

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft



RICHTPLANTEXT (OBJEKTBLÄTTER)

Entwurf Stand Juni 2007

Der Kantonale Richtplan umfasst die Richtplan-Gesamtkarte, die Richtplan-karte 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.

...

Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss	Nr. 1031	vom 26. Juni 2007
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss	Nr.	vom

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft



Inhaltsverzeichnis

E	Einleitung	5
E1	Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan	5
S	Siedlung	13
S 1	Siedlungs- und Nutzungsstruktur	14
S 1.1	Angestrebte Siedlungsentwicklung	14
S 1.2	Siedlungsbegrenzung	16
S 1.3	Siedlungstrenngürtel	18
S 1.4	Bahnhofsgebiete	20
S 1.5	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	22
S 2	Siedlungsqualität	24
S 2.1	Siedlungsentwicklung nach innen	24
S 2.2	Ortsbildschutz	26
S 2.3	Umgebungsschutz für kantonale Kulturdenkmäler	28
S 2.4	Lärmschutz	30
S 3	Wirtschaft im Siedlungsraum	32
S 3.1	Arbeitsgebiete von kantonomer Bedeutung	32
S 3.2	Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken	34
S 4	Siedlungsausstattung	36
S 4.1	Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen	36
S 4.2	Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen	38
S 4.2.1	Sport- und Erholungszentrum St. Jakob	40
L	Landschaft	43
L 1	Natürliche Lebensgrundlagen	44
L 1.1	Aufwertung Fliessgewässer	44
L 1.2	Raumbedarf Fliessgewässer	46
L 1.3	Naturgefahren	48
L 2	Land- und Forstwirtschaft	50
L 2.1	Landwirtschaftsgebiet	50
L 2.2	Fruchtfolgeflächen	52
L 2.3	Wald	54
L 3	Natur- und Landschaftsschutz	56
L 3.1	Vorranggebiet Natur	56
L 3.2	Vorranggebiet Landschaft	58
L 4	Freizeit, Erholung und Sport	60
L 4.1	Ausflugsziele im Jura	60
L 4.2	Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet	62
V	Verkehr	65
V 1	Gesamtverkehrsaspekte	66
V 1.1	Gesamtverkehrsschau (Mobilitätsstrategie)	66
V 1.2	Agglomerationsprogramm	70
V 2	Verkehrsinfrastruktur	72
V 2.1	Übergeordnete Projekte	72
V 2.2	Kantonsstrassennetz	80
V 2.3	Schienennetz	85
V 3	Langsamverkehr / Wegnetze	90
V 3.1	Kantonale Radrouten	90
V 3.2	Wanderwege	92
V 3.3	Fusswege	94

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft



VE	Ver- und Entsorgung	97
VE 1	Versorgung	98
VE 1.1	Grundwasser	98
VE 1.2	Abbau	100
VE 1.3	Mobilfunkanlagen	102
VE 2	Energie	104
VE 2.1	Energie	104
VE 2.2	Elektrische Übertragungsleitungen	106
VE 2.3	Rohrleitungen	108
VE 2.4	Windenergieanlagen	110
VE 3	Entsorgung	112
VE 3.1	Deponien	112

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

- a) den Stand der Koordination aller wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden, soweit sie das Kantonsgebiet betreffen;
- b) 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").

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 Konzept festgelegte Entwicklung (KORE) aufeinander abgestimmt werden.

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 Instru-
mente

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.

raumbezogene kantonale
Führungstätigkeiten

Die Führungstätigkeit des Kantons im Rahmen der kantonalen Richtplanung besteht vor allem aus

- der Formulierung der kantonalen Rauminteressen gegenüber dem Bund und den Nachbarkantonen
- den räumlichen Vorgaben gegenüber den Gemeinden
- der räumlichen Sicherung und Abstimmung kantonalen Projekte.

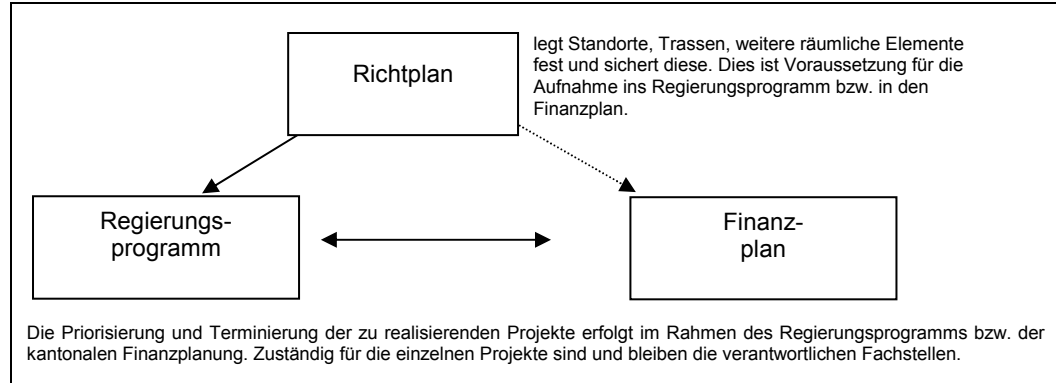
Der Richtplan setzt Prioritäten, aber ausschliesslich in räumlicher Hinsicht. Entscheide bezüglich Realisierung in terminlicher und finanzieller Hinsicht erfolgen erst auf der Basis der auch grundeigentümerverbindlichen Nutzungsplanung. Auf kantonomer Ebene basieren sie auf den Führungsinstrumenten des 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 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



Richtplan schafft Voraussetzung für Interessenabwägung und Abstimmungsprozess

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.

Einleitung

Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

Bestandteile und Aufbau des Richtplans

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

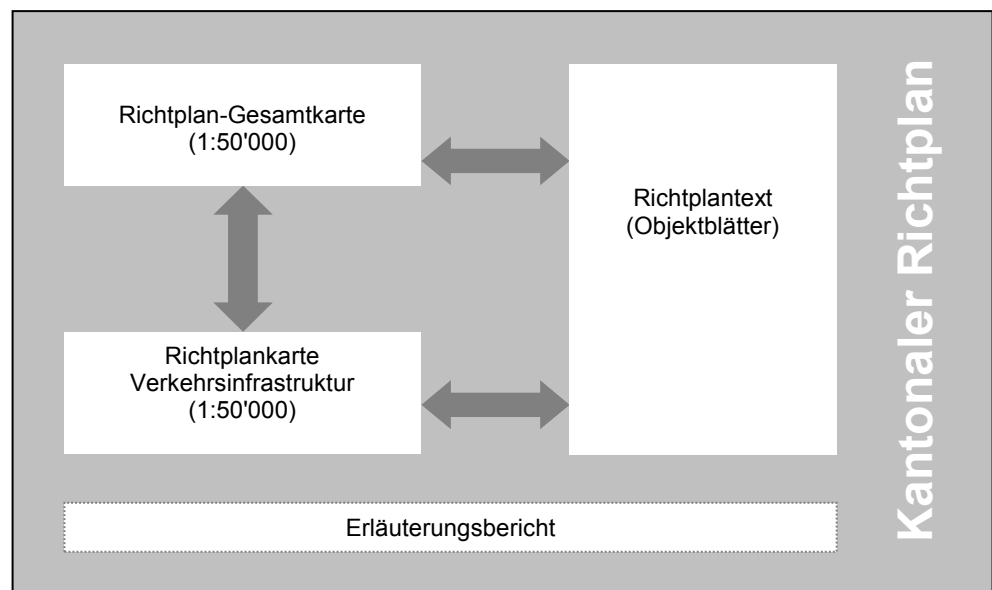
Richtplan-Gesamtkarte

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 (=Trassesicherung), 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 kantonaler 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, 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.
Abschnitt D	beinhaltet die behördenverbindlichen Richtplanbeschlüsse, die vom Landrat bzw. vom Bundesrat genehmigt werden.

Einleitung

Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

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 Kompetenz-
ordnung 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.

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.

Einleitung

Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

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.

Ausgangslage in Text und Karte

Orientierender Teil

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.

Einleitung

Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

Änderung des Richtplans

Richtplan zwischen
Bestand und Dynamik

Der Richtplan muss über eine gewisse Zeit Bestand haben und auch bei neuen Entwicklungen gültig bleiben (Rechtssicherheit, Investitionssicherheit). Andererseits darf der Richtplan keine starres Planungsinstrument sein: er muss abänderbar sein. Haben sich die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist eine gesamthafte bessere Lösung möglich, so werden die Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst.

Das Raumplanungsrecht sieht **drei Formen von Richtplanänderungen** vor: Überarbeitung, Anpassung und Fortschreibung.

Überarbeitung des Richt-
plans

Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthafte überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Bei der Überarbeitung des Richtplanes wird der gesamte Inhalt überprüft.

Anpassung des Richt-
plans

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, die Anpassung von Beschlüssen und Planungsgrundsätzen.

Eine Anpassung setzt eine Gesamtbeurteilung und ein Auflageverfahren voraus.

Fortschreibung des
Richtplans

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.

Änderungsverfahren

- a) Gesamthafte Überprüfung und Überarbeitung (Genehmigung Landrat):
 - in der Regel alle 10 Jahre
- 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.
- c) Fortschreibung des Richtplans (Beschluss Regierungsrat):
 - Vorhaben und Aufträge, die realisiert sind und zur Ausgangslage werden.
- d) Instanzen mit Antragsrecht auf Richtplananpassungen sind:
 - Gemeinderat
 - Regierungsrat
 - Landrat mittels Postulat
 - Bundesstellen über UVEK
 - Nachbarkantone

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.
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. Information Gemeinden und auf Wunsch der Gemeinde 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, und 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.

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

S1

Siedlungsqualität

S2

Wirtschaft im Siedlungsraum

S3

Siedlungsausstattung

S4



Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Angestrebte Siedlungsentwicklung

A. Ausgangslage

Rund 76% der Bevölkerung wohnt in den Haupttälern des Kantons und damit in der Agglomeration Basel. Die Haupttäler (Leimental, Birseck, Rheintal und Ergolzthal) sind weitgehend vorstädtisch geprägt, mit hohem Infrastrukturausbaustand und sehr guter Versorgungssituation. Von den Gemeinden kann die Kernstadt Basel und somit das Agglomerationszentrum der Region mit dem ÖV ohne umzusteigen innerhalb weniger als einer halben Stunde erreicht werden. Die Bevölkerung hat bis Ende der neunziger Jahre in den vorstädtisch geprägten Haupttälern unseres Kantons per Saldo weniger stark zugenommen als in den ländlichen Gebieten. Seit 1998 aber hat sich der Trend zum Wohnen im Grünen deutlich abgeschwächt. Es werden wieder vermehrt zentral gelegene Wohnstandorte nachgefragt.

Bei der Arbeitsplatzsituation (Voll- und Teilzeitstellen) ergibt sich dasselbe Bild. Rund 86% der Voll- und Teilzeitstellen befinden sich in den Haupttälern. Diese Verteilung der Arbeitsplätze ist in den letzten 10 Jahren per Saldo konstant geblieben. Einzig in Basel fand in diesem Zeitraum ein deutlicher Rückgang statt.

Mit dem Wachstum der Agglomeration nach aussen gehen eine funktionale Entmischung sowie eine Zunahme der Mobilität und des Flächenverbrauchs einher. Eine Überprüfung der vorhandenen unüberbauten Wohnbauzonen im Kanton Basel-Landschaft zeigt, dass die Wohnbauzonen-Reserven gesamthaft für die nächsten 15 Jahre im Sinne von Art. 15 RPG ausreichen. Sie weisen eine Kapazität von rund 30-35'000 Einwohner auf. Hält der Trend des erhöhten Wohnbauzonenbedarfs der letzten Jahre sowie der Bevölkerungszunahme im Leimental und Birseck aber langfristig an, könnte der Bauzonenbedarf das Angebot in einigen Gemeinden im südlichen Umland von Basel übersteigen.

B. Ziele

- Die weitere Siedlungsentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre soll weitgehend in den bestehenden, rechtskräftig ausgeschiedenen Bauzonen erfolgen (KORE). Das weitere Wachstum in die Fläche ist im Sinne der haushälterischen Nutzung des Bodens einzudämmen.
- Die bestehende Zentrenstruktur soll grundsätzlich erhalten bleiben und gestärkt werden. Die Vernetzung (Verkehr, räumliche Arbeitsteilung) zwischen den Zentren innerhalb des Kantons und angrenzend zum Kanton ist zu verbessern. Ausserdem ist anzustreben, dass die Zentren des Kantons von den umliegenden Gemeinden mit öffentlichen Verkehrsmitteln gut erreichbar sind. (KORE)
- Der Kanton BL will bevölkerungsmässig weiter wachsen.
- Siedlungsentwicklung und Verkehr 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. (KORE)
- Die Gemeinden stimmen Nutzung und Verkehr aufeinander ab.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	- Wachstum von 1-2% pro Jahr - kürzere Wegstrecken, mehr lokaler Verkehr in zentrumsnahen Gemeinden (Ziel-Quell-Verkehr)
Siedlung	Siedlungsentwicklung nach innen
Erholung/Wohlfahrt	keine
Soziale Aspekte	keine
Wirtschaftliche Aspekte	bessere Auslastung der bestehenden Infrastruktur
Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	- In der Summe weniger Kosten für neue Infrastruktur. - Leicht höhere Planungskosten für die Gemeinden aufgrund neuer Aufgaben (nicht bezifferbar).

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Angestrebte Siedlungsentwicklung

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) Die Siedlungsentwicklung soll schwerpunktmässig im Einzugsbereich des nationalen und regionalen öffentlichen Verkehrs sowie im Einzugsbereich der bestehenden Versorgungsstätten mit Dienstleistungen und Gütern von regionaler Bedeutung erfolgen.
- b) Gemeinden der Siedlungsentwicklungsachsen können ihre Bauzonen im Rahmen von Art. 15 RPG erweitern. Dabei geben sie eine Übersicht über die inneren Reserven und zeigen auf, wie sie diese zu nutzen gedenken. Ausserdem stimmen sie ihre Bauzonenerweiterung mit den andern Gemeinden der Achse ab und zeigen die Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt auf.
- c) Kantonale Zentren oder Subzentren können den Umfang ihres Baugebiets im Rahmen von Art. 15 RPG in ihrer Nutzungsplanung auf das Ziel der Erhaltung der Zentrumsfunktion hin ausdehnen. Dabei geben sie eine Übersicht über die inneren Reserven und zeigen auf, wie sie diese zu nutzen gedenken. Ausserdem stimmen sie ihre Bauzonenerweiterung mit den benachbarten Gemeinden ab und zeigen die Auswirkungen auf Verkehr und Umwelt auf.
- d) Gemeinden, die nicht an Siedlungsentwicklungsachsen liegen und nicht als kantonale Zentren oder Subzentren ausgewiesen sind, dürfen den Umfang der unüberbauten Wohnbauzonen unter Erbringung des Bedarfsnachweises nach Art. 15 RPG um maximal 1 ha in den nächsten 10 Jahren (Arrondierung ohne Neuerschliessung) erweitern. Dabei geben sie eine Übersicht über die inneren Reserven und zeigen auf, wie sie diese zu nutzen gedenken.

Planungsanweisungen

Die Gemeinden stellen im Sinne von Art. 31 Abs. 3 RPV die Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet fest und führen diese Übersicht nach.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- a) Als Siedlungsentwicklungsachsen werden festgesetzt:

Leimental/Birseck:

- Basel - Aesch/Arlesheim
- Basel - Ettingen
- Basel - Allschwil

Laufental:

- Aesch - Laufen

Rheintal:

- Basel - Birsfelden - Augst

Ergolzthal:

- Augst - Gelterkinden

Waldenburgertal:

- Liestal - Waldenburg

- b) Als kantonale Zentrums- und Subzentrumsgemeinden werden festgesetzt:

Zentrum:

- Arlesheim
- Laufen
- Liestal
- MuttENZ
- Oberwil
- Pratteln
- Reinach

Subzentrum:

- Sissach
- Gelterkinden
- Oberdorf/Niederdorf
- Reigoldswil

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Siedlungsbegrenzung

A. Ausgangslage

Seit Jahrzehnten dehnt sich die überbaute Fläche im Kanton Basel-Landschaft stark aus. Die Raumbbeobachtung BL belegt, dass das Siedlungsflächenwachstum zwischen 1995 und 2005 um 10% zugenommen hat, während die Bevölkerung im gleichen Zeitraum nur um 5% wuchs. Dieser anhaltend hohe Boden- und Landschaftsverlust entspricht klar nicht den Planungsgrundsätzen des Raumplanungsgesetzes, wonach die Siedlungen in ihrer Ausdehnung zu begrenzen sind (Art. 3 Abs. 3 Raumplanungsgesetz).

B. Ziele

Die Siedlungen sind in ihrer Ausdehnung insbesondere dort zu begrenzen, wo

- a) ein ökologisch-naturschützerisch wertvolles Gebiet von kantonaler oder nationaler Bedeutung (Vorranggebiet Natur) angrenzend ist;
- b) oder ein Vorranggebiet Landschaft gemäss kantonalem Richtplan angrenzend ist;
- c) oder wo aufgrund einer Lärmquelle die Planungswerte voraussichtlich langfristig überschritten sind und diese nicht nur planerische oder bauliche Massnahmen unter die Planungswerte gesenkt werden können;
- d) oder wo Naturgefahren vorhanden sind;
- e) oder ein ästhetisch guter Abschluss des Dorfrandes resp. des Siedlungsbildes und/oder eines charakteristischen Ortsbildes vorhanden sind.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine
Siedlung	▪ Erhaltung der Attraktivität der Gemeinden. ▪ keine neuen Naturgefahren im Baugebiet ▪ keine .Ausdehnung der Siedlung in diesen Bereichen
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung von Freiräumen für die Naherholung
Soziale Aspekte	▪ höheres Identifikationspotenzial mit dem eigenen Lebensraum
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Erhaltung Landwirtschaftsflächen bzw. FFF
Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	▪ keine ▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft:	▪ Erhaltung der Freiräume, des Landschaftscharakters ▪ Gewährleistung der grossräumigen Lebensraumvernetzung
Grundwasser/Boden:	▪ Erhaltung unversiegelter Flächen/natürlich gewachsener Böden, Erhaltung FFF
Lärm/Luft:	▪ keine Überbauung in Gebieten mit nicht sanierbarer Lärmbelastung

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Siedlungsbegrenzungen dienen der kleinräumigen Gliederung und Abgrenzung der Siedlungsgebiete gegen den Landschaftsraum hin sowie der Freihaltung siedlungsnaher Räume für die Naherholung und die Gestaltung der Siedlungsränder. Auch Naturgefahren und langfristig nicht sanierbare Lärmbelastungen können zur Siedlungsbegrenzung führen.
- b) Der angrenzende Landschaftsraum ist vor Einzonungen freizuhalten.
- c) Rückzonungen bzw. Verlegen der Bauzonengrenze nach innen sind im Rahmen der Ortsplanung möglich.
- d) Dem Siedlungsrand ist in gestalterischer und ökologischer Hinsicht durch entsprechende Zonenvorschriften besondere Beachtung zu schenken.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Die Siedlungsbegrenzungen gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Siedlungstrenngürtel

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 erlebbare Freiräume zwischen Siedlungsgebieten oder Siedlungsgebietsteilen bestehen, sollen diese gesichert werden und unbebaut bleiben.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine
Siedlung	▪ Erhaltung / Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden ▪ keine Ausdehnung der Siedlung ▪ Reduktion der Bauzonen in Lausen (Hasenacker) ▪ Erhaltung von Freiräumen für die Naherholung
Erholung/Wohlfahrt	▪ höhere Identifikation mit dem eigenen Lebensraum
Soziale Aspekte	▪ Erhaltung Landwirtschaftsflächen bzw. FFF
Wirtschaftliche Aspekte	▪ keine
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	

Umwelt

Natur/Landschaft:	▪ Erhaltung der Freiräume, des Landschaftscharakters ▪ Gewährleistung der grossräumigen Lebensraumvernetzung
Grundwasser/Boden:	▪ Erhaltung unversiegelter Flächen/natürlich gewachsener Böden, Erhaltung FFF
Lärm/Luft:	▪ keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Siedlungstrenngürtel sind im Grundsatz freizuhalten. Bestand und eine angemessene Erweiterung bestehender Bauten bleiben gewährleistet.
- Siedlungstrenngürtel mit wichtigen ökologischen oder Wildtierkorridor-Funktionen sollen langfristig unangetastet bleiben.
- Neue grösserflächige Nutzungen, die den Charakter des Freiraums dauernd beeinträchtigen, setzen vorgängig eine Anpassung des Richtplanes voraus.
- Dort, wo in den Siedlungstrenngürtel Fruchtfolgeflächen vorhanden sind, gelten erhöhte Anforderungen an die Freihaltung.
- 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:

Bezirk Arlesheim:	▪ "Bernhardsberg" Oberwil/Therwil ▪ "Brimatten" Therwil/Ettingen ▪ "Bruderholz" Binningen/Basel ▪ "Brügligen" Münchenstein ▪ "Chäppeli" Therwil/Reinach ▪ "Fiechtenacker" Reinach/Aesch ▪ "Lachmatt" MuttENZ/Pratteln ▪ "Löli" Oberwil/Biel-Benken ▪ "Ziegelschür" Allschwil/Schönenbuch
Bezirk Laufen:	▪ "Heidengrund" Laufen ▪ "Chleeboden" Zwingen/Dittingen ▪ "Hollen" Duggingen/Pfeffingen ▪ "In der Au" Brislach ▪ "Röschenzfeld" Röschenz/Laufen
Bezirk Liestal:	▪ "Hülften" Pratteln/Frenkendorf/Füllinsdorf ▪ "Wannen/Uf Berg" Liestal/Bubendorf/Seltisberg ▪ "Hasenacker" Lausen/Itingen
Bezirk Sissach:	▪ "Bärnholden" Sissach/Itingen ▪ "Wüeri" Sissach/Böckten/Thürnen ▪ "Langacker" Thürnen/Diepfingen ▪ "Luftmatt" Wittinsburg/Känerkinden/Buckten ▪ "Eital" Tecknau
Bezirk Waldenburg:	▪ "Weid" Hölstein/Niederdorf

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

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 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 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 Bahnhof-/Haltestellengebiete verdichtet, besser genutzt und für Bahnkunden 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). Wo nötig ist die Zugänglichkeit der Bahnhöfe zu Fuss, mit dem Velo und Auto zu verbessern. (KORE)
- Bahnhofsgebiete 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 im Bahnhofshofsareal 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 und Ride) vorzusehen. Der Einsatz bewachter Veloabstellplätze ist zu prüfen. Besondere Beachtung gilt es der Übersichtlichkeit und dem Prinzip der Sicherheit zu schenken.
- Die Bahnhofsgebiete sollen über bequeme, behindertengerechte und gut gestaltete Fuss- und Velowegnetze erreichbar sein.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	- geringeres Wachstum des regionalen MIV; Attraktivitätssteigerung des ÖV, verbesserte Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr - kürzere Wegstrecken; erhöhter Bedeutung des Langsamverkehrs
Siedlung	- Erhaltung / Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden - Verkehr und Siedlungsentwicklung abgestimmt - Ausschöpfen von Verdichtungspotentialen
Erholung/Wohlfahrt	keine
Soziale Aspekte	Attraktive Zentrumsgebiete wirken sich positiv auf soziale Situation aus (Begegnungsort, Sicherheitsaspekte etc.)

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)

	Wirtschaftliche Aspekte	▪ qualitativ hochwertige Dienstleistungs- und Einkaufsclusters ▪ Orte erhöhter Wertschöpfung und Konzentration von Arbeitsplätzen.
	Voraussichtlich Kosten für den Kanton und die Gemeinden	▪ nicht bezifferbar
Umwelt	Natur/Landschaft:	▪ keine
	Grundwasser/Boden	▪ keine
	Lärm/Luft	▪ Luft: Verbesserung der Luftqualität. Lärm: Beurteilung im Einzelfall

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	a) An einer intensiveren und multifunktionalen Nutzung der Bahnhofsgebiete und Umsteigestellen von regionaler Bedeutung besteht ein kantonales Interesse. b) 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. c) Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Optimierung der Umsteigebeziehungen sowie für die Bereitstellung von genügend P+R-Parkplätzen bzw. B+R-Veloabstellplätzen ein. d) Die Aufwertung von Bahnhofsgebieten 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 basierender) Massnahmen gewährleistet ist, dass das Risiko im akzeptablen Bereich liegt.
Planungsanweisungen	a) Die Bahnhofsgebiete und Umsteigestellen von kantonaler Bedeutung sind als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete im Sinne der Ziele gemäss Ziffer B. auszugestalten (Entwicklungsschwerpunkte). b) Der Kanton unterstützt die Gemeinden bei der Planung. c) Der Kanton prüft die Möglichkeiten einer aktiven Bodenpolitik im räumlichen Umfeld der Bahnhöfe und Umsteigestellen von kantonaler Bedeutung.
Örtliche Festlegungen	Festsetzung Als aufzuwertende Gebiete um Bahnhöfe und Umsteigestellen von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplankarte werden festgesetzt: Aesch, Dornach-Arlesheim, Gelterkinden, Grellingen, Frenkendorf-Füllinsdorf, Laufen, Liestal, Münchenstein, Münchenstein/Dreispietz, Muttenz, Pratteln, Pratteln/Salina Raurica, Sis-sach, Zwingen.

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

A. Ausgangslage

Wie der erste Bericht der Schweiz zur Umsetzung des Rahmenübereinkommens des Europarates zum Schutz nationaler Minderheiten festhält, zählt die Gemeinschaft der schweizerischen Fahrenden in der Schweiz zwischen 25'000 und 30'000 Personen. Nicht zuletzt wegen der "Aktion Kinder der Landstrasse", die im Namen des Schutzes fahrender Kinder, mehr als 600 ihren fahrenden Eltern weggenommen und zwangsweise sesshaft gemacht hatte, lebt heute eine grosse Mehrheit der Fahrenden sesshaft. Trotzdem bleibt das Nomadentum nach wie vor eines der wesentlichen Elemente der kulturellen Identität der Fahrenden und ist unmittelbar mit der Ausübung ihrer verschiedenen Erwerbstätigkeiten verbunden. Heute pflegen noch schätzungsweise 4'000 – 5'000 Schweizer Fahrenden eine fahrende oder teilweise fahrende Lebensweise. Die Zahl der regelmässig aktiv Fahrenden liegt aber tiefer. Die Verfasser des Gutachtens "Fahrende und Raumplanung", haben unter anderem auf Grund ihrer Erhebung der Nutzungszahlen der 1999 bestehenden Stand- und Durchgangsplätze die Zahl der aktiv Schweizer Fahrenden mit 2'500 angegeben. Auch nach Auskunft der Radgenossenschaft der Landstrasse ist für die Ermittlung des Bedarfs an Stand- und Durchgangsplätzen in den kommenden zehn Jahren von dieser Zahl auszugehen.

Heute stehen den Fahrenden im Kanton BL zwei "offizielle", das ganze Jahr hindurch zugängliche Durchgangsplätze zur Verfügung. Der Durchgangsplatz in Wittinsburg steht auf dem Strassenareal, derjenige in Liestal ist planungsrechtlich gesichert. Ausserdem steht in Kaiseraugst ein weiterer planungsrechtlich gesicherter Stand- und Durchgangsplatz zur Verfügung. In einigen Gemeinden nutzen Schweizer Fahrende zudem sogenannte stille Orte. Das sind Plätze, die nur einzelnen Fahrenden und den Standortgemeinden und gegebenenfalls Privaten bekannt sind und die in gegenseitigem Einvernehmen genutzt werden.

Gemäss Bericht des Bundesrates über die 'Situation der Fahrenden in der Schweiz' (2006) ist die quantitative und qualitative Situation im Kanton Basel-Landschaft nicht optimal. Sowohl aus gesamtschweizerischer wie auch aus kantonaler Sicht fehlt es an einem weiteren ganzjährig zugänglichen, mit der nötigen Infrastruktur versehenen und langfristig, d.h. planungsrechtlich gesicherten Standplatz. Aus kantonaler Sicht werden zwei Durchgangsplätze avisiert, je einen im unteren Kantonsteil sowie einen im Laufental.

B. Ziele

- Im ganzen Kanton bestehen vier planungsrechtlich gesicherte kleine Durchgangsplätze (1'500 - 2'000 m²).
- Die Durchgangsplätze sind aus Sicht der Fahrenden bezüglich Standort und Ausstattung hinreichend und das ganze Jahr hindurch zugänglich.
- Der Betrieb der Durchgangsplätze ist finanziell selbsttragend.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine
Siedlung	▪ keine
Erholung/Wohlfahrt	▪ keine
Soziale Aspekte	▪ Schutz von Minderheiten
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Ermöglichen von wirtschaftlichen Tätigkeiten durch Minderheiten
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ erst mit Projekten beurteilbar

Umwelt

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) An einem planungsrechtlich gesicherten, hinreichend ausgestatteten und das ganze Jahr zugänglichen Durchgangsplatz in den Bezirken Arlesheim und Laufen besteht ein kantonales Interesse.
- b) Der Kanton stellt in der Regel das Areal und die Infrastruktur zur Verfügung.
- c) Die Gemeinden sichern den Durchgangsplatz planungsrechtlich und stellen in der Regel den Betrieb sicher.
- d) Der Betrieb der Durchgangsplätze soll finanziell selbsttragend sein.

Planungsanweisungen

- a) Die BUD (ALV) ist Ansprech- und Koordinationsstelle des Kantons für Fahrende.
- b) Der Kanton prüft zusammen mit den Gemeinden Standorte für Durchgangsplätze, mit dem Ziel je einen weiteren in den Bezirken Laufen und Arlesheim realisieren zu können.
- c) Die Gemeinden sichern die neuen Durchgangsplätze mit raumplanerischen Mitteln.

A. Ausgangslage

Unser Siedlungsraum ist in den letzten Jahrzehnten als Folge der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung immer mehr in den Landschaftsraum hinausgewachsen. 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 m² 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 ist.

Im Kanton Basel-Landschaft besteht im überbauten Gebiet eine potenzielle Reserve von mindestens 700'000 m² BGF für die Erstellung neuer Wohneinheiten, Arbeitsplätze oder Versorgungseinrichtungen. 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 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: standortgerechtes, massgeschneidertes Ausschöpfen der Nutzung unter Berücksichtigung der bestehenden Wohnqualität, der gewachsenen Aussenraumstrukturen, einer ansprechenden Gestaltung und des voraussichtlichen Mehrverkehrs. (KORE)
- 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 schwerpunktmässig das Ziel zu verfolgen, mit unüberbauten Bauzonenreserven haushälterisch umzugehen.
- Im städtisch geprägten Raum sind Verdichtungsanstrengungen schwerpunktmässig im bereits überbauten Gebiet vorzunehmen (Nachverdichtung). 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 und der Architektur aufweisen.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	- grösseres Potenzial für den öffentlichen Verkehr - geringe Zunahme in verdichteten Quartieren - per Saldo eher weniger IV als bei Flächenwachstum
Siedlung	Bessere Nutzung der Siedlungsfläche
Erholung/Wohlfahrt	keine
Soziale Aspekte	höhere Bevölkerungsdichte
Wirtschaftliche Aspekte	- grösserer Steuerertrag für Gemeinden pro m² Bauzone - bessere Auslastung = grössere Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturanlagen
Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	nicht quantifizierbar

Umwelt

Natur/Landschaft:

Grundwasser/Boden:

Lärm/Luft:

- Reduktion innerhalb, Erhaltung ausserhalb der Siedlung
- Verminderung des Neuverbrauchs an Bodenfläche ausserhalb der Siedlungen
- Lärm: Zunahme des Nachbarschaftslärms in verdichteten Quartieren. Luft: Zunahme der lokalen Luftemissionen wird kompensiert durch geringere Gesamtbelastung im Kanton, Verstärkung der thermischen Überwärmung und reduzierte Durchlüftung möglich

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Die Siedlungsentwicklung nach innen (Optimierung der Nutzung) und insbesondere die Umnutzung und Neunutzung von Brachflächen ist von kantonalem Interesse.
- b) Entwicklung nach innen vor Entwicklung nach aussen: allfällige Erweiterungen der Bauzonen können nur vorgenommen werden, wenn die Gemeinden ihre inneren baulichen Reserven aufzeigen und festlegen, wie sie diese zu nutzen gedenken.
- c) Verdichtete Bauweise und Nachverdichtungen sollen insbesondere an mit ÖV erschlossenen Lagen quartier- und umweltverträglich (massgeschneidert) erfolgen. Einer hohen architektonischen Qualität ist besondere Beachtung zu schenken.
- d) Generelle zonenweise Erhöhungen der Nutzung durch Mutation der Zonenvorschriften sind nur vorzunehmen, wenn aufgezeigt werden kann, dass dadurch die Wohn- und Umweltqualität (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 besonders eignen und welche Planungsinstrumente dazu dienlich sind.
- b) Städtisch geprägte Gemeinden schaffen die notwendigen planerischen Voraussetzungen, damit Projekte zur Siedlungserneuerung bzw. Siedlungsverdichtung (Nachverdichtung) realisiert werden können. Dazu stellen sie fest, welche Areale sich dafür besonders eignen und welche Planungsinstrumente dazu dienlich sind.

A. Ausgangslage

Intakte Ortsbilder sind attraktiv als Aufenthalts-, Einkaufs- und Wohnraum. Sie tragen zur Identität der Bevölkerung zu ihrem Lebensraum bei. Mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS), welches für den Kanton Basel-Landschaft am 1.1.1995 in Kraft trat, wurden durch den Bund Grundlagen geschaffen, welche Aussagen über die Bedeutung der Ortsbilder (lokale, regionale, nationale Bedeutung) machen.

Im Kanton Basel-Landschaft haben 31 Ortsbilder in 30 Gemeinden nationale bzw. 40 Ortsbilder in 38 Gemeinden regionale Bedeutung (inkl. Spezialfälle).

Die Gemeinden können im Rahmen ihrer Nutzungsplanung Schutzzonen ausscheiden. Schutzzonen umfassen unter anderem auch bedeutende Ortsbilder. Die im Rahmen des ISOS gemachten Vorgaben zu diesen Ortsbildern sind beim Vollzug von Bundesaufgaben vollumfänglich zu berücksichtigen.

Etwa die Hälfte der Ortsbilder von nationaler Bedeutung werden bereits mit Schutzbestimmungen (erweiterte Kernzonenplanungen) im Sinne von Art. 17 RPG so geschützt, dass deren Erhalt - auch bei kommunalen oder kantonalen Bauvorhaben - mittelfristig gesichert ist. Die übrigen Ortsbilder von nationaler Bedeutung weisen keinen oder nur einen ungenügenden Schutz auf.

B. Ziele

- Der Pflege des Ortsbildes und dem Erhalt der Kulturdenkmäler ist vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund einer verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen wichtig. (KORE)
- Eine gute Gestaltung und die städtebaulich Einbettung von qualitativ und räumlich herausragenden Einzelbauten und Ensembles wirkt identitätsfördernd. Kanton und Gemeinden sind deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten gefordert, den gestalterischen Aspekten der Siedlungserneuerung Beachtung zu schenken. (KORE)
- Die erhaltenswerten Ortsbilder sind durch ortsplanerische Schutzmassnahmen zu sichern. Gleichzeitig ist eine angemessene Entwicklung des Ortsbilds zu ermöglichen.
- Sämtliche Ortsbilder von nationaler oder regionaler Bedeutung weisen einen entsprechenden grundeigentümergebundenen Rahmen für Nutzung und Schutz auf.

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
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Tourismusförderung
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft:	▪ Erhaltung regionaltypisches Landschaftsbild
Grundwasser/Boden:	▪ keine
Lärm/Luft:	▪ keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) An der langfristigen Erhaltung der gebauten Struktur und Substanz sowie der sinnvollen Weiterentwicklung der Nutzungsmöglichkeiten der typischen Baselbieter Ortsbilder und ihrer Umgebung besteht ein kantonales Interesse.
- b) In den Kernzonen der Gemeinden ist das Siedlungsbild gegenüber in Erscheinung tretenden Lärmschutzmassnahmen (Lärmschutzwände) höher zu gewichten.

Planungsanweisungen

- a) Im Rahmen der Ortsplanung (Ortsbildschutz) überprüfen die Gemeinden insbesondere folgende Inhalte und nehmen sie gegebenenfalls in die Nutzungsplanung auf:
 - Abgrenzung der Schutzzonen
 - Festlegen von schützens- oder erhaltenswerten Einzelobjekten
 - Gewährleisten des Aussenraums bzw. des Umgebungsschutzes (Vorplätze, Vorgärten, Hofstattareale etc.)
 - Festlegen von möglichen baulichen Neuerungen (Neubauten, Anbauten, Umbauten, Aufbauten) im Ortskern
- b) Gemeinden und Kanton ziehen das ISOS als Planungshilfe bei.

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); Liestal (Kleinstadt); Muttenz, Freidorf, (Spezialfall); Muttenz (Dorf); Oltingen (Dorf); Pratteln (Verstädt. Dorf); Rothenfluh (Dorf); Rümlingen (Dorf); Sissach (Verstädt. Dorf); Waldenburg (Kleinstadt); Wenslingen (Dorf); Wintersingen (Dorf); Ziefen (Dorf); Zwingen (Verstädt. Dorf)

Siedlung

Siedlungsqualität

Umgebungsschutz für kantonale Kulturdenkmäler

A. Ausgangslage

Kantonale Kulturdenkmäler können sowohl Einzelobjekte, als auch Ensembles, Baugruppen, Anlagen und Quartiere sein. Bei einzelnen Kulturdenkmälern begründet in hohem Masse die Umgebung den Wert des Kulturdenkmals mit.

Gemäss § 9 DHG dürfen geschützte Kulturdenkmäler durch bauliche oder technische Veränderungen in ihrer Umgebung nicht beeinträchtigt werden. Dieser Umgebungsschutz soll durch die Gemeinden mittels Ausweisung von Denkmalschutzzonen gewährleistet werden. Damit besteht sowohl für die betreffende Gemeinde wie auch für die Grundeigentümer Transparenz und Klarheit über allfällige bauliche Einschränkungen in der Umgebung der Kulturdenkmäler.

Zum heutigen Zeitpunkt bestehen im Kanton kaum Denkmalschutzzonen. Der Umgebungsschutz wird meistens im Einzelfall beurteilt und gestützt auf § 9 DHG im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens festgelegt. Diese einzelfallweise Betrachtung soll dort zugunsten einer allgemeinverbindlichen Regelung abgelöst werden, wo geschützte Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung gefährdet sind.

B. Ziele

- Der Pflege des Ortsbildes und dem Erhalt der Kulturdenkmäler ist vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken. Dies ist insbesondere vor dem Hintergrund einer verstärkten Siedlungsentwicklung nach innen wichtig. (KORE)
- Eine gute Gestaltung und die städtebauliche Einbettung von qualitativ und räumlich herausragenden Einzelbauten und Ensembles wirkt identitätsfördernd. Kanton und Gemeinden sind deshalb im Rahmen ihrer Möglichkeiten gefordert, den gestalterischen Aspekten der Siedlungserneuerung Beachtung zu schenken. (KORE)
- Kantonal geschützte Kulturdenkmäler (Einzelobjekte, Ensemble, usw.), die durch allfällige Bautätigkeiten in ihrer Umgebung, in ihrem Wert oder in ihrer Wirkung gefährdet sind, weisen einen adäquaten grundeigentümerverbindlichen Schutz auf (Denkmalschutzzone).

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine
Siedlung	▪ Erhaltung der Vielfalt von historischen Bauten ▪ Erhöhte Attraktivität durch identifikationsfördernde Ortsmerkmale
Erholung/Wohlfahrt	▪ Lebendiger Beitrag zur Kultur der Gemeinden
Soziale Aspekte	▪ Identifikation mit der Wohngemeinde und der Umgebung
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Touristische Attraktion ▪ Erhaltung und Förderung von handwerklichem Know-how
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft:	▪ Landschaftsprägende Bauten bleiben erhalten
Grundwasser/Boden:	▪ keine
Lärm/Luft:	▪ keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Kanton und Gemeinden fördern durch die Unterschutzstellung von Einzelobjekten, Ensembles, Baugruppen, Quartieren und Anlagen mit ihrer Umgebung eine städtebaulich überzeugende Einbindung der Kulturdenkmäler.

Planungsanweisungen

- a) Der Regierungsrat nimmt nach Anhörung der Gemeinden schützenswerte Kulturdenkmäler wie Einzelobjekte, Ensembles, Baugruppen und Anlagen in das Inventar der geschützten Kulturdenkmäler auf.
- b) Die Gemeinden sichern durch die Ausweisung von Denkmalschutzzonen die Umgebung von Einzelobjekten, Ensembles, Baugruppen, Quartieren und Anlagen.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende mit Umgebungsschutz zu versehenden Kulturdenkmäler von kantonaler Bedeutung werden festgesetzt:

Bezirk Arlesheim

Arlesheim	Domplatz mit Domherrenhäuser und Domkirche Landschaftsgarten Ermitage
Binningen	Weiherschloss, Imhofhaus, Bürgerhaus St. Margrethen: Kirche, Hofgut, Villa St. Margrethen, Astronomisches Institut, Sternwarte
Münchenstein	Villa Merian mit Gartenanlage, Vorder- und Hinterbrüglingen Villa Ehinger mit Gartenanlage
Pfeffingen	Schlosshof und Schlossgut
Aesch	Blarerschloss mit Scheune
Reinach	Reformierte Kirche (Niederbergstrasse)

Bezirk Laufen

Blauen	Wendelinskapelle
Bislach	Wegkapelle
Duggingen	Schloss Angenstein
Roggenburg	Kirche St. Martin

Bezirk Liestal

Bubendorf	Schloss Wildenstein
Lausen	Kirchweiler St. Martin
Ziefen	Kirche St. Blasius: Kirchhügel, Kirche mit Sigristenhaus

Bezirk Sissach

Sissach	Schloss Ebenrain mit Park
Läufelfingen	Kirche, Pfarrhaus, Sigristenhaus
Oltingen	Kirche St. Nikolaus: Kirchhügel, Kirche, Beinhaus, Pfarrhaus, Pfarrscheune, Pfarrhausgarten
Rümlingen	Viadukt, Kirche, Pfarrhaus
Zeglingen	Hof Mapprach: Pächterhaus mit Landschaftsgarten

Bezirk Waldenburg

Diegten	Kirche St. Peter: Kirchhügel, Kirche, Pfarrhaus
Hölstein	Gasthof Rössli, Rösslischeune, Neuhaus
Langenbruck	Klosteranlage Schöntal mit Kirche, Konversenhaus (West), Refektorium und Küche (Süd, Herrenhaus), kleines Schöntal

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 Mia. 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 ein allfälliges 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 Gemeinden 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 Lärm- und Luftschadstoffen zu entlasten. (KORE)
- Strassenlärmimmissionen 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 zu Erholungsmöglichkeit
Soziale Aspekte	vermindert soziale Segregation
Wirtschaftliche Aspekte	Reduktion von Mietzinsausfällen
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	12 Mio Fr. für die verbleibende Lärmsanierung 30'000 Fr. 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.

Siedlung

Wirtschaft im Siedlungsraum

Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung

A. Ausgangslage

Arbeitsgebiete (Industrie- und Gewerbegebiete) von kantonaler Bedeutung stellen aus kantonalen 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 kantonalen 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. 30% auf.

Zurzeit beträgt der Umfang der Gewerbe- und Industriezonenreserven im Kanton Basel-Landschaft, verteilt auf 75 Gemeinden, knapp 300 ha. Diesen Reserven steht ein kantonaler Verbrauch von durchschnittlich 8-10 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 Gewerbebezonen je nach Standort sehr verschieden. Eine Analyse der Baugesuche in den basellandschaftlichen Industrie- und Gewerbebezonen zeigt, dass der Betriebszahlzuwachs 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. Aus kantonalen Sicht kommt deshalb Industrie- und Gewerbebezonenreserven, welche hervorragende Standortqualitäten aufweisen, erhöhte Bedeutung zu.

B. Ziele

- Es ist eine gross- und kleinräumig gut geordnete Siedlungsstruktur als räumliche Voraussetzung für die Wirtschaft anzustreben. Die Unternehmen benötigen geeignete Standorte mit guten Verkehrsverbindungen, die Bewohner eine intakte Umwelt sowie eine hochwertige Siedlungs- und Wohnqualität. (KORE)
- Arbeitsplatzgebiete (Industrie- und Gewerbebezonen) mit hoher Standortgunst, grossem Entwicklungspotential und hervorragender Anbindung an das übergeordnete Verkehrsnetz (Strasse und/oder Schiene) sind langfristig 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. (KORE)
- Soweit dies verhältnismässig und bedarfsgerecht ist, sind neue Industriegeleise vorzusehen oder bestehende zu sichern.
- 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, 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 |
| Lärm/Luft: | ▪ Spezifische Emissionen durch Verkehr und Produktion |

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- 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.
- Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung sind gemäss Angebotsdekret durch das öffentliche Verkehrsmittel zu erschliessen.
- An der besseren Nutzung von Industrie- und Gewerbebrachen bzw. unternutzten Arealen besteht ein kantonales Interesse. Umnutzungen von brachliegenden (Teilen von) Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung zu Gebieten mit Mischnutzung (mit Wohnanteilen) ist in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessungsqualität möglich. Voraussetzung ist ein Konzept, das die Auswirkungen auf den Verkehr, Umweltverträglichkeit, Wirtschaft und städtebauliche Qualität aufzeigt 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.
- Der Kanton entwickelt zusammen mit den betroffenen Gemeinden ein grenznahe Nutzungs- und Erschliessungskonzept im Gebiet Allschwil - Hegenheim und zeigt darin auch auf, wie die Erschliessungs- und Verkehrssituation grösserräumig gelöst (Zwischenlösung ohne Südumfahrung) werden kann.
- Die Gemeinden mit Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung schaffen in der Nutzungsplanung Voraussetzungen für den häushälterischen Umgang mit dem Boden sowie für eine optimale Erschliessung und Nutzung. Sie prüfen die Erschliessung noch unüberbauter Gebiete durch neue Industriegleise und sichern diese.
- Der Kanton - soweit er Planungsträger in einem Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung ist - schafft zusammen mit den Standortgemeinden in der Nutzungsplanung Voraussetzungen für den häushälterischen Umgang mit dem Boden sowie für eine optimale Erschliessung und Nutzung. Dies gilt - im Sinne der Zielsetzungen - insbesondere auch für die beiden Baselbieter Rheinhäfen

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

- | | |
|----------------------------|----------------------------------|
| ▪ Aesch (Aesch Nord) | ▪ Pratteln (West) |
| ▪ Allschwil (Bachgraben) | ▪ Pratteln (Schweizerhalle) |
| ▪ Arlesheim (Im Tal) | ▪ Pratteln (Salina Raurica) |
| ▪ Bubendorf (Talhaus) | ▪ Pratteln (Mitte) |
| ▪ Birsfelden (Hafen) | ▪ Pratteln (Wanne) |
| ▪ Frenkendorf (Hülften) | ▪ Liestal (Altmarkt) |
| ▪ Füllinsdorf Hülften | ▪ Lausen (Lätt/Industriestrasse) |
| ▪ Füllinsdorf (Wölfer) | ▪ Lausen (Saarbaum-Kanalstrasse) |
| ▪ MuttENZ (Hofacker) | ▪ Münchenstein (Unter Gstadt) |
| ▪ MuttENZ (Auhafen) | ▪ Münchenstein (Dreispietz) |
| ▪ MuttENZ (Hard) | ▪ Itingen (Gstadt matt) |
| ▪ MuttENZ (Schweizerhalle) | ▪ Sissach (Brühl) |
| ▪ MuttENZ (Lachmatt) | ▪ Reinach (Kägen, Hinterkirch) |

Vororientierung

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

- | | |
|-------------------------|--------------------|
| ▪ Liesberg (Riederwald) | ▪ Laufen (Keramik) |
|-------------------------|--------------------|

Siedlung

Wirtschaft im Siedlungsraum

Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken

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 Gewerbebezonen. 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

- 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)
- 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 Gefahrengutanteil 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 öffentlichen 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 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	▪ ca. 200 Mio Fr. (Projekte Festsetzung: 100 Mio Fr.; Projekte Zwischenergebnis: 70 Mio Fr.; Projekte Vororientierung: 30 Mio Fr.)

Umwelt

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

- Strafjustizzentrum (neuer Standort MuttENZ)
- Erweiterung Staatsarchiv (bestehender Standort Liestal)
- Erweiterung Arxhof (Massnahmenzentrum für junge Erwachsene)

Kulturelle Bauten und Anlagen

- Infrastrukturen Römerstadt (Augst, Gebiet Schwarzacker)

Fachhochschulen

- Fachhochschule für Gestaltung und Kunst (Münchenstein, Standort Dreispitz)
- Fachhochschule für Pädagogik und Soziale Arbeit beider Basel (Standort MuttENZ, Kriegacker)

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 Sisach/Netzen)

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. (KORE)
- Die Zuordnung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit ist auf möglichst geringe Mobilität auszurichten. Es ist darauf hinzuwirken, dass störende Wechselwirkungen der unterschiedlichen Nutzungen klein sind. (KORE)
- 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	- Optimale Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen bewirken in der Summe weniger Verkehr als peripher gelegene Standorte - Deutliche Mehrbelastung auf einzelnen Knoten oder Strassenabschnitten des lokalen und regionalen Netzes insbesondere in den Abendspitzen
Siedlung	Konzentration der Beeinträchtigung der Siedlungen, auf wenige Standorte
Erholung/Wohlfahrt	nicht beurteilbar
Soziale Aspekte	Entwicklung gut erreichbarer Standorte für sämtliche Bevölkerungsgruppen
Wirtschaftliche Aspekte	Gebiete mit verkehrsintensiven Einrichtung sind für den Kanton in steuerlicher Hinsicht attraktiver als Wohnen, aber weniger interessant als Gebiete mit breitem Bran-

Siedlung

Siedlungsausstattung

Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen

		chen-Mix
		▪ Beeinträchtigung der Detailhandelsstruktur in den Ortskernen der Standortgemeinden und Nachbargemeinden
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ im Einzelfall zu beurteilen
Umwelt	Natur/Landschaft:	▪ Beurteilung im Einzelfall
	Grundwasser/Boden:	▪ Beurteilung im Einzelfall
	Lärm/Luft:	▪ Beurteilung im Einzelfall

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	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 2'000 Fahrten (= 2000 Hinfahrten + 2000 Rückfahrten) pro Tag erzeugen. Neue Standorte für VE mit mehr als 2000 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. Dies bedeutet den sicheren und attraktiven Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger ab Parkplatz wie auch ab ÖV-Haltestelle sowie das Gewährleisten von genügend Veloabstellplätzen. d) Die Versorgung der Bevölkerung insbesondere mit Gütern des täglichen Bedarfs ist in erster Linie in den Orts- und Quartierzentren sicherzustellen.
Planungsanweisungen	a) 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) ▪ Muttens, St. Jakob/Hagnau Vororientierung ▪ Lausen (südl. S-Bahnhaltestelle). Voraussetzung für eine Festsetzung ist die strassenseitige Erschliessung durch den Kanton. ▪ Spenglerareal, Münchenstein: Voraussetzung für eine Festsetzung ist der Ausbau des Knotens Bruderholzstrasse-Reinachstrasse. ▪ Arlesheim, Schoren/ABB-Areal. Voraussetzung für eine Festsetzung ist eine bessere ÖV-Erschliessung

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 besteht zum Teil ein Aufwertungsbedarf. 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

- 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)
- Das Sportgebiet St. Jakob (nördlicher Teil) ist zu einem attraktiven, mit MIV und ÖV gut erreichbaren Sportzentrum von nationaler Bedeutung aufzuwerten.
- 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.
- Die verkehrlichen Anbindung (MIV und ÖV) ist insbesondere mit Blick auf Grossveranstaltungen zu optimieren und ergänzen.
- 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 Wegnetz
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	▪ Fr. 125'000 (Planungskosten)

Umwelt

Natur/Landschaft:	▪ Erhaltung und Aufwertung der bestehenden Naturwerte
-------------------	---

Grundwasser/Boden: ▪ keine
Lärm/Luft: ▪ keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Hochbauten insbesondere zur Ausübung sportlicher Tätigkeiten sowie weitere Freizeitnutzungen in Gebäuden (z.B. Unterhaltungsbetriebe) sind auf das Gebiet nördlich des Siedlungstrenngürtels zu konzentrieren. Dem Schutz der benachbarten Wohngebiete vor Lärmemissionen ist die nötige Beachtung zu schenken.
- b) Das Gebiet innerhalb des Siedlungstrenngürtels ist für Fussballfelder oder andere offene Sportanlagen, naturnahe Erholung und Landwirtschaft bestimmt.

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton Basel-Landschaft wirkt im Rahmen seiner partnerschaftlichen Möglichkeiten darauf hin, das Sport- und Erholungsgebiet St. Jakob zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt und den betroffenen Gemeinden zu einem attraktiven, vorwiegend mit ÖV gut erreichbaren Sportzentrum von nationaler Bedeutung aufzuwerten; die Primärfunktion der Brüglinger Ebene als Freizeit- und Erholungsgebiet ist dabei zu wahren, die Natur-, Landschafts- und Kulturwerte sind zu sichern.
- b) Die verkehrliche Anbindung (OV prioritär) ist insbesondere mit Blick auf Grossveranstaltungen zu optimieren und, wo nötig, zu ergänzen. Die Kantone BS und BL erarbeiten dafür in enger Zusammenarbeit bis Ende 2007 einen „Masterplan Verkehr und Parkierung St. Jakob“.
- c) Die Gemeinde Münchstein stellt mit ihrer kommunalen Nutzungsplanung den Langsam- und Zulieferverkehr, eine visuelle Aufwertung des bestehenden Wegnetzes sowie eine Erhaltung, Aufwertung und Vernetzung der bestehenden Naturwerte sicher.

Landschaft

Natürliche Lebensgrundlagen

L1

Land- und Forstwirtschaft

L2

Natur- und Landschaftsschutz

L3

Freizeit, Erholung und Sport

L4



Landschaft

Natürliche Lebensgrundlagen

Aufwertung Fliessgewässer

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)

Landschaft

Natürliche Lebensgrundlagen

Aufwertung Fliessgewässer

	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ gemäss Wasserbaukonzept: 115 Mio Fr. Hochwasserschutz (Priorität 1-3) 46 Mio Fr. Revitalisierung (Priorität 1-3)
Umwelt	Natur/Landschaft:	▪ Erhaltung/Verbesserung der Funktionsfähigkeit natürlicher und naturnaher Fliessgewässer und ihrer Uferbereiche ▪ Erhaltung/Förderung der Lebensraumvernetzung
	Grundwasser/Boden:	▪ Erhaltung der Wechselwirkungen zwischen ober- und unterirdischem Gewässer; Anreicherung des Grundwassers
	Lärm/Luft:	▪ keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	a) Die Fliessgewässer sind in ihrem natürlichen Zustand zu erhalten und soweit möglich wieder herzustellen. b) Die Fliessgewässer sind als Gesamtsystem zu betrachten. Hochwasserschutz, Landwirtschaft, Gewässerschutz, Natur- und Landschaftsschutz sowie Erholungsnutzung sind zu koordinieren. c) Im Zielkonflikt zwischen Gewässerrenaturierung und Grundwasserschutz ist im Einzelfall eine sinnvolle Lösung anzustreben. Im Grundsatz hat der Grundwasserschutz Priorität.
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	Festsetzung Die aufzuwertenden Fliessgewässerabschnitte gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

A. Ausgangslage

Flüsse und Bäche sind die "Lebensadern" unserer Landschaft. Sie sind seit je her auf's Engste mit unserer eigenen Existenz verbunden - als prägende Elemente von Siedlung und Landschaft, als Wasserlieferant, als Verkehrsträger, zur Energiegewinnung und zur Erholung: Ohne Wasser kein Leben! Fließgewässer und ihre Uferbereiche sind zudem hochwertige natürliche Lebensräume und wichtige Verbreitungsachsen für Tiere und Pflanzen - und sie haben eine ausgleichende Wirkung für unsere Ökosysteme.

Zwar wurden in den letzten Jahren und Jahrzehnten zahlreiche Bach- und Flussabschnitte nach modernen Kriterien renaturiert. Jedoch fehlt vielerorts und namentlich im Siedlungsgebiet der Raum, um den Fließgewässern ihre natürliche Dynamik vollumfänglich gewähren zu können. Damit verbunden ist ein Verlust an ökologischem Wert; aber auch eine zunehmende Hochwassergefährdung für Mensch und Sachwerte.

Der Druck auf die noch vorhandenen Freiräume entlang von Gewässern hält nach wie vor an. Gerade diese Freiräume, zusammen mit gezielten Aufwertungen, sind jedoch für einen funktionierenden Landschaftshaushalt wie auch für einen wirksamen Hochwasserschutz unerlässlich.

Verschiedene eidgenössische und kantonale Gesetze verpflichten zur Erhaltung und Aufwertung unserer Fließgewässer. Die Wasserbauverordnung des Bundes verpflichtet in Art. 21 die Kantone dazu, den Raumbedarf der Fließgewässer in der kantonalen Richtplanung als Grundsatz zu verankern und in der Nutzungsplanung umzusetzen. Ebenso verpflichtet sie die Kantone zur Festlegung des minimalen Raumbedarfs, der die natürlichen Funktionen des Fließgewässers sichert.

B. Ziele

- 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 heute bestehenden Freiräume entlang den Fließgewässern sollen in ihrer Ausdehnung erhalten sowie in ihrer ökologischen Qualität und bezüglich ihrer Hochwasserschutzfunktion aufgewertet werden.
- Ökologische Verbreitungsbarrieren sollen beseitigt und die Fließgewässer damit für wassergebundene Lebewesen durchgängig gemacht werden.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ höchstens lokal durch bauliche Anpassungen
Siedlung	▪ Verbesserung der Siedlungsqualität
	▪ Bezeichnung genügend breiter Uferschutzzonen
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung und Aufwertung der Erholungswirkung von Fließgewässern
Soziale Aspekte	▪ Erlebbarkeit der natürlichen Gewässerdynamik
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Minderung der Hochwassergefährdung
	▪ Wertschöpfung im Rahmen von baulichen Renaturierungsmaßnahmen
	▪ lokal Einschränkung der landwirtschaftlichen und baulichen Nutzung
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ 70'000-110'000 Fr. pro Hektare

Umwelt	Natur/Landschaft:	- Erhaltung der Freiräume und der ökologischen Funktionsfähigkeit natürlicher und naturnaher Fliessgewässer und ihrer Uferbereiche - Förderung / Neuschaffung von Flussaue - Erhaltung / Förderung der Lebensraumvernetzung
	Grundwasser/Boden:	Erhaltung und Verbesserung der Grundwasseranreicherung / Erhaltung der gewässerbegleitenden Auenböden
	Lärm/Luft:	keine / Erhaltung / Förderung der Siedlungsdurchlüftung

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	a) Die Freiräume Fliessgewässer dienen der langfristigen Erhaltung des Gewässernetzes in seinen ökologischen, landschaftlichen, sozialen sowie Hochwasserschutz-Funktionen. b) Freiräume Fliessgewässer sind von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten. c) Freiräume Fliessgewässer sind soweit möglich zu renaturieren. d) Der Raumbedarf der Fliessgewässer richtet sich nach der Schlüsselkurve des Bundesamtes für Umwelt in Abhängigkeit von der Sohlenbreite. e) Bei Zielkonflikten zwischen Raumbedarf Fliessgewässer und Schutz der Fruchtfolgeflächen wird im Einzelfall über die Priorität entschieden.																																										
Planungsanweisungen	a) Die Gemeinden übernehmen die Freiräume Fliessgewässer in ihre Zonenvorschriften. Sie scheiden im Zonenplan die entsprechenden Zonen aus und legen im Zonenreglement die den oben angeführten Planungsgrundsätzen entsprechenden Bestimmungen fest. b) Die Gemeinden zeigen im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV insbesondere die Ergebnisse der Interessenabwägung zwischen Landwirtschaft und dem Freiraum Fliessgewässer auf.																																										
Örtliche Festlegungen	Zwischenergebnis Folgende Freiräume Fliessgewässer gemäss Richtplankarte werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen: <table> <tr><td>▪ Birs: Cholplatz</td><td>Liesberg</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Bolberg</td><td>Liesberg</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Oberrüti</td><td>Liesberg</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Ägerten</td><td>Laufen</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Chleeboden</td><td>Zwingen</td></tr> <tr><td>▪ Birs: I der Wacht</td><td>Grellingen</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Cholflüe</td><td>Bislach</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Birmatten</td><td>Bislach</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Im Grund</td><td>Duggingen</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Bruggfeld</td><td>Aesch</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Au</td><td>Reinach</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Tüfelsgraben</td><td>Münchenstein</td></tr> <tr><td>▪ Birs: Brüglingen</td><td>Münchenstein, Muttentz</td></tr> <tr><td>▪ Lützel</td><td>Roggenburg</td></tr> <tr><td>▪ Lützel</td><td>Röschenz</td></tr> <tr><td>▪ Lützel</td><td>Laufen</td></tr> <tr><td>▪ Birsig</td><td>Oberwil, Therwil</td></tr> <tr><td>▪ Orisbach: Oristal</td><td>Liestal, Seltisberg</td></tr> <tr><td>▪ Ergolz: Pfefferlädeli</td><td>Augst</td></tr> <tr><td>▪ Eibach: Schwäjen</td><td>Gelterkinden</td></tr> <tr><td>▪ Eibach: Eital</td><td>Tecknau</td></tr> </table>	▪ Birs: Cholplatz	Liesberg	▪ Birs: Bolberg	Liesberg	▪ Birs: Oberrüti	Liesberg	▪ Birs: Ägerten	Laufen	▪ Birs: Chleeboden	Zwingen	▪ Birs: I der Wacht	Grellingen	▪ Birs: Cholflüe	Bislach	▪ Birs: Birmatten	Bislach	▪ Birs: Im Grund	Duggingen	▪ Birs: Bruggfeld	Aesch	▪ Birs: Au	Reinach	▪ Birs: Tüfelsgraben	Münchenstein	▪ Birs: Brüglingen	Münchenstein, Muttentz	▪ Lützel	Roggenburg	▪ Lützel	Röschenz	▪ Lützel	Laufen	▪ Birsig	Oberwil, Therwil	▪ Orisbach: Oristal	Liestal, Seltisberg	▪ Ergolz: Pfefferlädeli	Augst	▪ Eibach: Schwäjen	Gelterkinden	▪ Eibach: Eital	Tecknau
▪ Birs: Cholplatz	Liesberg																																										
▪ Birs: Bolberg	Liesberg																																										
▪ Birs: Oberrüti	Liesberg																																										
▪ Birs: Ägerten	Laufen																																										
▪ Birs: Chleeboden	Zwingen																																										
▪ Birs: I der Wacht	Grellingen																																										
▪ Birs: Cholflüe	Bislach																																										
▪ Birs: Birmatten	Bislach																																										
▪ Birs: Im Grund	Duggingen																																										
▪ Birs: Bruggfeld	Aesch																																										
▪ Birs: Au	Reinach																																										
▪ Birs: Tüfelsgraben	Münchenstein																																										
▪ Birs: Brüglingen	Münchenstein, Muttentz																																										
▪ Lützel	Roggenburg																																										
▪ Lützel	Röschenz																																										
▪ Lützel	Laufen																																										
▪ Birsig	Oberwil, Therwil																																										
▪ Orisbach: Oristal	Liestal, Seltisberg																																										
▪ Ergolz: Pfefferlädeli	Augst																																										
▪ Eibach: Schwäjen	Gelterkinden																																										
▪ Eibach: Eital	Tecknau																																										

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.

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 Fr. als Kostendach bewilligt. Der Bund und die Basellandschaftliche Gebäudeversicherung beteiligen sich mit zusammen 3 Mio Fr. an den Gesamtkosten. Der Abschluss des Projektes ist für 2011 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 Fr. verursacht. Erhebliche Verringerung des Schadenausmass durch ein effizientes Naturgefahrenmanagement
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	Erarbeitung Gefahrenkarten: Gesamtkosten 4.1 Mio Fr., für den Kanton BL 1.1 Mio Fr.

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 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.
- b) 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.
- d) Der Kanton führt den Ereigniskataster periodisch nach. Bei geänderten Verhältnissen werden die Gefahrenhinweiskarte und die Gefahrenkarten angepasst.

Landschaft

Land- und Forstwirtschaft

Landwirtschaftsgebiet

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 angemessene 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 Artikel 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

Landschaft

Land- und Forstwirtschaft

Fruchtfolgeflächen

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 Nutzung gesamthaft ausgeschiedene Fläche erhalten werden soll.

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. Aufgrund dieser fundierten Erhebung sind im Kanton Basel-Landschaft neu 8'650 ha als FFF zu bezeichnen resp. zu sichern (inkl. Bezirk Laufen). Von diesem Brutto-Wert sind ca. 7%, vom Sachplan FFF als unproduktive Flächen (Nebenstrassen, Bäche, Hecken, Restflächen, Waldanstoss) bezeichnet, in Abzug zu bringen. Damit ergibt sich für den Kanton Basel-Landschaft (inkl. Bezirk Laufen) ein neuer kantonaler Mindestumfang von rund 8'000 ha.

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. Die FFF können somit als gesichert im Sinne von Art. 30 RVP bezeichnet werden. Hingegen bedarf es noch der Anpassung der Sachplans Fruchtfolgeflächen durch den Bund.

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

- a) Kanton und Gemeinden unterstützen die Bestrebungen des Bundes zur Sicherung und langfristigen Erhaltung der Fruchtfolgeflächen.
- b) Fruchtfolgeflächen können durch eine Planung oder ein Vorhaben konsumiert werden, sofern der Bedarfsnachweis erbracht und die Standortgebundenheit gegeben ist. Als Kompensation weisen die Gemeinden eine entsprechende Fruchtfolgefläche 2. Gütequalität (= Eignungsklasse 4 der Nutzungseignungskarte BL) aus. Diese Ersatzflächen werden als Fortschreibung in den kantonalen Richtplan übernommen.
- c) Reduziert eine Planung oder ein Vorhaben die Fruchtfolgeflächen 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 beantragt dem Bundesrat die Anpassung des Sachplans Fruchtfolgeflächen. Der neue Mindestumfang für den Kanton Basel-Landschaft inkl. Bezirk Laufen beträgt 8'000 ha Fruchtfolgeflächen.
- b) Der Regierungsrat verfolgt die Änderungen bei Lage, Umfang und Qualität der Fruchtfolgeflächen und teilt die Veränderungen alle vier Jahre dem Bund mit.
- c) Die Gemeinden sichern die Fruchtfolgeflächen in ihren Zonenvorschriften, in dem sie diese den Landwirtschaftszonen zuweisen und als orientierenden Inhalt im Zonenplan darstellen.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Die Fruchtfolgeflächen 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, ist Lebensraum für eine Vielfalt von Tieren und Pflanzen und sorgt nicht zuletzt für den Schutz von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen. Die laubholzreichen Wälder unseres Kantons leisten einen wesentlichen Beitrag zum Schutz unseres lebenswichtigen Grundwassers. Zudem prägt der Wald unsere Landschaft. Er gehört zu 19% Privaten und zu 81% öffentlichrechtlichen Eigentümern. Viele Baselbieter Wälder zeichnen sich durch besondere Naturnähe aus oder sind Lebensräume seltener oder bedrohter Tiere und Pflanzen. Sie werden nach den Grundsätzen des naturnahen Waldbaues gepflegt. Nachhaltige Bewirtschaftung bedeutet, dass die Pflege und Nutzung von Wäldern und Waldflächen auf eine Weise und in einem Ausmass geschieht, dass die biologische Vielfalt, Produktivität, Verjüngungsfähigkeit und Vitalität erhalten bleiben sowie deren Potenzial gesichert ist. Eine nachlassende Nutzung unserer Wälder führt zu einer Überalterung der Bestände.

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. Der Waldentwicklungsplan (WEP) und seine Umsetzungsinstrumente dienen dazu, die einzelnen Waldfunktionen sicherzustellen.

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

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.

B. Ziele

- a) 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)
- b) Der Wald soll in seiner Fläche und seiner räumlichen Verteilung erhalten bleiben.
- c) Pflege und Bewirtschaftung sollen die nachhaltige Erhaltung sämtlicher Funktionen des Waldes sicherstellen.
- d) Der nachwachsende Rohstoff Holz soll mindestens so stark genutzt werden, dass der Vorrat nicht mehr zunimmt (Ausnahme: in Totalreservaten).
- e) Die Naturwerte sollen über eine flächendeckende naturnahe Waldbewirtschaftung und die Ausweisung von Vorrangflächen und die Aufwertung der Waldränder gesichert werden.
- f) Die Schutzwirkung von Wäldern im Bereich von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen soll sichergestellt werden.
- g) Die Wirkung der Wälder als Filter und Schutz des Grundwassers soll gesichert werden.
- h) 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	▪ gemäss Programm Naturschutz im Wald und Schutzwaldpflegeprojekte
Umwelt	Natur/Landschaft:	▪ Erhaltung/Verbesserung von Landschaftsbild, Biodiversität und ökologischem Gleichgewicht
	Grundwasser/Boden:	▪ Verbesserung des Grundwasserschutzes/mechanischer Bodenschutz
	Lärm/Luft:	▪ Günstiges Lokalklima, Senkung des CO₂

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.
Planungsanweisungen	a) Der Kanton erarbeitet die Waldentwicklungspläne (WEP) gemäss Vorgaben der Waldgesetzgebung und legt die Vorrangfunktionen fest. b) Das Forstamt beider Basel erarbeitet Grundsätze für die "Erholung und Freizeit im Wald".
Örtliche Festlegungen	Zwischenergebnis Vorranggebiete Natur im Wald werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen (vgl. L3.1). Wälder mit Schutzfunktion werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen.

Landschaft

Natur- und Landschaftsschutz

Vorranggebiet Natur

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 - ihre fachgerechte Pflege und Nutzung sicher zu stellen. So stehen heute gut 9% der Nicht-Siedlungsfläche (Landwirtschaftsgebiet (2%) und Wald (7%)) unter Naturschutz.

Allerdings: Vom Ziel, die 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

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

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine neuen Verkehrsachsen in Vorranggebieten Natur
Siedlung	▪ keine Bauten und Anlagen in Vorranggebieten Natur
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung und Aufwertung der Erholungsqualität im Kanton
	▪ Den Schutzziele angepasste Besucherlenkung mit lokaler/zeitlicher Einschränkung von Freizeitaktivitäten, welche Naturobjekte beeinträchtigen
Soziale Aspekte	▪ Erlebbarkeit einer hohen Biotopvielfalt und einer reichhaltigen Tier- und Pflanzenwelt
	▪ Respektierung der belebten Um- und Mitwelt
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Lokale Wertschöpfung durch hohe Erholungsqualität
	▪ Arbeitsplatzerhaltung durch angemessene Abgeltung von Naturschutzleistungen in Land- und Forstwirtschaft
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ Kostenrahmen gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept BL

Umwelt	Natur/Landschaft:	▪ Erhaltung und Förderung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt, ihrer Lebensräume sowie eines vielfältigen, regionaltypischen Landschaftsbildes
	Grundwasser/Boden:	▪ Qualitativ einwandfreie Grundwasseranreicherung aus Vorranggebieten Natur / Schutz der Bodenfläche und der Bodenfunktionen
	Lärm/Luft:	▪ keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	a) Die Vorranggebiete Natur dienen der langfristigen Erhaltung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie der vielfältigen, regionaltypischen Landschaften. b) Die Vorranggebiete Natur sind in ihrer Ausdehnung und in ihrem ökologischen Wert zu erhalten, wo nötig zu erweitern und untereinander zu vernetzen. c) Die Interessen der Land- und der Forstwirtschaft sind zu berücksichtigen. Insbesondere soll die fachgerechte Pflege und Nutzung in den Vorranggebieten Natur in enger Partnerschaft mit Land- und Forstwirtschaft realisiert werden. d) Die Vorranggebiete Natur sind von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten. e) Die Abstimmung mit Freizeit und Erholung in den Vorranggebieten Natur unterliegt erhöhten Anforderungen.
Planungsanweisungen	a) Der Kanton nimmt die Vorranggebiete Natur, soweit sie sich im Wald befinden, in die Waldentwicklungspläne (WEP) auf. 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. c) Die Gemeinden stellen die geschützten Naturobjekte gemäss Inventar als orientierenden Inhalt im Zonenplan dar. d) Der Kanton (BUD/VSD) nimmt im Rahmen von Foren und Arbeitsgruppen mit den Freizeit- und Sportverbänden allfällige Konfliktpunkte auf und führt diese einvernehmlichen Lösungen zu.
Örtliche Festlegungen	Festsetzung Die Vorranggebiete Natur gemäss Richtplankarte werden, soweit sie das Landwirtschaftsgebiet überlagern, festgesetzt. Zwischenergebnis Die Vorranggebiete Natur gemäss Richtplankarte werden, soweit sie sich im Wald befinden, als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen.

Landschaft

Natur- und Landschaftsschutz

Vorranggebiet Landschaft

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 die Landschaft als natürliche Lebensgrundlage zu schützen sowie naturnahe Landschaften zu erhalten.

Das Landwirtschaftsgebiet 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 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.

B. Ziele

- a) Ästhetisch hochwertige und kleinräumig gegliederte Landschaften sowie regionaltypische Landschaften sind zu erhalten und zu fördern. (KORE)
- b) Grössere zusammenhängende Gebiete ausserhalb der Bauzonen, die weitgehend frei von Bauten und Belastungen sind, sollen erhalten werden. (KORE)
- c) Gleichzeitig soll eine weitere Zerschneidung von naturnahen Lebensräumen und Wildtierkorridoren verhindert werden.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine neuen Verkehrsachsen in Vorranggebieten Landschaft
Siedlung	▪ Begrenzung der Siedlungsausdehnung
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung von Freiräumen und attraktiven Erholungsgebieten
Soziale Aspekte	▪ Erlebbarkeit von freier Landschaft
Wirtschaftliche Aspekte	▪ keine Einschränkung der ordentlichen landwirtschaftlichen Nutzung
	▪ Tourismusförderung
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft:	▪ Erhaltung der Freiräume und der Funktionsfähigkeit des Natur- und Landschaftshaushalts
Grundwasser/Boden:	▪ Schutz der Bodenflächen und Bodenfunktionen
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.
- b) Zonenkonforme Bauten und Anlagen für die landwirtschaftliche Bewirtschaftung sind zulässig. Sie sind in unmittelbarer Hofnähe anzusiedeln.
- 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 Ausflugszielen im Jura bezeichnet mit der Zielsetzung, die Erholung im Jura derart zu fördern, dass die einzigartige Jura-landschaft 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

- a) Die Förderung des Tourismus im Baselbiet ist mit raumplanerischen Massnahmen zu unterstützen. (KORE)
- b) Die Infrastruktur für einen sanften Tourismus soll sichergestellt werden.
- c) Mit der Festlegung der Ausflugsziele im Jura soll die Nutzung bereits bestehender Bauten und Anlagen für Verpflegung und Ausflugsbetrieb ermöglicht werden.
- d) 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

- a) 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.
- b) Voraussetzung für die Bewilligung von Bauten und Anlagen ist die Ausweisung einer Spezialzone gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz.
- c) Bei Ausflugszielen, 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 festgesetzt:

- Chlus, Aesch
- Blauen Reben, Blauen
- Stierenberg, Bretzwil
- 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
- Egglisgraben, 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) Für Bauten und Anlagen für Erholung, Freizeit und Sport, 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
 - Grundwasserschutzgebiete
- b) 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/VSD) 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

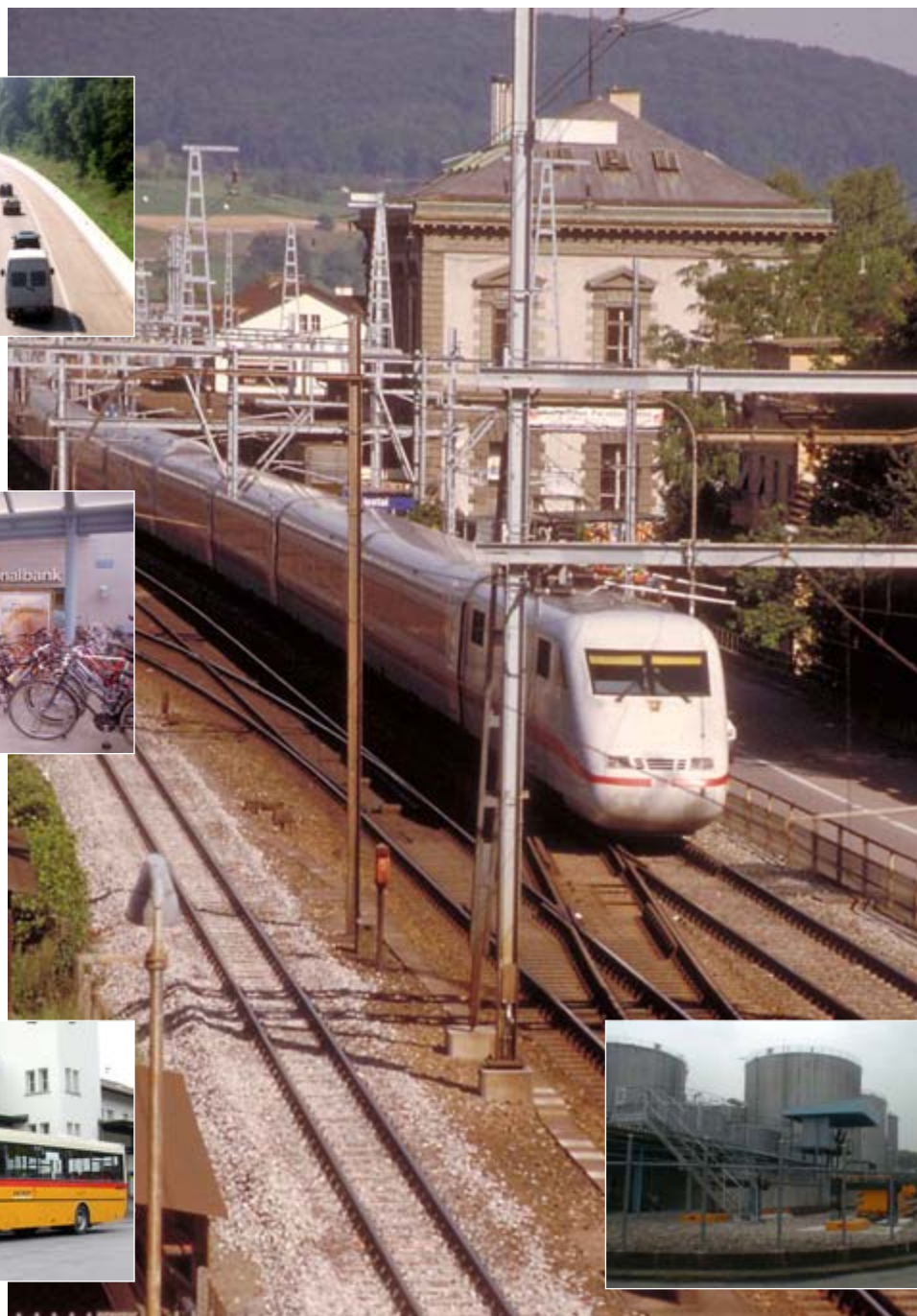
V1

Verkehrsinfrastruktur

V2

Langsamverkehr / Wegnetze

V3



A. Ausgangslage

Gut ausgebaute und betriebsbereite Verkehrsnetze sind eine unverzichtbare Basis für das Funktionieren einer modernen Gesellschaft und einer prosperierenden Wirtschaft. Dazu gehören Strassennetze von nationaler, regionaler und kommunaler Bedeutung, Schienennetze für den öffentlichen Verkehr im Fern- und Nahbereich sowie Verkehrswege für den Langsamverkehr. Diese Verkehrsnetze müssen funktionsgerecht ausgebaut, neuen Anforderungen und Randbedingungen angepasst, in der Substanz über lange Zeit erhalten und zudem jederzeit betriebsbereit gehalten werden.

Die heutige Verkehrsinfrastruktur (Strasse und Schiene) in der Agglomeration Basel stösst in Spitzenstunden zunehmend an ihre Kapazitätsgrenze. Einzelne Strecken und Knoten sind bereits heute überlastet. Andererseits führt das zunehmende Verkehrsaufkommen zu steigenden Beeinträchtigungen der Umwelt sowie erhöhtem Ressourcenverbrauch.

Die Rahmenbedingungen für die Bewältigung der künftigen Verkehrsbedürfnisse in unserer Region und in unserem Kanton werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union festgelegt. Dabei tragen optimale Verkehrsverbindungen wesentlich zur Erhöhung der wirtschaftlichen Standortattraktivität unserer Region bei. Bei der Aufrechterhaltung bzw. Förderung der Wettbewerbsfähigkeit wird je länger je mehr die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wichtig. Europaweit hat der Wettbewerb unter den Regionen um die wirtschaftliche (Standort)-Gunst eingesetzt. Hierbei gilt es entschlossen und initiativ zu handeln.

Die gegenwärtige Verkehrspolitik des Bundes - koordiniert mit derjenigen der EU-Staaten - sieht als wesentliche Stossrichtungen die Förderung des öffentlichen Verkehrs, mehr Wettbewerb und unternehmerische Freiheit im öffentlichen Verkehr, die Berücksichtigung der Kostenwahrheit, die grösstmögliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sowie die Fertigstellung des geplanten Nationalstrassennetzes vor. Unter diesen Vorgaben wird auch das Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung, erarbeitet und stimmt für den Teil des Kantons Basel-Landschaft mit dem kantonalen Richtplan überein.

Die Öffnung der Schweiz für Europa und die Erhöhung der zulässigen Tonnagen der Lastwagen führen im Alpenraum zu Verkehrsroutenumlagerungen und bringen unserer Region, die Teil der Transitachse Rheintal-Gothard-Lombardei ist, mehr Güterschwerverkehr. Ab wann und wie weit die Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu greifen vermögen, ist noch schwer vorherzusagen. Die gesamte Güterverkehrsleistungen auf Strasse und Schiene werden je nach Szenario bis zum Jahre 2030 von heute rund 24 auf zirka 31 bis 42 Milliarden Tonnenkilometer anwachsen (+32 % bis 78 %). Dabei wird sich vor allem der Schienenanteil dynamisch entwickeln und im Zuge einer Trendwende ihren Marktanteil gegenüber der Strasse merklich steigern können. Der Transitgüterverkehr wird weiter an Bedeutung gewinnen, wobei die Kantone diesbezüglich keine eigenständigen, regulativen Massnahmen einführen können. Eine wichtige, regulative Massnahme ist das Nachtfahrverbot. Würde das Nachtfahrverbot aufgehoben, hätte dies - zu mindest ohne flankierende Massnahmen - erhebliche negative Auswirkungen in Form eines zusätzlichen Anstieges der Güterverkehrsleistungen auf der Strasse zur Folge. Da die stufenweise Anhebung der Gewichtslimite und die Erhöhung der Leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSAV) zu einer besseren Auslastung der Fahrzeuge führt, fällt die Zunahme der Fahrleistungen aber geringer aus als diejenige der Verkehrsleistungen. Letzteres wird sich vor allem beim Transitgüterverkehr auswirken. Ganz allgemein wird das Wachstum der Güterverkehrsleistungen zumindest kurzfristig gleichwohl noch zu einer zusätzlichen Umweltbelastung in unserer Region führen. Aufgrund der Erhöhung der LSAV und der Gewichtslimiten, wird in absehbarer Zeit aber mit keiner zusätzlichen Lastwagenflut gerechnet.

Eine weiter steigende Mobilität kann in Zukunft wohl nur noch im Verbund von motorisiertem Individualverkehr, öffentlichem Verkehr und Langsamverkehr bewältigt werden. Auf diese drei Eckpfeiler stützt sich auch die schweizerische Verkehrspolitik ab. Nur alle drei Systeme zusammen können - im Verbund mit einer Siedlungsstruktur der kurzen und direkten Wege - eine nachhaltige Transportkette gewährleisten. Dies rechtfertigt, bei grösseren Verkehrsprojekten die Auswirkungen auch auf die jeweils anderen Verkehrsträger abzuklären, Alternativszenarien zu entwickeln und konkret aufzuzeigen sowie deren räumliche Auswirkungen ebenfalls auszuweisen. Entsprechend ist das Zusammenwirken der drei Systeme zu optimieren.

Die Erschliessung unserer Region durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz ist u.a. eine Voraussetzung für ein wirtschaftliches Wachstumspotenzial. Dabei stehen den teuren Werterhaltungs- und Sanierungsmassnahmen auf dem Schienen- und Strassennetz nur beschränkte Mittel zur Verfügung. Dies bedeutet, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und der Stras-

Verkehr

Gesamtverkehrsaspekte

Gesamtverkehrsschau (Mobilitätsstrategie)

senverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen (Hochleistungsstrassen) konzentriert wird.

Vor diesem Hintergrund gilt es, eine Gesamtverkehrsschau und eine zukunftsorientierte, auf die Nachhaltigkeit ausgerichtete Mobilitätsstrategie zu entwickeln.

B. Ziele

Der zukünftige Verkehr soll möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht bewältigt werden, wobei gleichzeitig mit entsprechenden Massnahmen die Standortqualität im internationalen Wettbewerb langfristig zu sichern ist.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Die Auswirkungen werden in den folgenden Objektblättern projektbezogen dargelegt.

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Einflussnahme bei den Sachplänen und den Vorlagen des Bundes im Sinne der kantonalen Interessen.
- b) Prioritätenfolge für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse:
 - 1) Verkehrsvermeidung: Beinhaltet Massnahmen, die eine Zielwahländerung zu näher liegenden Zielen hin bewirken.
 - 2) Verkehrsverlagerung: Verlagerung auf umweltfreundlicheren und energieeffizienteren Verkehrsmodus (substituieren / kombinieren).
 - 3) Verkehrsbeeinflussung: Verkehr in einer ausreichenden Qualität bewältigen, so dass er für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt verträglich ist.
 - 4) Verkehrsinfrastruktur: Der Kostenrahmen für den erforderlichen Ausbau und Unterhalt der Verkehrsinfrastruktur (IV und OeV) soll sich am bisherigen Verhältnis zu den Gesamtaufwendungen des Kantons orientieren.

Planungsanweisungen

Der Kanton richtet sein Handeln zur nachhaltigen Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse an folgenden Handlungsmaximen aus:

1 Siedlungsentwicklung

- a) Die Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten und Einkaufen) wird gelenkt und auf ÖV-mässig gut erschlossene Gebiete konzentriert. Siedlungsstrukturen der kurzen Wege werden gefördert.
- b) Für verkehrsintensive Einrichtungen werden geeignete, kompakte Standorte definiert. Sie liegen in der Nähe von Siedlungsschwerpunkten (Einzugsbereich Langsamverkehr) und sind sowohl im MIV als auch im ÖV gut erreichbar.
- c) Bei hoher Siedlungsdichte werden verkehrsberuhigte Gebiete eingerichtet zur Förderung des Langsamverkehrs.
- d) Die Standortwahl von und Zuteilung zu öffentlichen Einrichtungen tragen den allgemeinen Grundsätzen Rechnung.

2 Motorisierter Individualverkehr

- a) Mit dem kantonalen Strassennetz werden das Verbinden der Verkehrsträger und der Gemeinden sowie das Durchleiten des Verkehrs sichergestellt.
- b) Das kantonale Strassennetz ist nach den Prioritäten Verkehrssicherheit, Zustand der Infrastruktur und Verkehrsfluss zu erhalten resp. auszubauen.
- c) Der motorisierte Individualverkehr ist soweit möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrs-

strassen zu konzentrieren.

- d) Überall dort, wo die Verkehrsinfrastruktur an ihre Belastungsgrenzen stösst, muss vor einem Ausbau zuerst versucht werden, mittels Verkehrsmanagementmassnahmen die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturanlagen besser auszunutzen.
- e) Die negativen Folgen des Verkehrs auf Mensch (insbesondere Lärmschutz entlang bebauter Strassen) und Umwelt sind zu reduzieren.

3 Öffentlicher Verkehr

- a) Mit dem öffentlichen Verkehr wird eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr angeboten. Besonders zur Bewältigung der Pendler- und Schülerverkehre werden attraktive Angebote mit dem öffentlichen Verkehr bereitgestellt und dadurch eine Entlastung oder ein Teilersatz des motorisierten Individualverkehrs angestrebt. Daneben wird mit dem öffentlichen Verkehr für das ganze Kantonsgebiet eine Mobilitäts-Grundversorgung (Mobilitätsvorsorge) sichergestellt.
- b) Überall dort, wo das ÖV-Angebot an Belastungsgrenzen stösst, soll vor dem Infrastrukturausbau zuerst versucht werden, das Angebot auszubauen (Priorität: 1. Fahrplan, 2. Rollmaterial, 3. Infrastruktur).
- c) Auf den Achsen mit starker Verkehrsnachfrage sollen Voraussetzungen geschaffen werden, dass der öffentliche Verkehr optimal fliessen und so seinen Fahrplan einhalten kann.
- d) Das ÖV-Angebot ist zu koordinieren:
 - Fahrplankoordination;
 - Tarife und Distribution der Fahrausweise;
 - Marketing und Mobilitätsberatung;
 - Durchgängige Fahrgastinformation vor der Reise, an den Haltestellen und im Fahrzeug.
- e) Es sind Massnahmen zu treffen, damit mindestens der heutige Modalsplit beibehalten werden kann.
- f) Die Organisation des öffentlichen Verkehrs soll einen stimulierenden und fairen Wettbewerb der Verkehrsunternehmen ermöglichen. Bei der Festsetzung der Rahmenbedingungen ist den Interessen der ÖV-Kunden, der Leistungsauftrags-Besteller und der Unternehmungen Rechnung zu tragen.

4 Langsamverkehr

- a) Auf kantonaler Ebene wird der Veloverkehr durch ein flächendeckendes, sicheres Radrouthenetz gefördert. Insbesondere ist die Sicherheit der Schulwege und Freizeiteinrichtungen zu gewährleisten. An den ÖV-Knotenpunkten und zentralen Haltestellen sind sichere Infrastrukturen für den Langsamverkehr anzustreben.
- b) Wichtige innerörtliche Ziele sind mit attraktiven und sicheren Fussgängerwegen erschlossen. Insbesondere ist die Sicherheit der Schulwege und Freizeiteinrichtungen zu gewährleisten. Die Verbindungen zwischen benachbarten Gemeinden werden durch ein Fuss- und Wanderwegnetz sichergestellt.

5 Güterverkehr

- a) Logistikknutzungen sind vorzugsweise an Standorten mit kurzer Anbindung an das überregionale Eisenbahn- und Strassennetz bzw. an die Rheinhäfen vorzusehen.
- b) Um den Grenzverkehr möglichst flüssig zu halten, ist darauf hinzuwirken, die Zollabfertigung der Nachfrage anzupassen.

6 Koordination der Verkehrsträger

- a) Die betriebliche und bauliche Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger erfolgt in Koordination mit den übrigen Verkehrsträgern.
- b) Übergänge zwischen den Verkehrsträgern ("Park & Ride", "Bike & Ride", "Unbegleiteter kom-

biniert Verkehr", etc.) werden optimiert und gefördert.

7 Mobilitätsmarketing

- a) Mit einem Mobilitätsmarketing wird die Erhöhung der Nutzung der nachhaltigen, kombinierten Mobilität gefördert. Gemeinsam mit allen Partnern ist der Informationsstand der Bevölkerung z.B. über die Möglichkeiten der Fortbewegung mit verschiedenen Verkehrsmitteln zu verbessern.
- b) Die Verkehrsteilnehmenden, die Firmen und die kantonale Verwaltung werden über die Möglichkeiten der verschiedenen, vorhandenen Verkehrsmittel sowie deren Kombination und all-fällige neue Angebote informiert.

8 Mobilitätsmanagement

- a) Der Kanton pflegt in den eigenen Betrieben ein vorbildliches Mobilitätsmanagement, was sowohl die betriebliche Mobilität als auch den Arbeitsweg der Mitarbeitenden umfasst.
- b) Der Kanton fördert das betriebliche Mobilitätsmanagement bei Wirtschaftsunternehmen und Gemeinden.
- c) Der Kanton fördert mit "weichen Mobilitätsmassnahmen" wie Anreizen, Informations- und Präventionskampagnen die Nachhaltigkeit der Mobilität.

9 Übergeordnetes Verkehrsnetz

- a) Strassenverkehr: HLS-Verbindungen Richtung Basel/Deutschland/Frankreich, Zürich, Bern / Luzern, Delémont / Jura. Auf überlasteten Teilstrecken setzt sich der Kanton für folgende Prioritäten ein:
 - 1. Verkehrsbeeinflussung auf bestehenden Spuren;
 - 2. Kapazitätssteigerungsmassnahmen ohne bauliche Massnahmen (z.B. Ummarkierung);
 - 3. bauliche Massnahmen.
- b) Schienenverkehr: Die Infrastruktur des überregionalen Verkehrs hat sich an den Bedürfnissen des Regionalverkehrs zu orientieren. Ausbauten und Neubauten sind somit als Konsequenzen des überregionalen Verkehrs aufzufassen und gehen zu dessen Lasten.
- c) Rheinhäfen: Anbindung der Rheinhäfen an das HLS-Netz und an das Schienennetz.
- d) Euro-Airport: Direkte Anbindung an das Regio-S-Bahn Netz und langfristig ins überregionale Fernverkehrs-Netz.

A. Ausgangslage

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturanlagen sind die Voraussetzung, damit die Städte mit ihren zugehörigen Agglomerationen ihre Aufgaben als gesellschaftliche und wirtschaftliche Zentren wahrnehmen können.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme ist eine Gesamtplanung von Verkehr und Siedlung zu erarbeiten. Ein solches Programm bildet die Voraussetzung für allfällige Bundesbeiträge an den Agglomerationsverkehr. Dabei sind auch betriebliche Verbesserungen sowie Massnahmen im Bereich Siedlung aufzuzeigen und Projekte in die Überlegungen mit einzubeziehen, welche im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegen. Über das Agglomerationsprogramm bzw. dessen Finanzierungsfonds (Infrastrukturfondsgesetz; IFG) werden aber nur Infrastrukturbauten finanziert,

- für Bahnen des Orts- (Tram, Stadtbahnen etc.) und des Regionalverkehrs (S-Bahnen etc.),
- für den öffentlichen Strassenverkehr (Businstallationen, Bus- und Taxispuren),
- für den Langsamverkehr,
- für Verkehrstrennung und die Aufhebung von Niveauübergängen,
- für Entlastungs- und Umfahrungsstrassen (nur Kantons- / Gemeindestrassen),
- für Massnahmen der kombinierten Mobilität und zur Verbesserung der Intermodalität.

Explizit sind keine Beiträge an den Betrieb und Unterhalt, an das Rollmaterial und an Mobilitätsmanagementkosten möglich.

Mit der Zustimmung zum neuen Finanzausgleich (NFA) wurde auf Verfassungsstufe die rechtliche Basis für die Finanzierung des Agglomerationsverkehrs geschaffen. National- und Ständerat haben im Herbst 2006 das Infrastrukturfondsgesetz gutgeheissen. Der Bundesrat wird den Infrastrukturfonds auf 1. Januar 2008 in Kraft setzen.

Der Bund knüpft eine finanzielle Unterstützung des Agglomerationsverkehrs an verschiedene Bedingungen. Er verlangt für die gesamte Agglomeration eine langfristig ausgerichtete Verkehrs- und Siedlungsplanung, welche die Anforderungen der Nachhaltigkeit erfüllt. Zudem wird die Bildung einer Trägerschaft erwartet, welche dem Bund als Ansprechpartnerin dient. Mit den Grundanforderungen wird die grundsätzliche Förderungswürdigkeit eines Agglomerationsprogramms beurteilt. Mit den Wirksamkeitskriterien wird die Wirkung von Agglomerationsprogrammen beurteilt (vgl. "Konzept für die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme"). Die Zuspicherung der sehr knappen Mittel soll gesamtschweizerisch nach diesen Kriterien basierend auf dem erwähnten Konzept erfolgen.

Im Infrastrukturfonds sind für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich des Agglomerationsverkehrs für eine Dauer von 20 Jahren insgesamt CHF 6 Mia vorgesehen. Davon sind in einer ersten Phase für die Finanzierung von dringlichen und baureifen Vorhaben projektbezogene Beiträge von CHF 2.56 Mia gesprochen; für den Kanton BL: H2 Pratteln-Liestal (CHF 137.5 Mio) und Bahnhof Dornach Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain (CHF 11 Mio). Für die Agglomerationsprogramme bleiben demnach noch Mittel im Umfang von CHF 3.44 Mia.

Aufgrund der knappen finanziellen Mittel, verlangt der Bund für die nachfolgende Programmfinanzierung der einzelnen Agglomerationsprogramme eine Priorisierung der Projekte. Dies richtet sich neu weitgehend nach der Baureife der einzelnen Projekte. Anhand dieser Priorisierung sollen die restlichen Mittel - voraussichtlich Tranchen von jeweils vier Jahren - für die Realisierung der Agglomerationsprogramme aufgeteilt werden. Weil die Kantone und/oder Gemeinden mindestens die Hälfte der Kosten selbst bezahlen müssen, entsteht so ein Investitionsvolumen von gesamthaft mindestens CHF 12 Mia, verteilt auf eine Laufzeit von rund 20 Jahre.

Die Kantone sind nicht in der Lage, die Finanzierung der Infrastruktur für die Lösung der anstehenden Verkehrsprobleme in den Agglomerationen alleine zu tragen. Aus diesem Grund hat die regierungsrätliche Projektsteuerung - in welcher Vertreter der Kantonsregierungen BL, BS, AG und SO vertreten sind - beschlossen, ein Agglomerationsprogramm auszuarbeiten und dieses weiterzuentwickeln. Beim Agglomerationsprogramm Basel - Modul Verkehr und Siedlung - handelt es sich um ein grenzüberschreitendes (D-F-CH sowie BS-BL-AG-SO) und langfristiges Steuerungsinstrument, welches agglomerationsrelevante Verkehrsprojekte auf eine erwünschte Siedlungs- und Umweltentwicklung abstimmt.

B. Ziele

- a) Die wirtschaftliche Attraktivität der trinationalen Agglomeration Basel soll gesichert werden und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität gewährleisten.
- b) Die Zentrumsgemeinden der trinationalen Agglomeration Basel sind zu erhalten. Dabei soll eine Plattform für die Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationen (Nachbarkantone und angrenzendes Ausland) in einem partizipativen und partnerschaftlichen Prozess gebildet werden.
- c) Die Siedlungsgebiete sind ganzheitlich zu betrachten, wobei Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich miteinander zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen sind. Dabei soll die Verkehrsinfrastruktur möglichst wirksam dem zukünftigen Verkehrsverhalten angepasst werden, um die Standortqualität der Region zu erhalten, wobei vor allem auf wirkungsverbessernde Kombinationen zu achten ist.
- d) Es soll eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. Die Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich sind so zu gestalten, dass neue Belastungen möglichst vermieden und bestehende reduziert werden können.
- e) Die räumliche Ausdehnung der städtischen Gebiete ist zu begrenzen, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird und die urbanen Räume noch besser gegliedert werden.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

vgl. Agglomerationsprogramm

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der Kanton beteiligt sich an der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms.
- b) Bestandteile des Agglomerationsprogramms sind:
 - die für die Entwicklung der Agglomeration Basel wichtigen Verkehrsprojekte und ihre Priorisierung,
 - die gewünschte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan oder spezielle, aus Sicht des Agglomerationsprogramm wichtige Anforderungen an die Siedlungsentwicklung und
 - die Trägerschaft.
- c) Der Regierungsrat beschliesst das Agglomerationsprogramm.

Planungsanweisungen

Der Kanton integriert die Ergebnisse des Agglomerationsprogrammes (Bereich Verkehr und Siedlung) im kantonalen Richtplan als Fortschreibung und legt so die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms verbindlich fest.

A. Ausgangslage

Das Bundesstrassennetz besteht aus dem schweizerischen National- und Hauptstrassennetz (zukünftig: Grund- und Ergänzungsnetz). Dieses Netz umfasst die Nationalstrasse A2 Basel-Augst-Belchen und die kantonalen Hochleistungsstrasse H2 im Ergolzthal und H18 im Birstal.

Im Zusammenhang mit dem Neuen Finanzausgleich (NFA) ist es für unseren Kanton von grosser Bedeutung, welche Strassen ins Grundnetz aufgenommen werden, da der Bund nur noch dieses Netz finanzieren wird. Im Rahmen der Erarbeitung des Sachplanes Verkehr wurden das Bundesstrassennetz (Grund- und Ergänzungsnetz) überprüft und die H2 Pratteln-Sissach sowie die H18 Basel-Delémont vom Bundesrat im Sachplan Verkehr ins Grundnetz aufgenommen. Ausstehend ist nun noch der Netzbeschluss durch das Bundesparlament. Der Kanton Basel-Landschaft hat zudem beantragt, dass die Südumfahrung Basel als Verbindung von der Nordtangente in Basel zur H18 im Birstal und zur Entlastung der Agglomerationsgemeinden ebenfalls ins Grundnetz aufzunehmen sei.

Die Kapazitätsgrenzen bei der Zolabfertigung 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. Dabei soll mit Investitionen von CHF 4.7 Mrd. der Zugsverkehr auf den Hauptachsen in den kommenden 20 Jahren schneller und dichter werden, wobei der Wisenberg-tunnel in diesem Bericht keine Aufnahme/Berücksichtigung fand. Die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz und insbesondere die Regierung des Kantons Basel-Landschaft werden sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass der Wisenbergtunnel, Variante "Wisenberg lang, Liestal à Niveau" (ca. CHF 1.9 Mrd.), in die Gesamtschau aufgenommen wird. Sollte dies nicht gelingen, wird es unumgänglich sein, weitere Bundesmittel zu erschliessen. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft ist der festen Überzeugung, dass ohne Wisenbergtunnel eine gesamtschweizerische und regionale, längerfristige Entwicklungsperspektive gar nicht möglich ist. Mit dem vorgesehenen ZEB-Konzept wird insbesondere keine Lösung zur Infrastrukturproblematik auf den wichtigsten Zulaufstrecken nach Basel, etwa zwischen Liestal und Olten, angeboten. Zudem ist zu befürchten, dass wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum noch verbessert werden könnte.

Nach der Vernehmlassung bei den Kantonen wird das BAV eine Botschaft zuhanden der eidgenössischen Räten ausarbeiten. Die Botschaft des Bundesrates an das Parlament wird nicht vor 2008 in Aussicht gestellt.

B. Ziele

- a) 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)
- b) 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)
- c) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren. (KORE)
- d) Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern. (KORE)

- e) Um den Verkehr möglichst flüssig zu halten, sind geeignete Stauräume für den Schwerverkehr zu suchen und zu realisieren.
- f) 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.)
- g) Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

Sanierungstunnel Belchen

Der als Teilstück der A2 in Betrieb genommene Belchentunnel (Dezember 1970) soll um einen Sanierungstunnel erweitert werden.

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.

18. Mai 2003: Annahme der "Belchentunnel-Initiative" (Gesetzesinitiative) für die unverzügliche Realisierung der 3. Tunnelröhre am Belchen

18. Mai 2003: Annahme der "Anti-Stau-Initiative" für eine optimale Verkehrsstau-Bewältigung

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.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität der Region Nordwestschweiz wird durch den Bau des Sanierungstunnels Belchen verbessert.

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.

Kosten: ca. 250 Mio Fr., zu 100% durch den Bund

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Standort für Stauraum des Schwerverkehrs und für ein Kontroll- und Kompetenzzentrum

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.

Siedlung: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar.

Wirtschaft: geringere Staukosten

Umwelt: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Kosten: eine erste Kostenschätzung liegt noch nicht vor

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Südümfahrung Basel

16. Januar 1984: Landratsbeschluss betreffend Streichung der T 18A aus dem regionalen Strassennetzplan

29. November 2000: Beschluss Regierungsrätliche Delegation eine Planungsstudie in Auftrag zu geben. Das Variantenstudium ergab als Bestvariante eine mehrheitlich geländeunabhängige Linienführung mit mittlerer Anschlussdichte, welche 2003 als zweckmässig beurteilt wurde. Seit-

her wurde das Projekt in der Öffentlichkeit - insbesondere im betroffenen Raum - kontrovers diskutiert und eine Volksinitiative gegen das Vorhaben Südumfahrung Basel eingereicht. Im Verlauf des Jahres 2007 wird diese nun voraussichtlich dem Volk zur Abstimmung unterbreitet. In diesem Zusammenhang wird das Thema Südumfahrung Basel breit diskutiert und schliesslich über das weitere Vorgehen entschieden."

Siedlung: Zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar
Wirtschaft: Zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar
Umwelt: Zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar
Kosten: Grobe Kostenschätzung: > Fr. 1 Mia.
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen

10. Februar 1983: Laufentalvertrag § 109
2. November 2000: Landratsbeschluss betreffend Verpflichtungskredit über 3 Mio Fr. für die Ausarbeitung des Generellen Projektes.
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 Anschlusses Zwingen Süd ist gegenwärtig noch offen. Eine Festsetzung ist erst nach Abschluss des Vorprojekts vorgesehen. Die Trasseesicherung wird im Richtplan festgehalten.

Siedlung: Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von 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: Die Kostenschätzung geht von CHF 400 Mio. aus.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

H18, Muggenbergtunnel

1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes
1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes
11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental

Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. lit. "B. Ziele"
Hat emissionsmässig keine Veränderung zur Folge. Die Strasse inklusive die Tunnelportale beanspruchen zusätzlichen Boden.

Kosten: ca. 23 Mio Fr. (Preisbasis 1980)
Termine: langfristig (> 15 Jahre)

H18, Anschluss Aesch (Dornach)

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

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.
Umwelt:	Der Vollanschluss Aesch befindet sich in einem Grundwasserschutzgebiet. Mit entsprechenden baulichen Massnahmen kann dieses jedoch gut geschützt werden.
Kosten:	Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt zwischen CHF 20-25 Mio.
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre)

H2, Pratteln - Liestal

	6. Februar 1995: Landratsbeschluss betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2 (neu H2 Pratteln-Liestal).
	24. September 1995: Bestätigung des Landratsbeschlusses betr. das Generelle Projekt und den Verpflichtungskredit für die Jurastrasse J2.
	25. Oktober 1999: BUD-Entscheid betr. Nutzungsplan (Bauprojekt) und Umweltverträglichkeit.
	31. Januar bzw. 12. August 2002: BUD-Entscheide betr. Abschluss des Plangenehmigungsverfahrens und Rechtskraftbescheinigung.
	11. Mai 2006: Landratsbeschluss betr. Kreditbewilligung für die Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd (durchgehend geschlossener Tunnel aufgrund der verschärften Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich Tunnellüftung und Sicherheit).
	26. Oktober 2006: Spatenstich und Beginn der Vorarbeiten.
Siedlung:	Bau einer 2-spurigen Hochleistungsstrasse bzw. zweiten Hauptverkehrsachse, davon ca. 2 km im Tunnel zur Entlastung der Rheinstrasse und Verbesserung des Verkehrsflusses. Umgestaltung und Rückbau der Rheinstrasse auf 2 Spuren, die infolge des Ziel- und Quellverkehrs nach wie vor eine erhebliche Verkehrsbelastung aufweist und demzufolge für Wohnnutzung eher ungeeignet ist.
Wirtschaft:	Die Erreichbarkeit bzw. die Standortattraktivität des unteren Ergolztales wird durch den Bau der H2 verbessert.
Umwelt:	Die Umweltprobleme können gemäss Umweltverträglichkeitsprüfung befriedigend gelöst werden.
Kosten:	ca. 400 Mio Fr. (Preisbasis April 2005, inkl. Projektänderung im Bereich des Halbanschlusses Frenkendorf/Füllinsdorf Süd)
Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)

H2, Umfahrung Liestal

	20. September 2001: Landratsbeschluss betr. Verpflichtungskredit für ein Verkehrskonzept Liestal unter Berücksichtigung des Sanierungsbedarfs der H2 Umfahrung Liestal.
Siedlung:	Die Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal mit einem neuen Zentrumsanschluss und einem umgestalteten Anschluss Altmarkt kann deutliche 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.
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:	Kosten werden gemäss Entwurf Vorprojekt auf CHF 160 Mio. geschätzt.
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Rheinüberquerung im Raum Pratteln

	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.

15. März 2007: Das Innenministerium des Landes Baden-Württemberg signalisiert, dass eine gemeinsame Planungsstudie erarbeitet werden soll.

Es liegen gegenwärtig noch keine verbindlichen Beschlüsse und Studien vor. Als Option soll aber das Trasse gesichert werden.

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 Liestal-Olten (Wisenbergstunnel)

Eine Neubaustrecke zwischen Liestal und Olten soll den bestehenden Engpass im Güter- und Personenverkehr zwischen Basel und dem Mittelland beheben. Zudem ist diese Strecke ein bedeutender Nordzulauf für die NEAT. Das Vorhaben ist nicht Bestandteil der Anfang April 2006 präsentierten ZEB-Vorlage. Die Bedeutung dieser Verbindung wird von der gesamten Nordwestschweiz jedoch nach wie vor hervorgehoben.

Siedlung:	Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolzthal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet.
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. 2000 Mio. Fr.
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Überwerfung Liestal, Adlertunnel

Die Überwerfung beim Südportal des Adlertunnels in Liestal dient der kreuzungsfreien Einbindung der Strecke via Adlertunnel in die Stammlinie Pratteln - Basel. Sie eliminiert den betrieblichen Flaschenhals in Liestal und bewirkt dadurch eine Verbesserung der Betriebsstabilität und Kapazitätssteigerung zwischen Basel und Olten. Die Überwerfung ist als einziges Element der Strecke Basel - Olten in der ZEB-Vorlage enthalten.

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. 160 Mio. Fr.
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

Schienenanbindung an den EuroAirport (EAP)

Der für die Wirtschaftsregion Nordwestschweiz wichtige Flughafen ist als einziger Landesflughafen nicht mit der Bahn erschlossen. Die eidgenössischen Räte haben bereits im Rahmen des Anschlusses an das europäische Eisenbahn-Hochleistungsnetz einen Kredit von CHF 25 Millionen für diese Vorhaben gesprochen, hingegen ist die Finanzierung auf französischer Seite nach wie vor ungelöst.

Siedlung:	Kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden.
-----------	---

	Wirtschaft: Ein Flughafen mit direkter Bahn-Anbindung stellt eine wesentliche Verbesserung der Standortqualität der Region Basel dar. Umwelt: Kann zum jetzigen Zeitpunkt nicht abgeschätzt werden. Kosten: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. Termine: langfristig (> 15 Jahre)
Kapazitätssteigerung / Entflechtung Ostkopf Basel	Im Knoten Basel SBB ergeben sich aufgrund der Überlagerung von Güter- und Personenverkehr sowie internationalem, nationalem und lokalem Bahnverkehr Engpässe. Das Vorhaben war Bestandteil des Sachplanentwurfs vom 20. September 2005, ist jedoch im vom Bundesrat verabschiedeten Sachplan nicht mehr enthalten. In einem Planungsauftrag der Nordwestschweizer Kantone an die SBB vom Frühjahr 2007 wurden die notwendigen Infrastruktur-Ausbauten im Raum Basel zur Bewältigung des gesamten geplanten Bahnverkehrs (Güter-, Fern- und Regionalverkehr) genannt und mit Kostenangaben versehen. Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. 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. 150 Mio. Fr. Termine: mittelfristig (10-15 Jahre)
Überwerfung Pratteln	Im Planungsauftrag wurden neben dem Wisenberg-Tunnel und der Entflechtung Ostkopf Basel auch eine Überwerfung Pratteln als zwingende Infrastrukturmassnahme zur Entflechtung der Verkehrsströme zwischen dem Ergolzthal und dem Fricktal und damit zur Sicherstellung der notwendigen Kapazitäten auf dem Schienennetz aufgeführt. Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden 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. 150 Mio Fr Termine: mittelfristig (10-15 Jahre)
Erstellung von Doppelspurinseln im 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 behindernd sind. Die ursprünglich im Projekt Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten konnten aus Kostengründen nicht in der ersten Etappe realisiert werden. Der Kanton Basel-Landschaft setzt sich für eine Aufnahme in den nächsten Leistungsauftrag vom Bund an die SBB ein. Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Ausbau des Fernverkehrsangebots auf der Achse Basel - Biel genannt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen eine Doppelspur zwischen Grellingen und Zwingen, eine Kreuzungsstation im Bahnhof Duggingen und neue Weichenverbindungen im Bahnhof Basel SBB. Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden 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:	Kostenschätzung ca. 140 Mio Fr. (Doppelspur allein: 100 Mio Fr.)
Termine:	mittelfristig (10-15 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 aufzeigen.
- 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, Lageranlagen und deren Einbindung in die Verkehrsnetze.
- 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.
- 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.

Planungsanweisungen

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.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- Ausbau H2 Pratteln-Liestal, Realisierung
- H2 Umfahrung Liestal, Erneuerung und Erweiterung mit Zentrumsanschluss
- H18 Muggenbergtunnel, Neubau
- H18 Vollanschluss Aesch (Dornach), Neubau

Zwischenergebnis

- Sanierungstunnel Belchen
- H18, Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung)

Örtliche Festlegungen

Vororientierung

- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau
- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung)
- Südumfahrung Basel (Trasseesicherung)
- Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr

- Neubaustrecke Liestal- Olten (Wisenberg tunnel; Trasseesicherung)
- Überwerfung Liestal, Adlertunnel (Trasseesicherung)
- Überwerfung Pratteln
- Erstellung Doppelspurinseln im Laufental (Trasseesicherung)
- Schienenanbindung an den EuroAirport (EAP)
- Kapazitätssteigerung / Entflechtung Ostkopf Basel

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 (einzuhaltender 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 geregelter Vorrangberechtigung 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

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 Projektes "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 Trasse gesichert werden. Zur Schliessung des Kantonsstrassennetzes wird die Talstrasse ins Kantonsstrassennetz übernommen.

Siedlung: Der Dorfkern von Münchenstein wird durch eine 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 Fr. (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 Bauprojektes 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 worden.

Möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1104

Kosten: Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Brislach - Zwingen,
Birsbrücke

2003: Beschluss von Kantons- und Gemeindevertretern eine Planungsstudie auszuarbeiten.
2007: Überweisung der entsprechenden Kreditvorlage an den Landrat.

Siedlung: Die Brücke ist zu ersetzen. Damit wird die Linienführung verbessert und die Nutzungsplanung optimiert, Es bestehen Aufwertungsmöglichkeiten insbesondere im Ortskern.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss, insbesondere auch für den Güterverkehr.

Umwelt: Die Umweltsituation wird gegenüber heute nicht verändert.

Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei CHF 16 Mio.

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Grellingen, Sanierung der
SBB-Niveauübergänge

1985: Ein erstes Projekt des Kantons Bern wurde ausgearbeitet; Kosten ca. 21 Mio Fr
1994: Übernahme des Projektes 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: Landratbeschluss betreffend die Ausarbeitung einer deutlich weniger kostenintensiven Varianten; 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 betrugen 21 Mio Fr. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrage von ca. 14 Mio Fr. zu erwarten. Eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung konnte bis Ende 2003 noch nicht gefunden werden

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

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

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

Geplante Abtretungen

Die Abtretungen in den Gemeinden Zwingen, Grellingen, Langenbruck, Waldenburg, Rickenbach, Sissach 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 Quer- verbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Fül- linsdorf 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. In Sissach erfolgt die Abtretung der Hauptstrasse voraussichtlich in zwei Pha- sen und ist abhängig von der Realisierung des Projekts 'Strichcodes' auf der Hauptstrasse sowie dem Ausbau der Bahnhofsstrasse und Güterstrasse.

Definitive Abtretungen

Alle anderen Abtretungen treten mit der Genehmigung des Kantonalen Richtplanes in Kraft. Grundsätzlich haben die Abtretungen und Übernahmen nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

Übernahmen durch den Kanton

In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenab- schnitten - zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten - durch den Kanton vorzusehen:

- | | |
|-------------|---------------|
| ▪ Aesch | ▪ Liestal |
| ▪ Allschwil | ▪ Sissach |
| ▪ Arlesheim | ▪ Langenbruck |

Geplante Übernahmen

Die Übernahmen in Sissach, Langenbruck und teilweise in Liestal (Gasstrasse ab Weierweg bis Erzenbergerstrasse) können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Ver- kehrsinfrastrukturen in Kraft treten (vgl. Geplante Abtretungen).

Definitive Übernahmen

Alle anderen Übernahmen treten mit der Genehmigung des Kantonalen Richtplans in Kraft.

- | | |
|-------------|---|
| Siedlung: | I.d.R. keine Änderungen |
| Wirtschaft: | I.d.R. keine Änderungen |
| Umwelt: | I.d.R. keine Verschlechterung der Situation |
| 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 Fr. |
| Termine: | Definitive Abtretungen und Übernahmen: kurzfristig (0 - 5 Jahre)
Geplante Abtretungen und Übernahmen: i.d.R. mittelfristig (5 - 15 Jahre) |

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der motorisierte Strassenverkehr ist soweit als möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren, um die Wohngebiete bestmöglich von Immissionen dieses Verkehrs zu entlasten.
- b) Für die geplanten Vorhaben sind durch den Kanton die entsprechenden Trassen mittels geeigneter Massnahmen zu sichern.
- c) Auf staugefährdeten Strassenabschnitten und Knoten sind nach Möglichkeit Entflechtungsmassnahmen vorzusehen.
- d) Die öffentlichen Strassen sind nach wirtschaftlichen und ökologischen Gesichtspunkten derart zu unterhalten, dass ein sicherer und flüssiger Verkehr gewährleistet wird.

Planungsanweisungen

Der Kanton überprüft im Raum Aesch-Duggingen-Grellingen das Anschlusskonzept für die H18.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

- Umfahrung Waldenburg, Neubau
- Umfahrung Rickenbach, Neubau
- Brislach-Zwingen, Birsbrücke, Neubau
- Definitive Abtretungen an die Gemeinden gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.
- Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton, gemäss Richtplankarte

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis eingestuft:

- Geplante Abtretungen an die Gemeinden, gemäss Richtplankarte und gemäss lit. C "Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts.

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

- Sundgauerstrasse, Trasseesicherung
- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, 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 (z.B. Pratteln Salina-Raurica und Rheinfelden Augarten) und der Ausbau der Bahnhöfe für einen raschen, komfortablen Fahrgastwechsel und behindertengerechten Bahnzugang. Bis 2008 werden sukzessiv neue Fahrzeuge (Flirt) eingesetzt. Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen (Wisenbergtunnel, 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 Tramlinien 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 Tramlinienausbau statt. Zum anderen sollen Industrie- und Gewerbegebiete in den Gemeinden Muttenz, 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

- d) 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)
- e) 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)
- f) 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.

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

Anbindung Kopfgleis
Bahnhof Liestal
(15'-Takt Basel-Liestal)

Für den Personenfern- und den Güterverkehr sieht SBB AG in ihrer momentanen Planung eine Entflechtung des Bahnhofes Liestal mittels Überwerfungsbauten auf Seite Adlertunnel vor. Eine Anbindung des Kopfgleises für den Regionalverkehr ist darin nicht berücksichtigt. Gemäss Planungsauftrag der SBB ist für einen Viertelstundentakt zwischen Basel und Liestal neben den übergeordneten Infrastrukturmassnahmen im Ergolzthal (Entflechtung Ostkopf Basel und Überwerfung Pratteln) ein Ausbau des Bahnhofes Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel - Pratteln - Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen) notwendig.

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	noch nicht untersucht Erhöhung der Standortattraktivität der Kantonshauptstadt Liestal mit sehr vielen Arbeitsplätzen in der Privatwirtschaft und der kantonalen Verwaltung.
Umwelt:	noch nicht untersucht Es sind voraussichtlich keine grösseren Probleme zu erwarten. Ein 15'-Takt auf der Strecke Basel-Liestal bildet ein weiterer Schritt, zu einer nachhaltigen Mobilität und ist ein wesentlicher Bestandteil des Regio S-Bahn Konzeptes.
Kosten:	ca. 50 Mio. Fr.
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Neues Perrongleis Aesch

Im Planungsauftrag der SBB wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel - Aesch aufgezeigt und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches Perrongleis 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. Fr.
Termine:	kurzfristig (0-5 Jahre)

Ausbau Hafenbahn /
Ringerschliessung (Güterverkehr)

Der Hafenbahnhof Auhafen ist 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.

Eine Planungsstudie für eine Ringerschliessung mit zusätzlichen Abstellmöglichkeiten hat ergeben, dass Kosten und Nutzen nicht im Einklang stehen. Bevor weitere Planungsschritte eingeleitet werden ist deshalb zu klären, ob eine Ringerschliessung aus Gründen der Versorgungssicherheit überhaupt erforderlich ist.

Siedlung:	noch nicht untersucht
Wirtschaft:	noch nicht untersucht Besserer und versorgungssicherer Anschluss - heute Zugang nur von einer

	Seite - sowie Schaffung einer grösseren Flexibilität im Bereich Rangierung.
Umwelt:	noch nicht untersucht Problem: Durchquerung des Industriegebietes Schweizerhalle mit erhöhtem Gefahrenpotential mit Zügen, welche ebenfalls Gefahrgüter transportieren.
Kosten:	Es liegt noch keine Kostenschätzung bzw. Planungs- / Vorprojektstudie vor.
Termine:	kurzfristig (0-5 Jahre)

Bahnhof Dornach-Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist der wichtigste Umsteigeknoten des regionalen öffentlichen Verkehrsnetzes im Raum Leimental-Birseck. Die Situation auf dem Bahnhofplatz, wo eine Tramlinie und vier Buslinien als Zubringer zur S-Bahn zusammenkommen, ist unübersichtlich und gefährlich. Die ungeordneten Umsteigewege werden dank dem Projekt verkürzt, sicherer und übersichtlicher gemacht. Das Projekt schafft mit einem neuen Busterminal Platz für dringend benötigte, zusätzliche Bushaltestellen. Die Tramhaltestelle kommt direkt an das Bahnperon zu liegen. Eine neue, zentrale Unterführung ermöglicht kurze Umsteigewege auf die Bahn.

Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Damit die notwendige Taktverdichtung vorgenommen werden kann, ist der Doppelspurausbau des Abschnitts von der Endhaltestelle bis zur Haltestelle Stollenrain zwingend.

Eng mit dem Verkehrsprojekt verknüpft ist eine neue Überbauung unmittelbar neben dem Bahnhof. Die neuen Gebäude mit Wohn- und Dienstleistungsnutzung unterstützen die Entwicklung am wichtigen Verkehrsknotenpunkt.

Siedlung: Mit diesem Projekt wird gleichzeitig mit einer neuen Überbauung das Bahnhofgebiet aufgewertet und die Siedlungsentwicklung nach innen an idealer Lage gefördert.

Wirtschaft: Durch seine Funktion als zentraler Umsteigeknoten mit einem Einzugsgebiet von über 50'000 Einwohnern haben Verbesserungen am Bahnhof Dornach-Arlesheim einen überaus grossen Nutzen.

Auf der Tramlinie 10 bestehen grosse Kapazitätsengpässe. Der Doppelspurausbau des Abschnitts bis zur Haltestelle Stollenrain ist für notwendige Taktverdichtung zwingend.

Umwelt: Der Ausbau der Verkehrsinfrastrukturvorhaben bildet ein weiterer Schritt zu einer nachhaltigen Mobilität und ist teilweise auch Bestandteil des Regio S-Bahn Konzeptes.

Kosten: rund 30 Mio Fr.
Das Bauprojekt liegt vor.

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

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

Alternativ zur Tramverlängerung Binningen könnte eine Direktverbindung vom Leimental zum Bahnhof Basel SBB (auf Seite Centralbahnplatz oder Seite Güterstrasse) mit einer neuen Verbindung über den Margrethenstich in Basel geschaffen werden. Sie hätte aber gegenüber der Tramverlängerung Binningen Nachteile bei der Liniennetzgestaltung.

Mit einer Tramverbindung über den Margrethenstich ist ein Ausbau des Einspurabschnitts beim Spiesshöfli auf Doppelspur zwingend und demzufolge als fester Bestandteil der Tramverbindung Margrethenstich 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: Es liegt noch keine Kostenschätzung bzw. Planungs- / Vorprojektstudie vor.

Termine: mittelfristig (5 - 15 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 Wolfsschlucht 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 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 Trasse 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)

Tangentialverbindung 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 Kreisel 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.

Als Zwischenlösung wurde ein Probetrieb (Bus) bis Ende 2009 eingeführt.

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

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 30 Mio Fr. (± 30%, Basis August 2003, Traminfrastruktur)

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) 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.
- b) Für die Regio S-Bahn Linien S1 und S 3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- c) Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätsvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- d) Der Ausbau der Vorortslinien ist weiterzuführen.
- e) Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- f) 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.
- g) 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.
- h) 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 subjektiven 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.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen:

- Bahnhof Dornach-Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain

Örtliche Festlegungen

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau (Trasseesicherung)

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (Trasseesicherung)
- Neues Perrongleis Aesch
- Ausbau Hafenbahn / Ringerschliessung (Güterverkehr)
- Tramverlängerung Pratteln - Buholz (Trasseesicherung)
- Tangentialverbindung Reinach - Dornach
- Tramtunnel Bruderholz

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 regionalen 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 für die schwächeren VerkehrsteilnehmerInnen ist gezielt zu verbessern.
- Das Radroutennetz ist möglichst rasch zu realisieren.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr

Siedlung

Erholung/Wohlfahrt

Soziale Aspekte

Wirtschaftliche Aspekte

- Förderung einer nachhaltigen und gesunden Mobilität
- Förderung des Veloverkehrs
- Schutz der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen
- Schaffung und Erhalt von sicheren Radrouten insbesondere für den Bereich zwischen 3 - 5 km
- Gesundheitsförderung
- Verbesserung der Erreichbarkeit der öffentlichen Bauten und Anlagen
- Förderung der sozialen Kontakte unter den BewohnerInnen
- Primär: Erschliessung von Räumen des täglichen Verkehrs
- Sekundär: Tourismusförderung

	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ Okt. 1998: Rahmenkredit 3. Etappe = 25 Mio Fr. (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) Publikumsintensive Bauten und Anlagen sind soweit möglich für den Langsamverkehr optimal zu erschliessen. c) Der Kanton signalisiert das Netz der regionalen 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 1.1.94). Mit Beschluss vom 18.9.97 erfolgte die Ergänzung mit den Teilplänen für den Bezirk Laufen (in Kraft seit 1.1.98).

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

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 (Verteuerung von Hoferschliessungen)
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ ca. Fr. 80'000-90'000 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 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 Strassennetzplan bis spätestens 2015. Sie erweitern dazu ihre Strassennetzpläne über das ganze Gemeindegebiet und passen ihre Strassenreglemente an.
- b) Der Kanton (BUD/VSD) 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.

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 1.1.94). Mit Beschluss vom 18.9.97 erfolgte die Ergänzung mit den Teilplänen für den Bezirk Laufen (in Kraft seit 1.1.98).

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

- Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. (KORE)
- Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen sowie Einkaufsläden sollen durch direkte, sichere und attraktive Fusswegnetze erschlossen werden.
- 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 bis spätestens 2015.

Ver- und Entsorgung

Versorgung

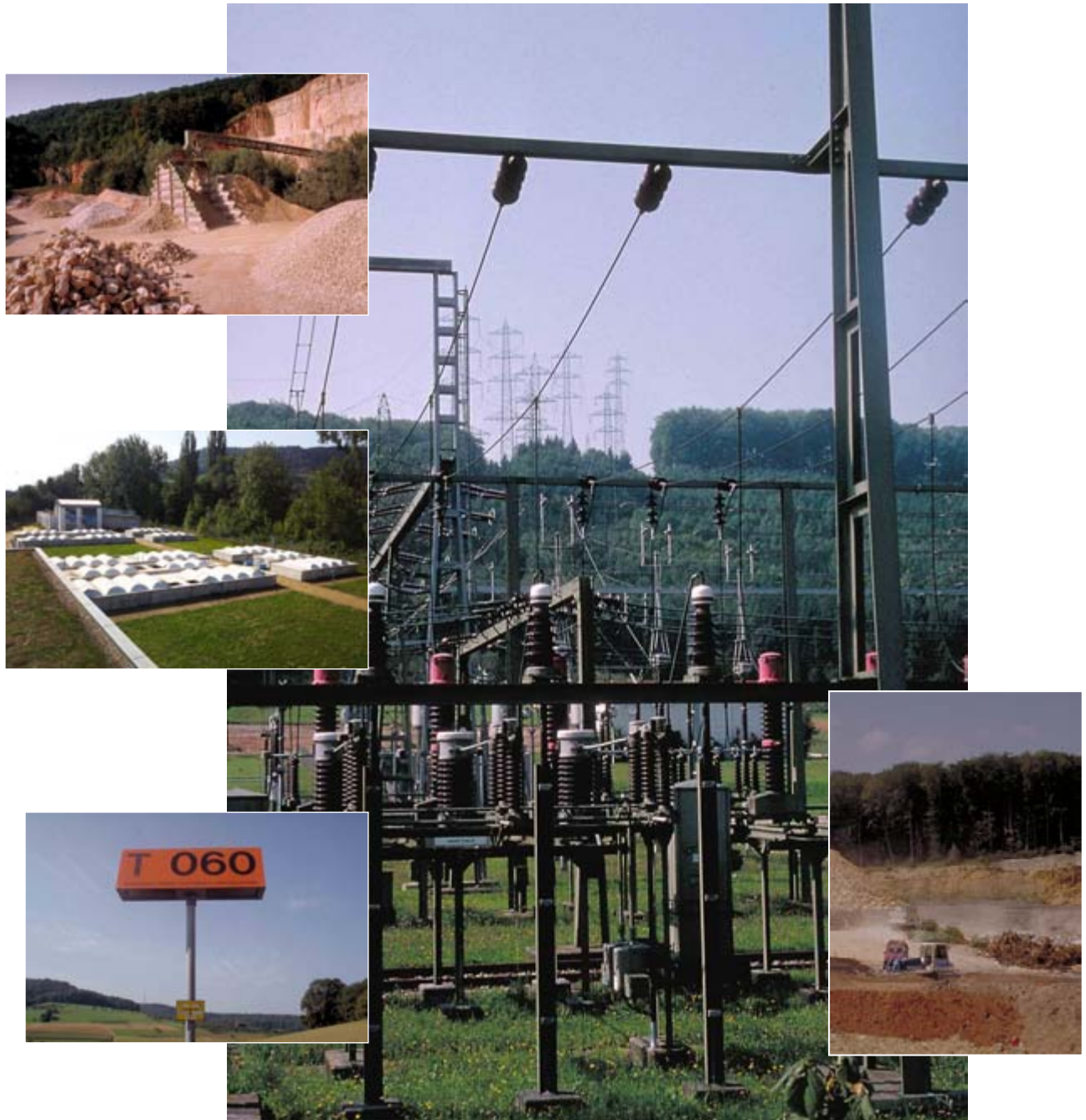
Energie

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 ausgeschieden, 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

- Bestehende und künftig mögliche Gebiete für Grundwassernutzungen, Anreicherungsgebiete sowie wichtige Grundwasserträger sind zu schützen. (KORE)
- Die Grundwasservorkommen werden in qualitativer und quantitativer Hinsicht nachhaltig geschützt und bewirtschaftet.
- Die bestehenden Grundwasserschutzzonen werden flächenmässig beibehalten und, wo aufgrund hydrogeologischer Überprüfung notwendig, in ihrer Ausdehnung angepasst.
- Die Trinkwasserversorgung aus Grundwasser ist ohne oder mit lediglich einer einstufigen Trinkwasseraufbereitung gewährleistet.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	keine neuen Verkehrswege in den Grundwasserschutzzonen S1 und S2
	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 forstwirtschaftlichen 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	- Die Wasserversorgung wird durch die lokale (dezentrale) Nutzung des Grundwassers sichergestellt. - Die bestehenden Grundwasserschutzzonen werden erhalten und wo notwendig neuen Erkenntnissen angepasst. - Die Nutzung des Grundwassers als Trinkwasser hat Vorrang gegenüber anderen Nutzungen.
Planungsanweisungen	- Kanton und Gemeinden überprüfen die bestehenden Grundwasserschutzzonen. Sie sorgen gemeinsam für deren Ausweisung und Sicherung nach neuen hydrogeologischen Erkenntnissen. - Der Kanton scheidet Zuströmbereiche zu den Grundwasserfassungen aus. - Der Kanton reduziert oder beseitigt Emissionsquellen ins Grundwasser in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Wasserversorgungen und den Direktbetroffenen.

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 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 m³ 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

- Neue Materialabbaustellen sind unter Berücksichtigung der Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz sowie Siedlung, Wald und Landschaft zu planen und zu bearbeiten. (KORE)
- 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 m³ 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 m³ und 100'000 m³ 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 m³ beträgt und die primär der lokalen Versorgung dienen, können im Rahmen des Baubewilligungsverfahren und mit einer Ausnahmegewilligung 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 ev. 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 einher gehen 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 nicht ionisierende 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

- a) Der Kanton legt dem Landrat eine Anpassung des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes mit dem Ziel vor, die Mobilfunkbetreiber vorgängig zum Baugesuchsverfahren zu einem Dialog mit den Gemeinden zur Standortoptimierung der Antennenstandorte zu verpflichten (Konsensualverfahren).
- b) 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. Heute nutzen wir zu einem überwiegenden Teil fossile Energien, welche eine grosse Auslandabhängigkeit darstellen und den CO₂-Ausstoss erhöhen. Ein kleinerer Teil der Energie stammt aus einheimischen Quellen wie z. B. Wasserkraft, Biomasse (Holz usw.) und Sonnenenergie. Gemäss dem geltenden Energiegesetz vom 4. Februar 1991 will der Kanton, dass:

- eine sichere, umweltgerechte, breit gefächerte und volkswirtschaftlich optimale Versorgung mit Energie gefördert wird;
- Energie sparsam, rationell und umweltschonend verwendet wird;
- nicht erneuerbare Energie möglichst durch erneuerbare Energie ersetzt wird;
- die Abhängigkeit von importierter Energie 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

- Es sind die raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, damit das Potenzial für den Einsatz erneuerbarer Energien vermehrt ausgeschöpft werden kann. (KORE)
- Es sind Voraussetzungen für die bessere Nutzung von Abwärme (Industrieabwärme, Abwärme aus Abwasserreinigungsanlagen oder Schmutzwasserkanälen) zu schaffen.

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 ₂ -Ausstoss

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Mit Blick auf eine umweltschonende, diversifizierte und sichere Versorgung mit Energie richten Kanton und Gemeinden ihre Tätigkeiten im Bereich der Energieverwendung und -versorgung mit folgender Priorisierung aus:

- a) effizienter Einsatz von Energie (z.B. gute Wärmedämmung von Bauten)
- b) Nutzung ortsgebundener hochwertiger Abwärme (z.B. langfristig zur Verfügung stehende Industrieabwärme)
- c) Nutzung ortsgebundener niederwertiger Abwärme (z.B. Abwärme aus Abwasserreinigungsanlagen oder Schmutzwasserkanälen)
- d) Nutzung regionaler erneuerbarer Energieträger (z.B. Biomasse wie Holzenergie, Geothermie)
- e) Nutzung örtlich ungebundener Umweltwärme (z.B. Umgebungsluft, Sonnenenergie)
- f) Verdichtung bereits bestehender Versorgungsgebiete mit leitungsgebundenen Energieträgern (z.B. Erdgasversorgung)
- g) frei verfügbare Energieträger

Planungsanweisungen

- a) Der Kanton überprüft die Energiegesetzgebung regelmässig auf ihre Zielsetzung und Wirksamkeit und passt diese bei Bedarf vorausschauend (Vorsorgeprinzip) an.
- b) Der Kanton überarbeitet in Zusammenarbeit mit den Gemeinden die Grundsätze der kantonalen Energiepolitik aus dem Jahre 1991.
- c) Kanton und Gemeinden handeln in ihrem Wirkungsbereich im Sinne der Planungsgrundsätze vorbildlich (Vorbildfunktion).
- d) Der Kanton aktualisiert zusammen mit den Gemeinden den Abwärmekataster aus dem Jahre 1980.
- e) Der Kanton erstellt eine Übersichtskarte über die Nutzung von Abwärmen aus Abwasserreinigungsanlagen und grösseren Schmutzwasserkanälen im Siedlungsgebiet.
- f) Der Kanton ermittelt die potenziellen Standorte für Kleinwasserkraftwerke.

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 Ausbauprogramme 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

- 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)
- Die sichere Versorgung mit Elektrizität ist zu gewährleisten.
- 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 Muttenez-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

Die Förderung von Alternativenenergien ist Bestandteil der nachhaltigen Entwicklung.

Die Produktion von Elektrizität aus Windenergieanlagen hat in den vergangenen Jahren in Europa ein starkes Wachstum erfahren. Dies hat dazu geführt, dass die Gestehungskosten für eine Kilowattstunde Elektrizität aus Windenergieanlagen markant gesenkt werden konnten. In der Schweiz wurden bislang nur wenige Anlagen realisiert. Im Kanton Basel-Landschaft steht seit 1989 eine der ersten Anlagen der Schweiz, beim Solhof oberhalb Langenbruck. Diese läuft seit der Inbetriebnahme zuverlässig.

Basierend auf dem Konzept Windenergie Schweiz wurden im Kanton Basel-Landschaft keine Standorte für Windparks gefunden. Bei einer weitergehenden Abklärung ergaben sich aber mögliche Standorte für Einzelanlagen.

In § 1 Zweck des kantonalen Energiegesetzes vom 4. Februar 1991 steht:

Dieses Gesetz will, dass

- a) die sichere, umweltgerechte, breit gefächerte und volkswirtschaftlich optimale Versorgung mit Energie gefördert wird;
- b) Energie sparsam, rationell und umweltschonend verwendet wird;
- c) nicht erneuerbare Energie möglichst durch erneuerbare Energie ersetzt wird;
- d) die Abhängigkeit von importierter Energie vermindert wird.

Windenergie erfüllt die Absätze a., c. und d. und sollte daher als mögliche neue, erneuerbare Energiequelle nicht ausgeschlossen werden.

Im Bereich der Windenergie wurden im Kanton Basel-Landschaft einige Windenergieanlage-Standorte aus Sicht der Energienutzung und des Landschaftsschutzes ausgeschieden.

B. Ziele

- a) Es sind die raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, damit das Potenzial für den Einsatz erneuerbarer Energien vermehrt ausgeschöpft werden kann. (KORE)
- b) Der Anteil an umweltgerechter Stromproduktion auf Kantonsgebiet soll erhöht werden.
- c) Nicht erneuerbare Energie soll durch erneuerbare Energie ersetzt werden.
- d) Die Abhängigkeit von importierter Energie soll vermindert werden.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ keine
Siedlung	▪ Mögliche Beeinträchtigung durch Windenergieanlage
Erholung/Wohlfahrt	▪ Mögliche Beeinträchtigung im näheren Umfeld
Soziale Aspekte	▪ keine
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Kleinere Abhängigkeit von importierter Energie
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ keine

Umwelt

Natur/Landschaft:	▪ Mögliche Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
Grundwasser/Boden:	▪ keine
Lärm/Luft:	▪ keine Auswirkungen im Siedlungsgebiet

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Windenergieanlage-Standorte sollen für Zuliefertransporte (Erstellungsphase) genügend erschlossen sein.

Planungsanweisungen

Bei der Planung der Standorte Schwängi (Langenbruck) und Hinterberg (Bretzwil) ist der Kanton Solothurn mit einzubeziehen.

Örtliche Festlegungen

Zwischenergebnis

Folgende Windenergieanlage-Standorte gemäss Richtplankarte werden als Zwischenergebnis aufgenommen:

- Schwängi, Langenbruck
- Vorderfeld, Titterten
- Hinterberg, Bretzwil
- Autobahnkreuz, Pratteln
- Auhafen, MuttENZ
- Rangierbahnhof, MuttENZ

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 Standortgunst für die Wirtschaft.

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 vorderhand 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", Sis-sach) 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

- 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)
- Die Menge der zu deponierenden Abfälle soll möglichst gering sein.
- Für die zu deponierenden Abfälle sind im Sinne der Vorsorge gesetzeskonforme Deponiemöglichkeiten sicher zu stellen
- 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	- Zunahme des LKW-Verkehrs in der Nähe der Deponien - Optimierung von Transportdistanzen und Beschränkung des lokalen Verkehrsaufkommens durch Inertstoffdeponien in den Teilregionen
Siedlung	Mögliche Beeinträchtigung durch LKW-Verkehr
Erholung/Wohlfahrt	keine
Soziale Aspekte	keine
Wirtschaftliche Aspekte	Sicherung der Entsorgungsmöglichkeiten (insbesondere für den Bausektor)
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	keine

Umwelt

Natur/Landschaft:	Temporäre Beeinträchtigung des Landschaftsbildes
-------------------	--

- | | |
|--------------------|-----------------------------|
| Grundwasser/Boden: | ▪ Beurteilung im Einzelfall |
| Lärm/Luft: | ▪ Beurteilung im Einzelfall |

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Bei der Festlegung des Deponiebedarfs sind die verfügbaren Möglichkeiten zur Vermeidung und Verwertung von Abfällen zu berücksichtigen.
- b) 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.
- c) Das anzuwendende Evaluationsverfahren wird durch den Regierungsrat im Konzept für die Aushub- und Bauschuttentsorgung festgelegt.
- d) Standorte für Inertstoffdeponien bedürfen einer Festsetzung im kantonalen Richtplan. Im Anschluss an die Festsetzung ist im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens eine entsprechende Spezialzone auszuscheiden.

Planungsanweisungen

- a) In Regionen mit ungenügenden Möglichkeiten für die Ablagerung von Inertstoffen und überschüssigem Aushub (insbesondere Bezirk Arlesheim) sucht der Kanton in Abstimmung mit den Gemeinden und gegebenenfalls den Nachbarkantonen und dem grenznahen Ausland nach geeigneten Standorten zur Sicherung des regionalen Bedarfs.
- b) 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)

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.

- "Eichenkeller", Reigoldswil (Erweiterung)

