sind. Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete sind beispielsweise für Logistikbetriebe, Lagerräume, Werkhöfe, Produktionsbetriebe vorgesehen. Projekte sind so auszugestalten, dass für die in Schweizerhalle ansässigen chemischen Industrien keine zusätzlichen Massnahmen zur Risikominderung im Sinne der Störfallverordnung notwendig werden. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- Gewerbe-Dienstleistungsgebiete** ohne publikumsintensive Einrichtungen sind für nicht-störendes Gewerbe - im Gebiet zwischen Salinenstrasse und ARA Rhein auch mässig störendes, industrielles Gewerbe - und Bürogebäude vorgesehen. Ihre jeweilige Zuordnung ist an die Erschliessung mit MIV, ÖV und Langsamverkehr anzupassen. Publikumsintensive Einrichtungen (>2'000 Fahrten / Tag [gemäss Richtplanentwurf 2006](#)) werden aufgrund der lokalen Verkehrsbelastung im Projektperimeter nicht zugelassen. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- Wohn- und Geschäftsgebiete** sind an zentraler Lage um den Längi-Park und der S-Bahn-Haltestelle anzusiedeln. Die Verkaufsflächen der Geschäftsgebiete umfassen im Wesentlichen den täglichen Bedarf. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.

Planungsanweisungen

Folgende Planungsanweisung ergänzt die Festsetzungen des Spezialrichtplans:

- Die Fachstellen des Kantons sind angewiesen, in Bezug auf die Störfallthematik in Schweizerhalle Gebiete mit störfallverträglichen Nutzungen auszuscheiden und notwendige Massnahmen als Sicherheitsvorkehrungen zu benennen.
- Die Gemeinden Augst und Pratteln streben an, die Anforderungen an die Quartierpläne derart zu formulieren, dass ein grösstmöglicher Teil der Neubauten als hochwärmedämmte Gebäude zu realisieren und geringere Ansprüche an die Gebäudehülle mindestens durch die Nutzung von vorhandenen regenerativen Energiequellen auszugleichen sind.

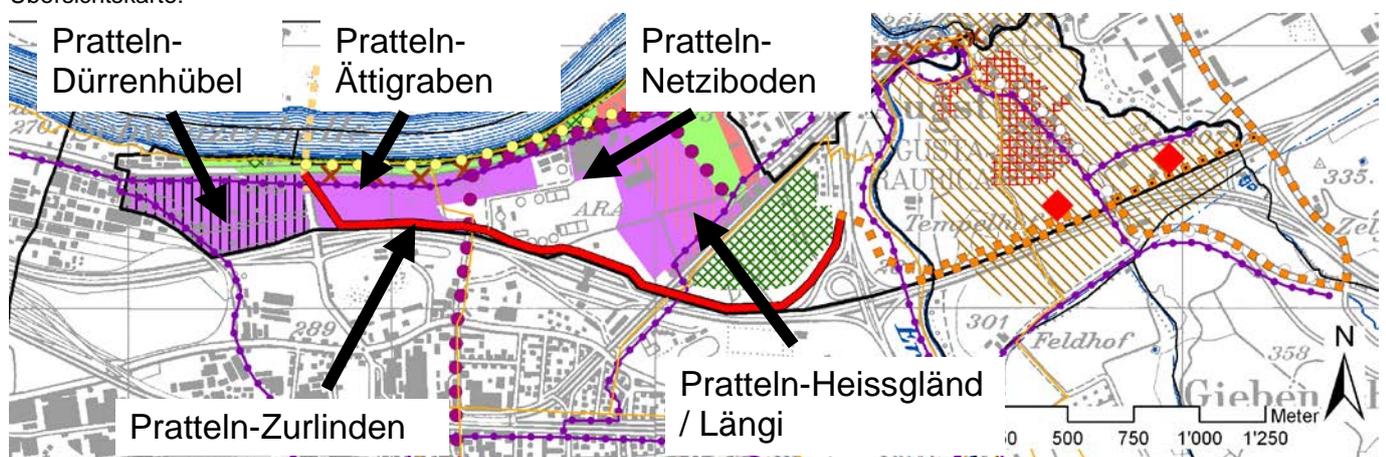
Örtliche Festlegungen

### Festsetzung

Als Arbeitsgebiete gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:

Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete:	▪ Pratteln - Dürrenhübel
Gewerbe-Dienstleistungsgebiete:	▪ Pratteln - Ättigraben
	▪ Pratteln - Zurlinden
	▪ Pratteln - Netziboden
Wohn- und Geschäftsgebiete:	▪ Pratteln - Heissgländ / Längi

Übersichtskarte:



### A. Ausgangslage

KORE

Siedlungsstruktur: Leitsätze 1, 3, 4

Siedlungsqualität: Leitsatz 3

Regionalplan  
Siedlung

~~Der Regionalplan Siedlung sieht für das Gebiet Salina-Raurica die~~ Mit der Aufwertung von Bahnhofsgebieten im ~~Gebiet Salina-Raurica vor (Objektblatt-Nr. S 1.5).~~ Damit sollen einerseits die bestehenden Wohngebiete Pratteln-Längi und Augst besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden und andererseits die Entwicklung der Bauzonen vorangetrieben werden.

Salina-Raurica

Aufgrund der Standortgunst und den Ergebnissen der Untersuchungen im Rahmen der Gesamtplanung Salina-Raurica wurden Wohngebiete im Umfang von 20-30% der Baugebiete vorgesehen, da die Nachfrage nach Wohnraum für die Zukunft stabilere Prognosen besitzt als nach Arbeitsgebieten. Mit Salina-Raurica soll ein neues "Quartier" entstehen, das über einen ausgewogenen Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung verfügt, um eine belebte, städtische Atmosphäre zu schaffen. Das Image der Wohnlage in Pratteln wird qualitativ durch Architektur, Grünflächen und durch die Nähe und Aktivitäten der Römerstadt Augusta Raurica und zum Rhein aufgewertet. Die Vorgabe des Regionalplans Siedlung zur Aufwertung des Bahnhofsgebiets wird damit umgesetzt.

### B. Ziele

Regionalplan  
Siedlung

- a) Die Bahnhofsgebiete und Umsteigestellen von regionaler Bedeutung sollen als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete ausgestattet werden. Es sind - je nach örtlichen Bedarf bzw. den Verhältnissen entsprechend - Angebote für Einkaufs-, Verpflegungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Wohnraum und Sitzungs-, Tagungs-, Ausstellungs- und /oder Mehrzweckräume etc. vorzusehen.
- b) Die Bahnhöfe sollen städtebaulich als Orientierungspunkte im Quartier konzipiert werden und entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion im Siedlungsgebiet in Erscheinung treten. Je nach ihrer Bedeutung sind erhaltenswerte Zeugnisse der Vergangenheit in einer umgestalteten städtebaulichen Bahnhofssituation zu erhalten oder durch geeignete Umgestaltung neuen Zwecken zuzuführen. ~~(Objektblatt-Nr. S 1.5).~~

Salina-Raurica

"Wir gestalten bis ins Jahr 2020 in Augusta Raurica beispielhaft eine weit über die Schweiz hinaus bekannten Erlebnisraum und verbinden so unser kulturelles Erbe mit der Zukunft" (RRB Nr. 960 vom 12.6.2001).

Die Entwicklung des Siedlungsraums wird nach den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft ausgerichtet. Die Bauökologie der Bauten entspricht dem höchsten Standard und die Energieversorgung wird zum grösstmöglichen Teil mit regenerativen Energiequellen sichergestellt.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- |                         |  |
|-------------------------|--|
| Verkehr                 | ▪ geringeres Wachstum des regionalen MIV   |
| Siedlung                | ▪ geringeres flächenhaftes Agglomerationswachstum im Anschluss an bestehende Wohngebiete |
| Erholung/Wohlfahrt      | ▪ Ansiedlung "guter" Steuerzahler  |
| Soziale Aspekte         | ▪ Aufwertung der Nachbarschaft Pratteln - Längi  |
| Wirtschaftliche Aspekte | ▪ Erhöhung Steuereinkommen für Gemeinden und Kanton                                      |

Umwelt

- |                    |   |
|--------------------|---|
| Natur/Landschaft:  | ▪ Überbauung von Freiflächen                              |
|                    | ▪ Verlegung Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung |
| Grundwasser/Boden: | ▪ Versiegelung von Boden                                  |
| Lärm/Luft:         | ▪ geringe Zunahme der Verkehrsemissionen                  |
| Energie:           | ▪ gemässigte Zunahme des Energieverbrauchs                |

**D. Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a) Die **Wohngebiete** in Salina-Raurica sind ausschliesslich im Anschluss an bestehende Wohngebiete in Pratteln- Längi und in Augst zu platzieren sowie in Nähe zur neuen S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- b) **Wohnen Augst-Oberdorf** bezeichnet den Bereich, in dem die bestehende Siedlung Oberdorf arrondiert und baulich ergänzt werden kann, in der bereits bestehenden Bauweise. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.

Planungsanweisungen

Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:

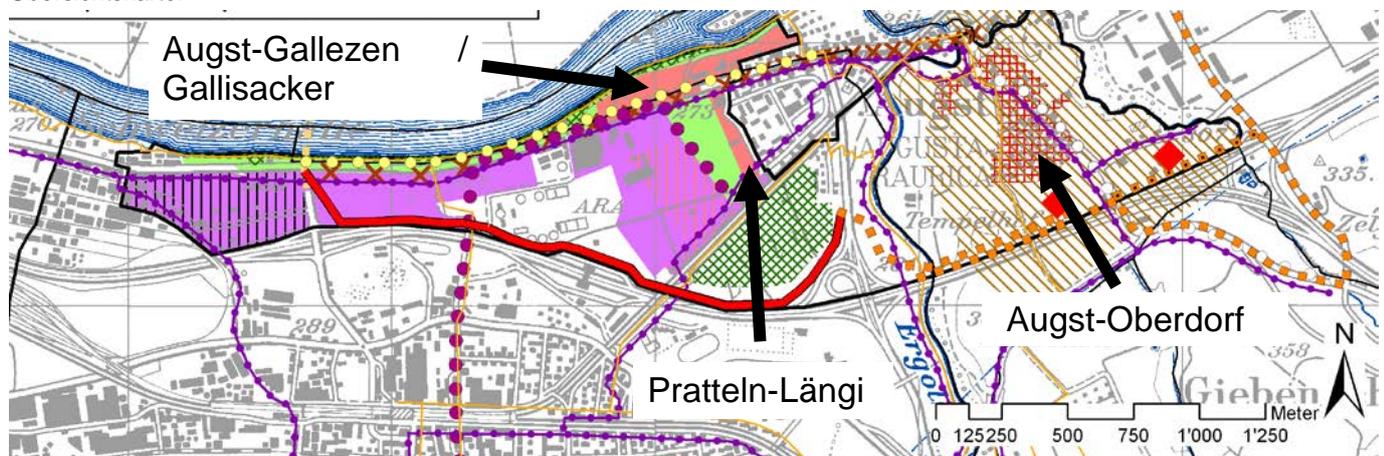
- a) Der Kanton und die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, bei der Ausgestaltung der Wohngebiete besonders der Lärm- und Luftproblematik Beachtung zu schenken.
- b) Der Kanton und die Gemeinden sind angewiesen, die Entwicklung der Wohngebiete in das Grün- und Freiraumkonzept zu integrieren und für eine einheitliche Gestaltung der Aussen- und Freiräume zu sorgen.
- c) Der Kanton ist angewiesen, die genaue Abgrenzung des Bereichs Wohnen in Augst-Oberdorf, in dem weiterhin Bautätigkeiten ermöglicht werden, in Absprache mit der Gemeinde und im Rahmen des kantonalen Nutzungsplans Augusta Raurica festzulegen.
- d) Die Gemeinden Augst und Pratteln streben an, die Anforderungen an die Quartierpläne derart zu formulieren, dass ein grösstmöglicher Teil der Neubauten als hochwärmedämmte Gebäude zu realisieren sind und geringere Ansprüche an die Gebäudehülle mindestens durch die Nutzung von vorhandenen regenerativen Energiequellen auszugleichen sind.
- e) Die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, für das gesamte Siedlungsgebiet Salina-Raurica ein Grün- und Freiraumkonzept zu erarbeiten, das die Anlage und den Unterhalt öffentlicher und halböffentlicher Freiflächen sowie die Flächen des ökologischen Ausgleichs regelt.

Örtliche Festlegungen

**Festsetzung**

- a) Als Wohngebiete gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:
  - Wohnen:                   ▪ Pratteln-Längi
  - Wohnen:                   ▪ Augst-Gallezen / Gallisacker
  - Wohnen:                   ▪ Augst-Oberdorf

Übersichtskarte:



## A. Ausgangslage

### KORE

[Lebensräume für Pflanzen und Tiere erhalten: Leitsatz 1, 2, 3](#)

### Regionalplan Siedlung

~~Der Regionalplan Siedlung sieht für das Gebiet Salina-Raurica einerseits einen ökologischen Ausgleich im Siedlungsgebiet (Objektblatt-Nr. S 6.3) vor und beschreibt andererseits einen erheblichen Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutzobjekten (Objektblatt-Nr. S 6.2).~~ Der ökologische Ausgleich im Siedlungsgebiet ist dort wichtig, wo grossflächige Bauzonen neu überbaut werden sollen. Im Rahmen der Planung Salina-Raurica stellte sich die Aufwertung der Freiflächen als eine unumgängliche Massnahme heraus, um die umfangreichen Bauflächen in der Rheinebene qualitativ voll nutzen und um der Gemeinde Pratteln zu einem besseren Image verhelfen zu können.

Die erheblichen Konflikte mit Natur- und Landschaftsschutzobjekten beziehen sich auf die Zurlindengrube, ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung, das in der Industriezone liegt und somit derzeit eine bauliche Nutzung verhindert. Der Regionalplan Siedlung als behördenverbindlicher kantonaler Spezialrichtplan beinhaltet den Auftrag: "Die zuständigen kantonalen Stellen (ARP, ALV) unterbreiten dem Regierungsrat einen Genehmigungsantrag, welcher Umfang und Kosten der Unterschutzstellung ausweist. Mit einer separaten Landratsvorlage wird eine Verlegung des Amphibienlaichgebiets beantragt." Die Verlegung der Zurlindengrube sowie der entsprechende Kredit wurden am 3. Mai 2007 (LRB 2007/017) durch den Landrat beschlossen.

### Salina-Raurica

Eine zukünftige Arbeitsplatzentwicklung muss über grosse Freiraumqualitäten verfügen, um im Wettbewerb bestehen zu können. Das Gebiet Salina-Raurica ist heute bereits durch zerschneidende Infrastrukturen stark belastet. Die Aufwertung des Planungsgebietes mit Grün- und Freiflächen ist eine unverzichtbare Massnahme, um Aufenthaltsqualität für Bewohnerschaft und Arbeitende in einem bislang wenig attraktiven Raum zu schaffen und um den ökologischen Ausgleich vorzunehmen (Art. 18 NHG).

### IANB

Die Zurlindengrube ist in das Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung aufgenommen. Gemäss Amphibienlaichgebiete-Verordnung (AlgV) sind diese Objekte in ihrer Qualität und Eignung als Amphibienlaichgebiete sowie als Stützpunkte für das langfristige Überleben und die Wiederansiedlung gefährdeter Amphibienarten ungeschmälert zu erhalten. Zum Schutzziel gehört die Erhaltung und Förderung des Objektes als Amphibienlaichgebiet und als Element im Lebensraumverbund sowie die Erhaltung und Förderung der wertgebenden Amphibienpopulationen. Ein Abweichen vom Schutzziel ist nur zulässig für standortgebundene Vorhaben, die einem überwiegenden öffentlichen Interesse von ebenfalls nationaler Bedeutung dienen. Verursacherinnen und Verursacher sind in diesem Fall zu bestmöglichen Schutz-, Wiederherstellungs- oder ansonst angemessenen Ersatzmassnahmen verpflichtet.

### NIN

Gemäss Schriftenreihe Umwelt Nr. 306 "Nationale Prioritäten des ökologischen Ausgleichs im landwirtschaftlichen Talgebiet" liegt die Rheinebene zwischen Pratteln und Laufenburg, Ergolzthal und Fricktal in einem "Nationalen Interessengebiet Naturschutz" (NIN). Diese Gebiete umfassen Biotope von nationalem Interesse, Lebensräume stark gefährdeter Arten sowie Flächen, die der langfristigen Sicherung stark gefährdeter Arten dienen. Für das Gebiet des Spezialrichtplans Salina - Raurica liegt die Bedeutung in der Erhaltung folgender nationaler Werte: strukturreiche Uferabschnitte an Rhein und Zuflüssen, Auenrelikte am Rhein, Trockenstandorte, Hochstammobstgebiete, Vögel der offenen und halboffenen Kulturlandschaft. Bezogen wird das NIN nur auf die Fläche ausserhalb der heute gültigen Bauzonen.

Regionalplan  
Siedlung

## B. Ziele

- Dort, wo es im Rahmen neuer Überbauungen möglich ist, sollen die Siedlungen siedlungsin-tern so angelegt und gestaltet werden, dass der Landschaftsraum stärker mit dem Siedlungs-raum verknüpft wird oder die beiden Talseiten durch Siedlungsgrün miteinander vernetzt wer-den ~~(Objektblatt Nr. S 6.3)~~.
- Die Zurlindengrube ist als Amphibien-Biotop von voraussichtlich nationaler Bedeutung zu schützen und zu erhalten, oder es ist entsprechend Ersatz zu schaffen.
- Es ist ein Biotopverbund-Konzept zu erarbeiten, welches aufzeigt, wie das Biotop mit benach-barten Lebensräumen (Anlegen von Wanderkorridoren, Verminderung der Barrierewirkung der Strassen etc.) ökologisch vernetzt werden kann ~~(Objektblatt Nr. S 6.2)~~.

Salina-Raurica

"Wir setzen uns ein für naturnahe und attraktive Erholungsräume" (RRB Nr. 960 vom 12.6.2001).

## C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesell-  
schaft

- |                         |   |
|-------------------------|---|
| Verkehr                 | ▪ Verminderung Verkehrsaufkommen  |
| Siedlung                | ▪ Erhaltung / Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden Augst und Pratteln |
|                         | ▪ Begrenzung des Siedlungsraums   |
| Erholung/Wohlfahrt      | ▪ Erhaltung und Aufwertung von Freiräumen für die Naherholung                 |
| Soziale Aspekte         | ▪ höhere Identifikation mit dem eigenen Lebensraum                            |
| Wirtschaftliche Aspekte | ▪ qualitative Aufwertung der Bauzonen und des Image des Stand-orts            |

Umwelt

- |                    |  |
|--------------------|--|
| Natur/Landschaft:  | ▪ Erhaltung der Freiräume und des Landschaftscharakters        |
|                    | ▪ Gewährleistung der grossräumigen Lebensraumvernetzung        |
|                    | ▪ Verlegung Amphibienlaichgebiet von nat. Bedeutung            |
| Grundwasser/Boden: | ▪ Erhaltung unversiegelter Flächen/natürlich gewachsener Böden |
| Lärm/Luft:         | ▪ Verminderung Siedlungsdichte mit belastenden Aktivitäten     |

## D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Die Anlage der **Parks** im Gebiet Salina-Raurica dient der urbanen Gestaltung, der ökologi-schen und gestalterischen Aufwertung des gesamten Gebiets sowie der grossräumigen Frei-raumvernetzung. Je nach Lage sind die Parks urbaner und siedlungsbezogen auszugestalten oder eher freiraum- und naherholungsbezogen, aber möglichst naturnah mit einheimischen Pflanzen. Die Parks sind punktuell mit Einrichtungen für Freizeit und Sport auszugestalten. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- Die **Vorranggebiete Natur** dienen dem ökologischen Ausgleich und der grossräumigen Frei-raumvernetzung. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- In das **Grün- und Freiraumkonzept** sind Parks, Vorranggebiete Natur und alle übrigen Flä-chen inklusive Flächdächer miteinzubeziehen.

Planungsanweisungen

Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:

- Die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, ein Grün- und Freiraumkonzept für das gesamte Gebiet Salina-Raurica auszuarbeiten, das die Anlage und den Unterhalt öffentlicher und halböffentlicher Freiflächen sowie die Flächen des ökologischen Ausgleichs regelt.
- Der Kanton übernimmt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln die Aufgabe, für die Grünanlage Längi-Park ein Varianzverfahren (Wettbewerb) mit den betroffenen Grundeigentümern und Anrainern durchzuführen.
- Der Kanton übernimmt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln die Aufgabe, die Grünanlagen Längi-Park und Rhein-Park mit den betroffenen Grundeigentümern und Anrai-ern zu projektieren und zu realisieren. Es erfolgt die Koordination mit dem Agglomerations-park Möhlin-Rheinfelden-Kaiseraugst.

- d) Der Kanton übernimmt die Aufgabe für einen gleichwertigen Ersatzstandort der Zurlindengrube zu sorgen.
- e) Der Kanton sorgt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln für den ökologische Ausgleich nach Art. 18b NHG.

Örtliche Festlegungen

**Festsetzung**

Als Freiflächen gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:

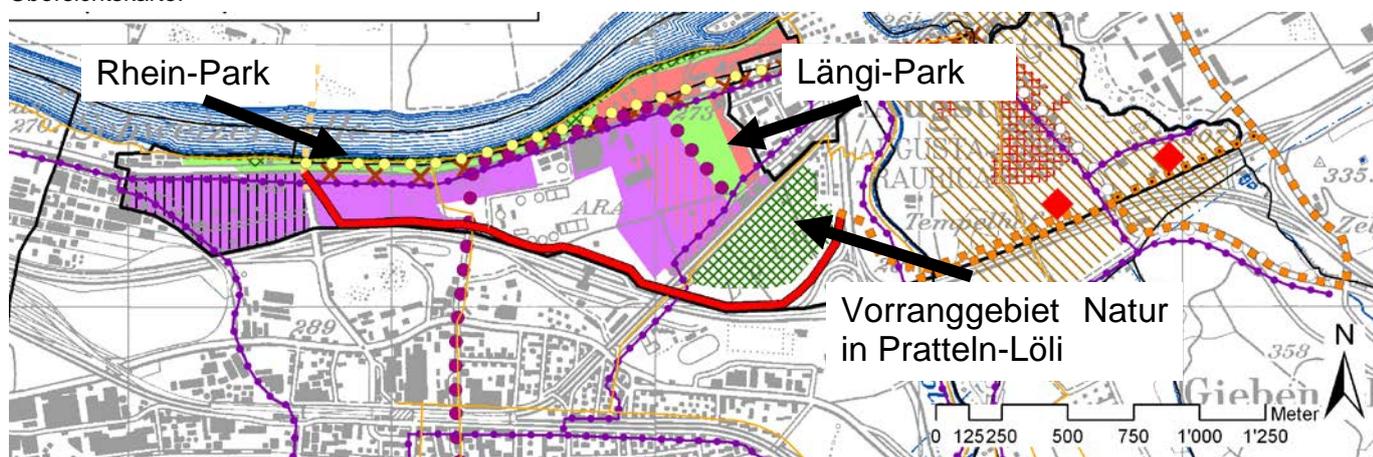
Park:

- "Rhein-Park" in Augst-Gallezen / Pratteln-Rheinufer
- "Längi-Park" in Pratteln-Längi"

Vorranggebiet Natur:

- "Wirtslöli", "Im Oos", "Ergolzufer", "Rheinufer"

Übersichtskarte:



## A. Ausgangslage

KORE

~~Individualverkehr: Leitsatz 2~~

~~Öffentlicher Verkehr: Leitsatz 2~~

Regionalplan  
Siedlung

~~Gemäss Regionalplan Siedlung befindet sich d~~Der Grossteil der gewerblichen und industriellen Reserveflächen von Pratteln befindet sich im Gebiet Salina-Raurica und ist noch nicht überbaut. Etwa die Hälfte der unüberbauten Gewerbe- und Industrieflächen ist nicht oder nur teilerschlossen und gilt damit als nicht baureif. Diese un- oder teilerschlossenen Flächen befinden sich unmittelbar östlich des Autobahnzubringers Pratteln, also an den erschliessungsmässig besten Lagen sowie im Dreieck A2 - SBB - Heissgländstrasse.

Aufgrund der mit 120'000 Fahrzeugen hohen täglichen Verkehrsbelastung auf dem benachbarten Autobahnteilstück Basel - Augst sowie der Emissionen der bestehenden Betriebe wird das Industriegebiet Pratteln-Nord lufthygienisch als erheblich vorbelastet betrachtet. Aus den Erfahrungen mit den bisherigen Umweltverträglichkeitsprüfungen im Gebiet Pratteln besteht darum ein dauernder Konflikt zwischen den Ausbauvorhaben in den Industrie- und Gewerbegebieten und den Forderungen des Luftreinhaltemassnahmenplans. Mit jeder neuen Anlage wird die Verkehrssituation und Luftbelastung verschärft. Da Umweltverträglichkeitsprüfungen nur bei einzelnen Anlagen durchgeführt werden können und nicht für ein ganzes Gebiet möglich sind, drängt sich eine gesamtheitliche Sicht und Planung durch die Gemeinde und die betroffenen kantonalen Stellen auf. Dabei müssen sich alle Beteiligten klar darüber werden, was in diesem Gebiet in Zukunft wünschbar bzw. machbar ist und mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden können.

Lufthygienische Probleme treffen insbesondere auch für das im Osten angrenzenden Wohngebiet Längi zu, auf welches zusätzlich noch Lärmimmissionen wirken. Ein Immissionsschutz des Wohngebiets Längi besteht nicht (~~Objektblatt-Nr. S 3.101~~).

Salina-Raurica

Die Planung Salina-Raurica erfüllt den Anspruch des Regionalplans Siedlung nach einem gesamthaften Vorgehen. Aufgrund der verkehrsbelasteten Ausgangssituation kann die Erschliessung der Rheinebene nur durch den gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgen, zusammen mit einem umfassenden Verkehrsmanagement. Ziel ist ein Modal-Split von 35% ÖV. Um eine Erhöhung der Verkehrsbelastung im Ortszentrum von Augst zu verhindern, sind hier entlastende Massnahmen angezeigt. Folgende richtplanrelevante Massnahmen sind notwendig, um die verkehrliche Entwicklung auf dieses Mass zu beschränken:

- Die bereits realisierte S-Bahn-Station,
- Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst,
- Verlegung der bestehenden Rheinstrasse (Kantonsstrasse),
- Aufhebung und Rückbau der Rheinstrasse als Uferpromenade,
- Umfahrung Augst / Kaiseraugst,
- Verlängerung Tramlinie 14 auf Tram-Korridor von Pratteln-Mitte bis zur Bushaltestelle Augst,
- Verkehrsmanagement für das Gesamtgebiet.

## B. Ziele

Regionalplan  
Siedlung

- Das Gebiet Industriezone Nord ist in wirtschaftlicher Hinsicht kantonales Interessensgebiet. D.h. es ist aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft sicherzustellen, dass unter Berücksichtigung der verschiedenen Konflikte die Voraussetzungen für eine gewerblich-industrielle Nutzung bestehen bleiben bzw. geschaffen werden.
- Das Gebiet Industriezone Nord weist - nicht zuletzt auch aufgrund seines Umfangs - zahlreiche gewichtige Konflikte auf. Eine adäquate Lösung ist nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts (Nutzung, Erschliessung, ev. Gestaltung) möglich.
- Planungsträgerin ist die Gemeinde (~~Objektblatt-Nr. S 3.101~~).

Salina-Raurica

Die Gesamtplanung Salina-Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Die Planungsphase wird vom Kanton geleitet - die Realisierung erfolgt durch die Gemeinden. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert. Die Wohngebiete sollen durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen geschützt werden.

### C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr

- lokale Auswirkungen durch bauliche Anpassungen
- lokale und regionale Auswirkungen durch Verkehrszunahme (Salina-Raurica 28'000 Fahrten DTV)
- Entlastung des Strassennetzes durch Langsamverkehr

Siedlung

- verbesserte ÖV-Erschliessung
- vermehrte MIV-Emissionen

Erholung / Wohlfahrt

- Schutz der Wohngebiete in Augst durch Verkehrsberuhigung

Soziale Aspekte

- höhere Standortgunst für Pratteln-Längi durch neue ÖV-Erschliessung

Wirtschaftliche Aspekte

- Verbesserte MIV-Erschliessung führt zur Nutzung des Baulands
- Verbesserte ÖV-Erschliessung führt zu Erhöhung der Standortgunst

Umwelt

Natur / Landschaft

- höheres Verkehrsaufkommen verstärkt die zerschneidende Wirkung der Verkehrsträger

Boden / Grundwasser

- vermehrte MIV-Emissionen

Lärm / Luft

- Zunahme der Verkehrsemissionen, jedoch geringere Zunahmen als ungesteuerte Entwicklung durch hohen ÖV / LV-Anteil

### D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Die bestehende Rheinstrasse in Pratteln wird im Rahmen ihrer anstehenden Sanierung zwischen Dürrenhübel und Längi entlang der Autobahn verlegt. Damit werden wirtschaftlich interessante, grossflächige Standorte am Rhein und Freiflächen für den Rhein-Park geschaffen. Der Bau der neuen Strasse ist so auszugestalten, dass die ökologische Vernetzung gegenüber heute verbessert wird.
- b) Die Hauptstrasse in Augst zwischen der Verzweigung Frenkendörferstrasse und der östlichen Gemeindegrenze wird unter Mitwirkung der Gemeinde Kaiseraugst verkehrsberuhigt. Die Verkehrsberuhigung bzw. der Rückbau des Abschnitts Frenkendörferstrasse - Pratteln Längi erfolgt nach Verlegung der Rheinstrasse.
- c) Mit dem Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse Rheinstrasse in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi wird die Anlage einer Uferpromenade ermöglicht.
- d) Zwischen Pratteln-Mitte und der Bushaltestelle Augst ist ein Tram-Korridor für eine Verlängerung der Linie 14 freizuhalten. Optional kann die Linie später bis Kaiseraugst verlängert werden.
- e) Im Fall einer massgeblichen Zusatzbelastung durch Salina-Raurica auf der Ortsdurchfahrt Augst ist eine südliche Umfahrung von Augst vorgesehen.
- f) Innerhalb des Planungsgebietes werden flächendeckend attraktive und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr und für das bestehende Wanderwegnetz umgesetzt.

Planungsanweisungen

Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:

- a) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den langfristigen Ausbau des A2-Anschlusses Pratteln zu koordinieren.
- b) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, die Verlegung der Rheinstrasse mit dem Astra zu koordinieren.
- c) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den Lärm- und Sichtschutz entlang der Rheinstrasse und der A2 sicherzustellen.
- d) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, das zeitlich und kapazitätsmässig auf die Bautätigkeit abgestimmt ist.
- e) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, mit dem Ziel, einen **möglichst** hohen ÖV-Anteil ~~von 35%~~ anzustreben.
- f) Die Gemeinden Pratteln und Augst übernehmen die Aufgabe, die Projektierung und den Bau der neuen kommunalen Strassen in Salina-Raurica in die Wege zu leiten und für die Aufnahme in die Strassennetzpläne zu sorgen. Das kommunale Strassennetz im Gebiet Salina-Raurica wird so ausgestaltet, dass die massgeblichen Strassenverkehrserzeuger an die neue Rheinstrasse im Süden des Entwicklungsgebiets angebunden werden und allfälliger Schleichverkehr durch Salina-Raurica zwischen der Ortsdurchfahrt Augst und der neuen Rheinstrasse minimiert bzw. bestenfalls verunmöglicht wird (Ausbildung einer verkehrlichen Wasserscheide).
- g) Die Gemeinde Pratteln übernimmt die Aufgabe, die zentrale Strassenachse zur Erschliessung von Salina-Raurica sowie die Zufahrt zur S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica als Boulevard auszugestalten.
- h) Die Fachstellen des Kantons und die Gemeinden Augst und Kaiseraugst übernehmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau die Aufgabe, die Kennwerte für eine massgebliche Zusatzbelastung in Augst festzulegen und ggf. die Umfahrungsstrasse zu projektieren.

Örtliche Festlegungen

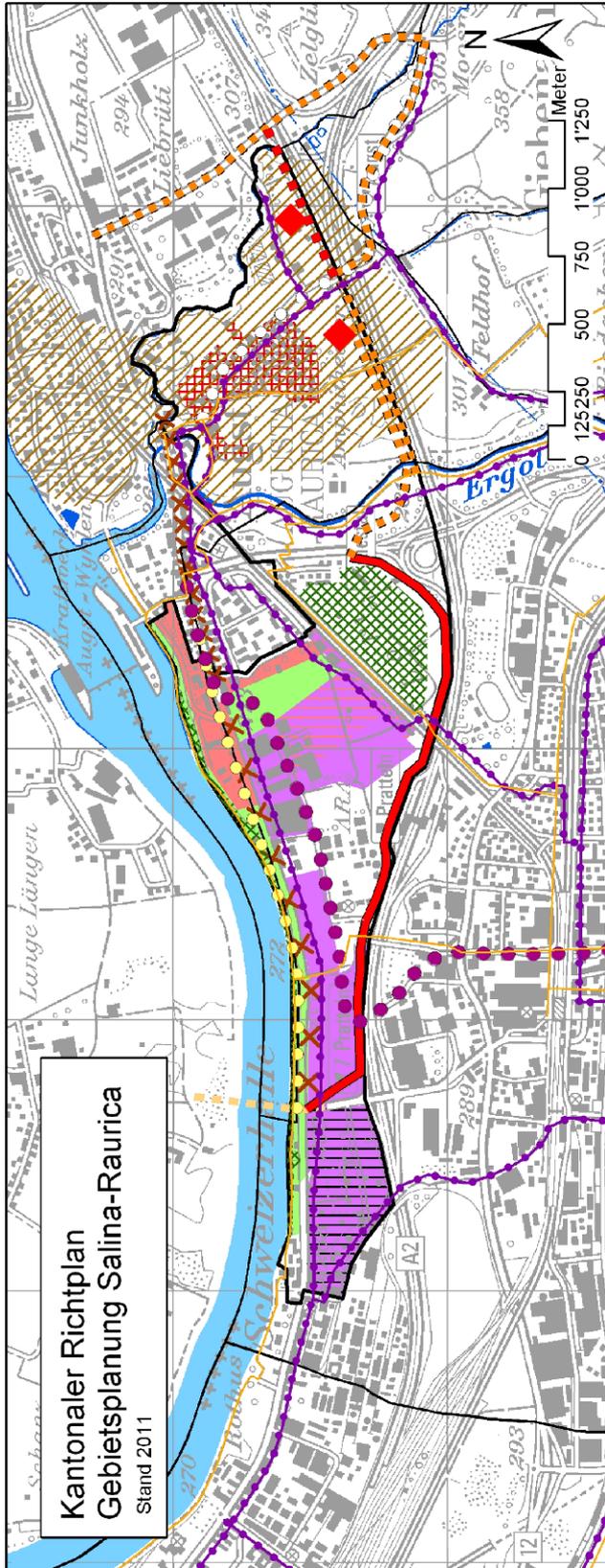
**Festsetzung**

Die Verkehrsinfrastrukturen gemäss Detailplan (G 1.P) werden festgesetzt.

Verkehrsberuhigung Hauptstrasse	▪ "Hauptstrasse" in Augst zwischen Pratteln-Längi und Kantonsgrenze
Verlegung der bestehenden Kantonstrasse	▪ "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Frenkendorferstrasse
Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse	▪ "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi

**Zwischenergebnis**

Umfahrung Augst	▪ "Umfahrung" Augst zwischen A2 und Kaiseraugst
Tramverlängerung Pratteln-Augst	▪ "Tram-Korridor" Pratteln-Mitte bis Bushaltestelle Augst



Kantonaler Richtplan  
Gebietsplanung Salina-Raurica  
Stand 2011

**Beschlussinhalt**

- Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete
- Gewerbe-Dienstleistungsgebiet ohne publikumsintensive Einrichtungen
- Wohn- und Geschäftsgebiet
- Infrastrukturen Römerstadt
- Wohnen
- Park
- Vorranggebiet Natur
- Siedlungsperimeter Augst-Oberdorf

**Orientierender Inhalt**

- Verlegung der bestehenden Kantonsstrasse (Festsetzung)
- Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse
- Verkehrsberuhigung Hauptstrasse
- Umfahrung Augst (Zwischenergebnis)
- Option Umfahrung Augst (Trasseesicherung)
- Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde (Zwischenergebnis)
- Tram-Korridor Pratteln - Augst (Zwischenergebnis, Trasseesicherung)
- Planungsperimeter
- antiker Stadtperimeter
- Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde
- Rheinüberquerung (Trasseesicherung)
- kantonaler Wanderweg
- kantonale Radroute
- Gemeindegrenzen

Stand: 08/02/2011