

Vorlage an den Landrat

Titel: Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP),
Anpassung 2016, Entwurf

Datum: 29. August 2017

Nummer: 2017-300

Bemerkungen: [Verlauf dieses Geschäfts](#)

Links:

- [Übersicht Geschäfte des Landrats](#)
- [Hinweise und Erklärungen zu den Geschäften des Landrats](#)
- [Landrat / Parlament des Kantons Basel-Landschaft](#)
- [Homepage des Kantons Basel-Landschaft](#)

Vorlage an den Landrat

2017-300

vom 29. August 2017

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP), Anpassung 2016, Entwurf

Objektblatt RK	Raumkonzept Basel-Landschaft (neu)
Objektblatt S 1.1	Siedlungsgebiet (neu)
Objektblatt S 1.2	Siedlungsbegrenzung (alt, Streichung)
Objektblatt S 1.2	Bauzonen (neu)
Objektblatt S 1.3	Siedlungstrenngürtel (Anpassung)
Objektblatt S 2.1	Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen (Anpassung)
Objektblatt S 2.2	Entwicklungsgebiete (neu)
Objektblatt S 2.3	Bahnhofsgebiete (Anpassung)
Objektblatt S 2.4	Standorte für Hochhäuser (neu)
Objektblatt S 3.1	Ortsbildschutz (Anpassung)
Objektblatt S 3.2	ISOS (neu)
Objektblatt S 4.1	Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (Anpassung)
Objektblatt S 4.2	Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken (Anpassung)
Objektblatt S 5.1	Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen (Anpassung)
Objektblatt S 5.2	Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen (Anpassung)
Objektblatt S 5.3	Sport und Erholungszentrum St. Jakob (Anpassung)
Objektblatt L 1.1	Aufwertung Fließgewässer (Anpassung)
Objektblatt L 1.3	Naturgefahren (Anpassung)
Objektblatt L 2.1	Landwirtschaftsgebiet (Anpassung)
Objektblatt L 2.2	Fruchtfolgeflächen
Objektblatt L 2.3	Wald (Anpassung)
Objektblatt L 3.1	Vorranggebiet Natur (Anpassung)
Objektblatt L 3.2	Vorranggebiet Landschaft (Anpassung)
Objektblatt L 4.1	Ausflugsziel im Jura (Anpassung)
Objektblatt L 4.2	Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet (Anpassung)
Objektblatt V 2.1	Übergeordnete Projekte (Anpassung)
Objektblatt V 2.2	Kantonsstrassennetz (Anpassung)
Objektblatt V 2.3	Schienennetz (Anpassung)
Objektblatt V 3.1	Kantonale Radrouten (Anpassung)
Objektblatt V 3.2	Wanderwege (Anpassung)
Objektblatt V 3.3	Fusswege (Anpassung)
Objektblatt V 3.4	Historische Verkehrswege (Anpassung)
Objektblatt VE 1.1	Grundwasser (Anpassung)
Objektblatt VE 1.2	Abbau (Anpassung)
Objektblatt VE 1.3	Mobilfunkanlagen (Anpassung)
Objektblatt VE 2.1	Energie (Anpassung)
Objektblatt VE 2.2	Elektrische Übertragungsleitungen (Anpassung)
Objektblatt VE 2.3	Rohrleitungen (Anpassung)
Objektblatt VE 3.1	Deponien (Anpassung)
Objektblatt G 1.1	Salina Raurica, Arbeitsgebiete (Anpassung)
Objektblatt G 1.2	Salina Raurica, Wohngebiete (Anpassung)
Objektblatt G 1.3	Salina Raurica, Landschaft (Anpassung)
Objektblatt G 1.4	Salina Raurica, Verkehr (Anpassung)

1. Übersicht

1.1. Zusammenfassung

Die am 1. Mai 2014 in Kraft getretene Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung ([SR 700](#), RPG) bezweckt einen verstärkten Kulturlandschutz, Begrenzung der Bauzonen bei gleichzeitiger Siedlungsentwicklung nach innen sowie Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Dabei werden in besonderem Masse die Kantone mit neuen Richtplananforderungen (Art. 8 und Art. 8a RPG) in die Pflicht genommen. Solange kantonale Richtpläne nicht an diese beiden Gesetzesartikel angepasst und vom Bundesrat genehmigt sind, dürfen Kantone keine Einzonungen genehmigen. Die zentralen Planungsthemen, die im Richtplan aufgrund der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes überprüft oder neu aufgenommen werden, sind

- Integration eines behördenverbindlichen Raumkonzeptes;
- Festlegen von Entwicklungszielen hinsichtlich Anzahl Einwohner und Beschäftigte, verteilt auf Regionen;
- Festlegung des Siedlungsgebiets (längerfristig) in Abhängigkeit von den Entwicklungszielen;
- Festlegen des Gesamtumfangs der Bauzonen im Kanton;
- Sicherstellung der Stärkung einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen sowie der Siedlungserneuerung;
- Sicherstellung der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr.

Da die Einwohner- und Beschäftigtenkapazität der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) gerade so gross ist wie die in 15 Jahren erwartete Bevölkerung, hat der Kanton Basel-Landschaft mit Massnahmen im Richtplan dafür zu sorgen, dass Einzonungen von WMZ ohne flächengleiche Ab-tausche in den nächsten 15-20 Jahren nicht möglich sind. Flankierend müssen Gemeinden mit mutmasslich zu grossen Bauzonen ihre Bauzonkapazität überprüfen und Massnahmen aufzei-gen, wie das Verhältnis zwischen Bauzonengrösse und Bedarf verbessert wird.

Im Zuge dieser zwingend erforderlichen Richtplananpassung wird die Gelegenheit genutzt, den kantonalen Richtplan mit einem Objektblatt ISOS so zu ergänzen, dass nun für sämtliche Inventare nach Art. 5 NHG (Schützenswerte Ortsbilder der Schweiz ISOS, Bundesinventar der Landschaften und Naturobjekte von nationaler Bedeutung BLN, Inventar der historischen Verkehrswege der Schweiz IVS) die durch die jeweilige Bundesverordnung verlangte Berücksichtigungspflicht der jeweiligen Inventare im kantonalen Richtplan verankert ist.

Überdies werden die Objektblätter neu nicht mehr auf das Konzept der räumlichen Entwicklung aus dem Jahr 2003 (KORE) bezogen, sondern, wo möglich, auf das neue Raumkonzept, welches mit dem neuen Objektblatt Raumkonzept Behördenverbindlichkeit erlangt.

Seit dem 1. Juli 2013 haben die Kantone die Möglichkeit, auch in Gebieten ausserhalb der Bauzo-nen statische Waldgrenzen festzulegen. Dadurch werden neue Bestockungen ausserhalb dieser statischen Grenzen nicht mehr als Wald betrachtet und unterliegen somit keiner Rodungsbewilli-gung. Gemäss Waldgesetz (Art. 10) ist dies in Gebieten möglich, „in denen der Kanton eine Zu-nahme des Waldes verhindern will“. Die eidgenössische Waldverordnung schreibt vor, dass zur Ausscheidung von statischen Waldgrenzen abseits von Bauland Gebiete, in welchen eine Zunah-me der Waldfläche verhindert werden soll, im Richtplan zu bezeichnen sind (Art. 12a, WaV). Der kantonale Richtplan sieht neu vor, dass die Ausscheidung statischer Waldgrenzen gegen sämtli-che Nutzungszonen hin im gesamten Kanton möglich sein soll.

1.2. Inhaltsverzeichnis

1.	Übersicht	2
1.1.	Zusammenfassung	2
1.2.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Ausgangslage	4
2.1.	Von der Landschaftsinitiative zur Teilrevision des Raumplanungsgesetzes als in- direkter Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative	4
2.2.	Postulat 2012/022, Motion 2012/069, Postulat 2014/128	4
2.3.	Weitere gesetzgeberische Aufgaben auf kantonaler Ebene	5
3.	Rechtliche Grundlagen	5
3.1.	Teilrevidierte Raumplanungsgesetzgebung des Bundes (RPG)	5
3.2.	Ergänzung der Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Orts- bilder der Schweiz (VISOS, SR 451.12)	7
3.3.	Ergänzung des Waldgesetzes des Bundes (WaG)	8
4.	Begründung / Bedarf	8
4.1.	Heutige Situation	8
4.2.	Überlegungen zum Bedarf	9
4.3.	Vorgehen / Planungsschritte	10
5.	Die gewählte Lösung	11
5.1.	Objektblatt RK Raumkonzept	11
5.2.	Objektblatt S 1.1 Siedlungsgebiet (neu)	13
5.3.	Objektblatt S 1.2 Bauzonen (neu)	16
5.4.	Objektblatt S 1.2 Siedlungsbegrenzung (alt)	27
5.5.	Objektblatt S 2.1 Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen (Anpassung)	28
5.6.	Objektblatt S 2.2 Entwicklungsgebiete (neu)	30
5.7.	Objektblatt S 2.3 Bahnhofsgebiete	32
5.8.	Objektblatt S 2.4 Standorte für Hochhäuser (neu)	32
5.9.	Objektblatt S 3.1 Ortsbildschutz (Anpassung)	33
5.10.	Objektblatt S 3.2 ISOS (neu)	34
5.11.	Objektblatt S 4.1 Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (Anpassung)	35
5.12.	Objektblatt L 2.3 Wald (Anpassung)	38
5.13.	Objektblatt G 1.4, Salina Raurica, Verkehr	39
5.14.	.Übrige Objektblätter	40
5.15.	Anpassung Richtplangesamtkarte	41
6.	Abschätzung der finanziellen Folgen für den Kanton	41
7.	Abschätzung der finanziellen Folgen für die Gemeinden	41
8.	Abschätzung der Folgen für die KMU (Regulierungsfolgenabschätzung)	42
9.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	43
9.1.	Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen	43
9.2.	Objektblatt unabhängige Einwände	45
9.3.	Objektblatt bezogene Einwände	50
10.	Parlamentarische Vorstösse	78
10.1.	Postulat 2014/128 betreffend Strategische Entwicklungsplanung	78
10.2.	Motion 2015-398 (als Postulat überwiesen) betreffend Anpassung des Richtplans Salina Raurica: Aktueller Modal-Split Verkehr ist unrealistisch	82
11.	Anträge	84
11.1.	Beschlüsse	84
12.	Anhang	84

2. Ausgangslage

2.1. Von der Landschaftsinitiative zur Teilrevision des Raumplanungsgesetzes als indirekter Gegenvorschlag zur Landschaftsinitiative

Am 15. Juni 2012 beschlossen die Eidgenössischen Räte eine Teilrevision des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 (RPG; [SR 700](#)) als indirekten Gegenvorschlag zur Eidgenössischen Volksinitiative 'Raum für Mensch und Natur (Landschaftsinitiative)'. Diese hatte auf einen besseren Schutz des Kulturlandes, die Trennung des Baugebiets vom Nichtbaugebiet, Siedlungsentwicklung „nach innen“ abgezielt und ein Bauzonenmoratorium für die nächsten 20 Jahre sowie Kompetenzen des Bundes für eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen und zur Begrenzung des Bauens im Nichtbaugebiet vorgesehen.

In der Referendumsabstimmung vom 3. März 2013 wurde die Teilrevision mit 1'476'942 Ja- gegen 871'514 Neinstimmen – mit Ja-Mehrheiten in 25 der 26 Kantone – angenommen. Auch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Basel-Landschaft befürworteten die gesetzliche Anpassung mit einem Stimmenanteil von über 70%.

Am 1. Mai 2014 trat die teilrevidierte Raumplanungsgesetzgebung des Bundes in Kraft – mit Konsequenzen für die kantonale Richtplanung.

2.2. Postulat [2012/022](#), Motion [2012/069](#), Postulat [2014/128](#)

Das Thema Kulturlandschutz und auch die Siedlungsentwicklung nach innen beschäftigen auch im Kanton Basel-Landschaft die Politik. Bereits im Jahre 2012 beauftragte die Motion "Siedlungsentwicklung nach innen ist intensiv zu fördern" von Agathe Schuler (2012/022) vor dem Hintergrund einer starken Bevölkerungszunahme den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft, das Raumplanungs- und Baugesetz, insbesondere die §§ 48, 88 und 94 so anzupassen, dass die Gemeinden auf Stufe Rahmennutzungsplan die Möglichkeit haben, griffige raumplanerische Massnahmen für die Siedlungsentwicklung nach innen festzulegen. Grossmehrheitlich war das Parlament allerdings der Meinung, dass das gesetzgeberische Instrumentarium für die Siedlungsentwicklung nach innen eigentlich vorhanden sei. Oft fehle es einfach an der Umsetzung. Entsprechend wurde der Vorstoss als Postulat unterstützt.

Mit der überwiesenen Motion 2012/069 der landrätlichen Bau- und Planungskommission, eingereicht von Franz Meier, verlangt der Landrat vor dem Hintergrund der Entwicklung in Raumplanung, Verkehr sowie Alternativenergien eine Teil- oder Gesamtrevision des Raumplanungs- und Baugesetzes, um für die bestehenden und zukünftigen Probleme einen angemessenen rechtlichen Rahmen zu schaffen.

Beide Vorstösse werden im Rahmen einer separaten Vorlage behandelt.

Am 10. April 2014 reichte Christoph Hänggi, SP ein Postulat (2014/128) ein, welches eine Strategische Entwicklungsplanung für den gesamten Kanton verlangt und zwar auf der Basis der *Stossrichtungen von Agglomerationsprogramm und ELBA*. Diese Entwicklungsplanung muss folgende Ziele beinhalten:

- Die bestehenden funktionalen Teilräume (Arbeiten, Wohnen) und die fingerartige Grünraumstruktur (Naherholung) rund um Basel bleiben erhalten.
- Die Siedlungsentwicklung erfolgt auf dem bestehenden Siedlungsgebiet.
- Die Entwicklung orientiert sich an der bereits bestehenden Verkehrsinfrastruktur, es entstehen keine neuen Verkehrsachsen durch Gebiete, die der Naherholung dienen.
- In Siedlungsgebieten und wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten werden Verkehrsmassnahmen als Ergänzung zur bestehenden Verkehrsinfrastruktur realisiert.

- *Der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs entlastet das bestehende Strassennetz und schont die Umwelt.*
- *Ein qualitatives Wachstum mit verdichteter Nutzung der entsprechenden funktionalen Teilräume wird gefördert.*

Das Postulat wurde vom Landrat mit Beschluss vom 12. Februar 2015 überwiesen. Es wird in Kapitel 10 behandelt.

2.3. Weitere gesetzgeberische Aufgaben auf kantonaler Ebene

Neben den oben erwähnten Aufträgen kommen dem Kanton Basel-Landschaft aufgrund der Bundesgesetzgebung über die Raumplanung zusätzliche rechtslegende Aufgaben zu. Zum einen handelt es sich um die Ausgestaltung der Mehrwertabschöpfung gemäss Art. 5 RPG auf kantonaler Ebene, die optimalerweise mit der Genehmigung des kantonalen Richtplans durch den Bund in Kraft sein sollte, damit diese die volle Wirkung entfalten kann, spätestens aber 5 Jahre nach Inkrafttreten der Änderung vom 15. Juni 2012 (Art. 38a Abs. 4 und 5 RPG) in Kraft sein muss. Hinzu kommen weitere bundesrechtliche Aufträge, wie etwa die Sicherstellung der Verfügbarkeit des Baulandes (Art. 15 Abs. 4 lit. d RPG) sowie ein gesetzlicher Regelungsbedarf aufgrund der neuen Richtplaninhalte dieser Vorlage. Auch diese Aufgaben sind nicht Gegenstand dieser Landratsvorlage und werden – allenfalls gekoppelt mit den Aufträgen aus den parlamentarischen Vorstössen – in einer separaten, nachfolgenden Vorlage behandelt.

Am 13. Dezember 2016 hat der Regierungsrat das Gesetz über die Abgeltung von Planungsmehrwerten an den Landrat überwiesen. Das Geschäft wird zurzeit in der landrätlichen Bau- und Planungskommission beraten.

Des Weiteren ist eine Teilrevision des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes inhaltlich soweit vorbereitet und mit dem Baselbieter Gemeindeverband (VBLG) abgestimmt, dass sie demnächst in die öffentliche Vernehmlassung gebracht werden kann. Die Themen umfassen Baulandverflüssigung, Verdichtung, Hochhäuser, geschlossene Bauweise, Mindestnutzung, bedingte Einzonungen (für projektbezogene Einzonungen) bei Erweiterungen von Arbeitszonen, die über das Siedlungsgebiet hinausgehen sowie die überkommunale Abstimmung. Überdies ist eine Arbeitsgruppe mit Kantonsvertretern und Vertretern des VBLG daran, einerseits die überkommunale Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden in Form von Regionen, aber auch das Verhältnis zwischen Kanton-Region-Gemeinde zu klären und allenfalls erforderliche Anpassungen des Raumplanungs- und Baugesetzes vorzuschlagen. Diese betreffen insbesondere auch die Klärung von regionalen Planungsinstrumenten und deren Verbindlichkeit.

3. Rechtliche Grundlagen

3.1. Teilrevidierte Raumplanungsgesetzgebung des Bundes (RPG)

Die am 1. Mai 2014 in Kraft getretene Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) bezweckt einen verstärkten Kulturlandschutz, Begrenzung der Bauzonen bei gleichzeitiger Siedlungsentwicklung nach innen sowie Abstimmung von Siedlungsentwicklung und Verkehr. Dabei werden in besonderem Masse die Kantone mit neuen Richtplananforderungen (Art. 8 und Art. 8a RPG) in die Pflicht genommen.

Art. 6 RPG Grundlagen

Für die Erstellung ihrer Richtpläne erarbeiten die Kantone geeignete Grundlagen. Gemäss Art. 6 Abs. 3 RPG geben die Kantone neu Aufschluss über den Stand und die bisherige Entwicklung ihres Siedlungsgebietes und ihres Kulturlands. Die Grundlagen erhalten materiell einen grösseren Stellenwert als bisher. Mit dem Bericht „Vollzugs- und Zielcontrolling der Richtplantätigkeit 2010-

2014, der am 23. Juni 2015 vom Regierungsrat beschlossen und dem Landrat zu Kenntnisnahme überwiesen wurde, wurde diese Aufgabe weitgehend erfüllt.

Art. 8 RPG Mindestinhalt der Richtpläne

Gemäss Art. 8 Abs. 1 RPG legt der Kanton neu im Richtplan verbindlich fest, wie er sich räumlich entwickeln soll. Damit wird die Funktion des Richtplans stärker als bisher vom Koordinationsinstrument zum Steuerungsinstrument für die räumliche Entwicklung des Kantons aufgewertet. Das Konzept der räumlichen Entwicklung (KORE), das bisher als eigenständiges, durch den Landrat zu beschliessendes Instrument in § 8 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (SGS [400](#), RBG) vorgesehen ist, ist neu als konzeptionell-strategischer Vorbau im Sinne eines Raumkonzepts in den Richtplan zu integrieren.

Das räumliche Konzept hat in der Zielrichtung das bestehende KORE, soweit dieses noch aktuell ist, aufzunehmen und mit dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel 2. Generation in Übereinstimmung zu bringen, letzteres insbesondere für die Sachbereiche Bevölkerung / Siedlung, Verkehr und Landschaft. Überdies sind die Teilräume für die überkommunale Abstimmung bezüglich Bauzonen gemäss Art. 15 Abs. 3 RPG festzulegen. Mit Inkrafttreten des neuen Objektblatts „Raumkonzept Basel-Landschaft“ kann das „Konzept Räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft“, vom Landrat am 4. September 2003 mit Beschluss Nr. 37 genehmigt, aufgehoben werden.

Art. 8a RPG Richtplaninhalte im Bereich Siedlung

Der Richtplan legt neu im Bereich Siedlung gestützt auf das Raumkonzept gemäss Art. 8 RPG insbesondere verbindlich quantitativ fest, wie gross die Siedlungsfläche insgesamt sein soll, wie sie im Kanton verteilt sein soll und wie ihre Erweiterung regional abgestimmt wird. Des Weiteren ist mit Planungsgrundsätzen und -anweisungen dafür zu sorgen, dass Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt und eine rationelle sowie flächensparende Erschliessung sichergestellt werden. Schliesslich ist sicherzustellen, dass die weitere Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt und die Siedlungserneuerung gestärkt wird. Ausserdem muss der Richtplan neu ein Vollzugskonzept bezüglich Art. 15 RPG enthalten.

Somit haben die Kantone sicherzustellen, dass die Bauzonen den Anforderungen von Art. 15 RPG entsprechen, indem sie verbindliche Handlungsanweisungen an die nachfolgenden Planungsbehörden zur Bauzonendimensionierung (gestützt auf die technischen Richtlinien bzw. den ergänzten Leitfaden Richtplanung) geben. Dabei müssen die Kantone mittels Richtplan insbesondere sicherstellen, dass die Bauzonen nur so gross sein dürfen, wie es gesamtkantonal dem Bedarf für die nächsten 15 Jahre entspricht.

Lage und Grösse der Bauzonen sind über die Gemeindegrenzen hinaus abzustimmen (Art. 8a Abs. 1 und Art. 15 RPG). Diese Aufgaben sind mit den Prognosen zur Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten so zu koppeln, dass die Wachstumsannahmen für die Bestimmung der im Kanton insgesamt benötigten Bauzonenkapazitäten das hohe Szenario des Bundesamts für Statistik (BfS) nicht überschreiten (Art. 5a Abs. 2 der Raumplanungsverordnung des Bundes ([SR 700.1](#), RPV).

Die Voraussetzungen, dass Land neu einer Bauzone zugewiesen werden darf, werden nicht nur mit der Vereinheitlichung der Methode für die Ermittlung der Bauzonenkapazität erhöht. Neueinzonungen sind insbesondere nur noch dann zulässig, wenn die inneren Nutzungsreserven mobilisiert sind, die Verfügbarkeit des neu einzuzonenden Landes sichergestellt ist und damit die Vorgaben des kantonalen Richtplans im Nutzungsplan umgesetzt werden (Art. 15 RPG).

Weitere neue Richtplaninhalte basierend auf Art. 1 und 3 RPG

Der Richtplan muss in Form von Planungsgrundsätzen und -anweisungen folgende Inhalte umfassen oder berücksichtigen:

- Siedlungsentwicklung nach innen lenken, unter Berücksichtigung einer angemessenen Wohnqualität (Art. 1 Abs. 2 lit. a^{bis} RPG);
- Kompakte Siedlungen schaffen (Art. 1 Abs. 2 lit. 2 b RPG);
- Räumliche Voraussetzungen für Wirtschaft schaffen und erhalten (Art. 1 Abs. 2 lit. b^{bis} RPG);
- Wohn- und Arbeitsgebiete schwergewichtig an Orten planen, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind (Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG);
- Treffen von Massnahmen zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und der Möglichkeit zur Verdichtung der Siedlungsfläche (Art. 3 Abs. 3 lit. a^{bis} RPG).

Übergangsbestimmungen (Art. 38a RPG)

Schliesslich werden die Kantone angehalten, ihre Richtpläne innerhalb von fünf Jahren an die neuen bundesrechtlichen Vorgaben anzupassen (Art. 38a Abs. 1 RPG). Innerhalb dieser Übergangsfrist sollen Neueinzonungen nur noch bei flächengleichen Rückzonungen zulässig sein (Art. 38a Abs. 2 RPG). Nach Ablauf dieser Frist soll die Ausscheidung neuer Bauzonen in denjenigen Kantonen solange generell unzulässig sein, als deren Richtplananpassung noch nicht vom Bundesrat genehmigt wurde (Art. 38a Abs. 3 RPG).

3.2. Ergänzung der Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS, [SR 451.12](#))

Gemäss Art. 5 NHG erstellt der Bundesrat nach Anhören der Kantone Inventare von Objekten von nationaler Bedeutung. Die Inventare sind nicht abschliessend. Sie sind regelmässig zu überprüfen und zu bereinigen; über die Aufnahme, die Abänderung oder die Streichung von Objekten entscheidet nach Anhören der Kantone der Bundesrat. Derzeit gibt es folgende Bundesinventare:

- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)
- Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder (ISOS)
- Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS)

Durch die Aufnahme eines Objektes von nationaler Bedeutung in ein Inventar des Bundes wird gemäss Art. 6 NHG dargetan, dass es in besonderem Masse die ungeschmälerte Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung verdient. Ein Abweichen von der ungeschmälerten Erhaltung im Sinne der Inventare darf bei Erfüllung einer Bundesaufgabe¹ nur in Erwägung gezogen werden, wenn ihr bestimmte gleich- oder höherwertige Interessen von ebenfalls nationaler Bedeutung entgegenstehen.

Mit dem Bundesgerichtsentscheid (BGE) Rütli ZH² wurde die grosse Bedeutung der Bundesinventare nach Artikel 5 NHG bestätigt und klargemacht, dass für die Kantone und Gemeinden auch bei der Erfüllung von kantonalen und kommunalen Aufgaben eine Pflicht zur Berücksichtigung dieser Bundesinventare besteht. Gemäss Homepage des Bundesamts für Kultur (<http://www.bak.admin.ch/isos/03188/index.html?lang=de>) wird mit dem ISOS angestrebt, die Qualitäten, „die zum nationalen Wert der bezeichneten Ortsbilder führen, zu erhalten und zu vermeiden, dass ihnen irreversibler Schaden zugefügt wird. Das ISOS soll deshalb bei Denkmal- und Ortsbildpflege sowie

¹ Bundesaufgaben umfassen etwa Bauten des Bundes, Nationalstrassenbau, Konzessionen und Bewilligungen oder Bundessubventionen, wenn sie räumliche Auswirkungen haben. Auch der Kanton erfüllt gewisse Bundesaufgaben, u.a. erteilt er Ausnahmegewilligungen für Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen oder für Waldrodungen. Solche Vorhaben werden an den Schutzziele gemessen, die für jedes Inventarobjekt definiert sind. Je nach Auswirkung kann eine Bewilligung verweigert oder mit Auflagen erteilt werden.

² BGE 135 II 209 vom 1. April 2009

bei raumplanerischen Massnahmen im Umfeld von Ortsbildern von nationaler Bedeutung systematisch als Entscheidungsgrundlage beigezogen werden“.

Der Bundesrat hat am 15. Mai 2011 eine entsprechende Änderung der Verordnung über das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS) beschlossen. Die Verordnung verlangt in Art. 4a neu von den Kantonen, das Bundesinventar bei der Erstellung ihrer Richtpläne nach den Artikeln 6–12 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 zu berücksichtigen. Sie ist in diesem Punkt gleichlautend wie die Verordnungen über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler (VBLN, SR 451.11) und das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS, SR 451.13).

3.3. Ergänzung des Waldgesetzes des Bundes (WaG)

Seit dem 1. Juli 2013 haben die Kantone die Möglichkeit, auch in Gebieten ausserhalb der Bauzonen statische Waldgrenzen festzulegen. Dadurch werden neu aufkommende Bestockungen ausserhalb der statischen Grenzen nicht mehr als Wald betrachtet, und eine allfällige Entfernung unterliegt somit keiner Rodungsbewilligungspflicht nach WaG. Gemäss eidgenössischem Waldgesetz (Art. 10) ist dies in Gebieten möglich, „in denen der Kanton eine Zunahme des Waldes verhindern will“.

Die eidgenössische Waldverordnung (WaV) schreibt vor, dass zur Ausscheidung von statischen Waldgrenzen abseits von Bauland Gebiete, in welchen eine Zunahme der Waldfläche verhindert werden soll, im Richtplan zu bezeichnen sind (Art. 12a, WaV).

4. Begründung / Bedarf

4.1. Heutige Situation

4.1.1. Raumkonzept, Teilrevision Raumplanungsgesetz des Bundes

Heute sind das Raumkonzept (Konzept der räumlichen Entwicklung; KORE, 2003) und der kantonale Richtplan (KRIP, 2010, mit Anpassungen 2012, 2013, 2014) zwei separate Dokumente bzw. Planungsinstrumente.

Sowohl im Konzept der räumlichen Entwicklung (Kapitel Siedlungsstruktur) als auch im kantonalen Richtplan (Objektblätter S 1.1 – S 1.4, S 2.1) werden Grundsätze zur Siedlungsbegrenzung, zu Einzonungen und zu Siedlungsentwicklung nach innen festgelegt. Die heute rechtskräftigen Inhalte vermögen allerdings den neuen Anforderungen, die sich durch die Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes ergeben, nicht zu genügen. Es bedarf somit zwingend einer Anpassung des kantonalen Richtplans in diesen Punkten. Falls der Kantonale Richtplan die verlangte bundesgesetzkonforme Anpassung nicht erfährt, wird Art. 38a lit. 3 RPG wirksam, wonach die Ausscheidung neuer Bauzonen auch über die Anpassungsfrist von fünf Jahren hinaus unzulässig ist, solange der betreffende Kanton nicht über eine vom Bundesrat verfügte Richtplangenehmigung bezüglich Umsetzung von Art. 8 und Art. 8a RPG verfügt.

4.1.2. ISOS

Die Verordnung über das Bundesinventar über die schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS) verlangt in Art. 4a neu von den Kantonen, das Bundesinventar bei der Erstellung ihrer Richtpläne nach den Artikeln 6–12 des Raumplanungsgesetzes vom 22. Juni 1979 zu berücksichtigen. Eine analoge rechtliche Vorgabe besteht auch in Art. 2a der Verordnung über das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler sowie in Art. 9 der Verordnung über das Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (VIVS). Mit der Richtplananpassung 2011 hat der Landrat aus diesem Grund bereits das Richtplan-Objektblatt L 3.3 BLN-Objekte erlassen. Zudem hat der Regierungsrat am 27. Januar 2015 mit der Richtplananpassung Agglomerationsprogramm

Basel und weitere Bereiche das neue Objektblatt V 3.4 Historische Verkehrswege dem Landrat zur Beschlussfassung überwiesen.

Im rechtskräftigen kantonalen Richtplan werden die Ortsbilder von nationaler Bedeutung (ISOS) im Objektblatt S 2.2 Ortsbildschutz thematisiert. Gleichzeitig werden aber auch Grundsätze und Planungsanweisungen zum generellen Umgang mit dem Ortsbildschutz im Zuge einer zeitgemässen Nutzung geregelt. Zur besseren Differenzierung der Inhalte sollen die beiden Themen ISOS und Ortsbildschutz neu in zwei separaten Objektblättern behandelt werden, wobei das bestehende Objektblatt Ortsbildschutz grundlegend überarbeitet wird.

4.1.3. Statische Waldgrenzen zu Nutzungszonen hin

Das Objektblatt L 2.3 Wald präzisiert bis anhin die gesetzlichen Bestimmungen betreffend den Wald und koordiniert sie mit der kantonalen Richtplanung. Namentlich konkretisiert es die Zielsetzungen bezüglich der Walderhaltung und Funktionserfüllung.

Bis zum 1. Juli 2013 war der Kanton ausschliesslich verpflichtet, statische Waldgrenzen entlang von Bauzonen festzulegen. Die Ausscheidung dieser statischen Waldgrenzen diente alleine dem Schutz und der Rechtssicherheit der Bauzonen und ist heute abgeschlossen. Ihre Ausscheidung bedurfte dazumal keiner vorgängigen Richtplanvoraussetzung. Neu können Kantone im gesamten Kanton statische Waldgrenzen festlegen, wo sie die Ausbreitung des Waldes verhindern wollen. Diese Gebiete sind im Richtplan festzulegen.

4.2. Überlegungen zum Bedarf

Der Bedarf der Richtplananpassung ergibt sich primär aus der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes (vgl. Kap. 3.1). Die zentralen Planungsthemen, die im Richtplan überprüft oder neu aufgenommen werden müssen, sind

- Raumkonzept
- Entwicklungsziele hinsichtlich Anzahl Einwohner und Beschäftigte
- Festlegung des Siedlungsgebiets (längerfristig) in Abhängigkeit von den Entwicklungszielen
- Festlegen Umfang der Bauzonen, Regeln für die regional abgestimmte Erweiterung der Bauzonen
- Sicherstellung der Stärkung einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen sowie der Siedlungserneuerung
- Sicherstellung der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr

Im Zuge dieser Richtplananpassung soll die Gelegenheit genutzt werden, den kantonalen Richtplan mit einem Objektblatt ISOS so zu ergänzen, damit für sämtliche Inventare nach Art. 5 NHG das entsprechende und durch die jeweiligen Bundesverordnungen verlangte Objektblatt vorliegt. Gleichzeitig wird das Objektblatt Ortsbildschutz aktualisiert und von ISOS-Inhalten befreit.

Der Bedarf für die Anpassung des Objektblatts Wald ergibt sich aus der Tatsache, dass der Wald im Kanton Basel-Landschaft laufend zunimmt. Zwischen den Jahren 2000 und 2014 hat die Waldfläche im Kanton um rund 700 ha (+3.5%) zugenommen [Statistisches Amt des Kantons Basel-Landschaft, 2015]. Dies entspricht einer Fläche von knapp 1'000 Fussballfeldern. Der Kanton Basel-Landschaft hat zudem, verglichen mit der grossen Mehrheit der Schweizer Kantone, einen sehr hohen Waldanteil (40% bzw. rund 20'430 ha). Insbesondere in den ländlichen Kantonsteilen wächst der Wald in ökologisch wertvolle Flächen und landwirtschaftliches Kulturland ein. Zum Schutz der landwirtschaftlichen und ökologisch wertvollen Flächen ist eine weitere Zunahme des Waldes deshalb unerwünscht. Auch aus raumplanerischer Sicht ist es deshalb zweckmässig, Vorkehrungen zu treffen, damit die Waldfläche innerhalb des Kantons nicht mehr ungewollt zunimmt.

Zu diesem Zweck sollen im gesamten Kantonsgebiet statische Waldgrenzen entlang von Nutzungszonen eingeführt werden. Voraussetzung ist – wie in Kap. 3.3 dargelegt – eine entsprechende Richtplanfestlegung.

Ein wichtiges Postulat des teilrevidierten Bundesgesetzes über die Raumplanung ist die explizit geforderte Sicherstellung der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr. Dabei sind neu insbesondere die Wohn- und Arbeitsgebiete schwergewichtig an Orten zu planen, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind (Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG). Der vorliegende Richtplanentwurf kommt dieser Forderung nach, indem siedlungsseitig die Entwicklungsziele und –vorgaben direkt mit den bestehenden Verkehrsstrukturen verknüpft werden (z.B. bei Neueinzonungen oder bei der Festlegung von Entwicklungsgebieten). Die verkehrsseitige Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erfolgt seit dem Agglomerationsprogramm 2. Generation hingegen auf der regionalen Ebene, den sogenannten Korridoren. Die Ergebnisse dieser Abstimmung werden jeweils in den Agglomerationsprogrammen festgehalten, indem neue Infrastrukturvorhaben oder der Ausbau von Infrastrukturen durch die zukünftige Siedlungsentwicklung begründet und in einem separaten Richtplananpassungsverfahren – zur Zeit in Erarbeitung - in den Richtplan aufgenommen werden. Letzteres ist somit nicht Gegenstand der vorliegenden Richtplananpassung.

Zukünftig zu überprüfen ist ebenfalls – im Zusammenhang mit der 2018 in Angriff zu nehmenden Überprüfung und Anpassung des Sachbereichs Verkehr – die generelle Tragfähigkeit der Verkehrsinfrastruktur (MIV/ÖV/LV) vor dem Hintergrund des Bevölkerungswachstums und der Verdichtung. Die Ergebnisse werden dem Landrat in einer separaten Vorlage unterbreitet.

4.3. Vorgehen / Planungsschritte

Die Erarbeitung der Vorlage erfolgte zweistufig. Zuerst wurden die raumkonzeptionellen Inhalte sowie das Objektblatt RK Raumkonzept erarbeitet. In einem zweiten Schritt erfolgte die Erarbeitung der übrigen Objektblätter.

4.3.1. Grundlagebericht Raumkonzept / Objektblatt RK Raumkonzept

Die Erarbeitung des Grundlageberichts durch das Amt für Raumplanung erfolgte unter Mithilfe eines externen Planungsbüros. Der Prozess der Erarbeitung des ersten Entwurfs wurde durch den VBLG begleitet. Das Ergebnis wurde an runden Tischen mit den Gemeinden, der Verwaltung und der Wirtschaftsförderung vorgestellt und diskutiert. Gleichzeitig wurden diese Partner im Rahmen einer informellen Vernehmlassung eingeladen, zu diesem ersten Entwurf Stellung zu nehmen. Nach Auswertung der Rückmeldungen wurde der Anpassungsbedarf durch die Bau- und Umweltschutzdirektion festgelegt und durch den Regierungsrat mit RRB Nr. 257 vom 10. Februar 2015 beschlossen.

Der Überarbeitungsprozess im Sinne des obgenannten Regierungsratsbeschlusses wurde anschliessend durch die raumrelevanten Direktionen und die Wirtschaftsförderung direkt begleitet. Das Ergebnis wurde schliesslich durch die Geschäftsleitung der Bau- und Umweltschutzdirektion an ihrer Klausur vom 24. Juni 2015 verabschiedet. Mit RRB Nr. 1489 vom 15. September 2015 beschloss der Regierungsrat den Grundlagebericht zum Raumkonzept zusammen mit dem Auftrag, diesen als materielle Grundlage für die Überarbeitung des kantonalen Richtplans zu verwenden.

4.3.2. Übrige Objektblätter

In der Folge wurden die übrigen Objektblätter im Hinblick auf die RPG-Revision nach Massgabe des Regierungsratsbeschlusses vom 15. September 2015 erarbeitet.

Zusätzlich wurden die Objektblätter Wald und ISOS in Zusammenarbeit mit dem Amt für Wald bzw. der Kantonalen Denkmalpflege erarbeitet.

4.3.3. Öffentliche Vernehmlassung

Die öffentliche Vernehmlassung der Vorlage dauerte vom 4. Januar bis zum 15. April 2016. Insgesamt gingen 150 Stellungnahmen ein. Die Ergebnisse der öffentlichen Vernehmlassung sind in Kapitel 9 zusammengefasst.

Die Überarbeitung der Objektblätter aufgrund der Einwendungen erfolgte in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen Fachstellen und insbesondere der Standortförderung Basel-Landschaft.

5. Die gewählte Lösung

5.1. Objektblatt RK Raumkonzept

Das Raumkonzept Basel-Landschaft zeigt eine Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung sowie Entwicklungen im Sinne von Art. 8 RPG bzw. § 8 RBG, definiert neu die Perimeter für eine verstärkte Zusammenarbeit in funktionalen Handlungsräumen und in regionalen Zusammenarbeitsräumen und macht auch inhaltliche Aussagen dazu. Auf Basis einer Auslegeordnung der wichtigsten räumlichen Trends und Herausforderungen (Analyse) werden entlang den Anforderungen des Bundes an die neu zu erstellenden kantonalen Raumkonzepte Leitsätze und Planungsgrundsätze bestimmt. Die Raumkonzeptkarte fasst die wichtigsten strategischen Aussagen zusammen. Die Inhalte des Objektblatts RK Raumkonzept werden aus dem Grundlagebericht zum Raumkonzept hergeleitet und begründet. Dieser stützt sich in Konzeption und Inhalt letztlich auf die Ergänzung des Leitfadens Richtplanung (Bundesamt für Raumentwicklung, Bern 2013) ab.

Das Raumkonzept umfasst die bisherigen Themenfelder Siedlung, Verkehr, Natur/Landschaft und Ver-/Entsorgung des Konzepts der räumlichen Entwicklung (KORE) gemäss § 8 RBG. Es wurde jedoch hinsichtlich Aussagedichte deutlich gestrafft und strategischer ausgerichtet. Aufgrund der Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung genießt das Thema Siedlung jedoch oberste Priorität. Das bestehende Konzept der räumlichen Entwicklung (KORE) wird durch das Objektblatt RK Raumkonzept abgelöst, welches durch den Landrat zu beschliessen ist und sich auf den Grundlagebericht abstützt.

Das neue kantonale Raumkonzept wird integrierender (und damit behördenverbindlicher) Strategieteil des Kantonalen Richtplans (KRIP). Mit der Festlegung politischer Entwicklungsziele und -strategien, aber auch mit Aussagen zu Regionalisierung oder zu Raumtypen im kantonalen Richtplan werden diese für die Behörden verbindlich. Dies gilt auch für die Ziele und Prognose hinsichtlich der zukünftigen Bevölkerung und ihrer Verteilung im Kanton.

Mit Beschluss Nr. 257 vom 10. Februar 2015 wurden seitens des Regierungsrats unter anderem folgende zentrale politische Vorgaben für das Objektblatt Raumkonzept sowie für die Überarbeitung des Sachbereichs Siedlung des KRIP festgelegt:

5.1.1. Raumtypen, Raumkonzeptelemente

Die Raumtypen - soweit sie das Siedlungsgebiet betreffen - lehnen sich eng an die Raumstruktur des Zukunftsbilds des Agglomerationsprogramms Basel, das sogenannte Zukunftsbild, an.

- a. Suburbane Gemeinden der inneren Korridore
- b. Regionalzentren des ländlichen Raums
- c. Ländliche Entwicklungsachsen
- d. Ländlicher Siedlungsraum

Nebst diesen siedlungsorientierten Raumtypen werden auch landschaftsorientierte Raumtypen definiert. Für sämtliche Raumtypen werden räumliche Entwicklungsziele festgelegt.

5.1.2. Regionale Handlungsräume

Wichtiges Anliegen der Baselbieter Raumplanung ist es, die *dezentrale Besiedlung* des Kantons zu erhalten und Voraussetzungen für eine ausgewogene Entwicklung von Gesellschaft und Wirtschaft in den einzelnen Kantonsteilen zu schaffen. Die hier vorliegende Richtplanung basiert deshalb auf einem Wachstumsszenario, das ein gleichmässiges Wachstum in allen Räumen des Kantons grundsätzlich zulässt.

Dabei geht es nicht um Bewahrung unzeitgemässer Strukturen, sondern um die Erhaltung von landschaftlichen, kulturellen und sozialen Werten und die Gewährleistung des Unterhalts von Infrastrukturanlagen.

Entwicklungen wie etwa die Verlagerung von Arbeitsplätzen in die Zentren, die Liberalisierung der Märkte auch bei der Grundversorgung sowie der Zwang zum konzentrierten und effizienten Einsatz der öffentlichen Finanzen laufen dem Ziel der dezentralen Besiedlung stark entgegen.

Eine dezentrale und räumlich disperse Besiedlung erfordert im Grundsatz überproportional mehr Mittel für Bau und Unterhalt der Infrastrukturen.

Dieses Spannungsfeld zwischen dem Zwang zur Konzentration der Mittel und dem erklärten Willen zur Erhaltung der dezentralen Besiedlung zwingt zu Überlegungen, wo und unter welchen Voraussetzungen die Erhaltung der dezentralen Besiedlung noch Chancen hat und mit welchen Mitteln sie erfolgen soll.

Die Dörfer erfüllen in den ländlichen Räumen wichtige Kernaufgaben und sind wichtige Hüter der kantonalen Geschichte und Lebensweise. Diese Rolle können sie aber nur wahrnehmen, wenn sie über attraktive Wachstumsmöglichkeiten, eine ausreichende Grundversorgung und eine sichere Anbindung an die Zentren innerhalb und ausserhalb des Kantons verfügen.

Kleine Gemeinden werden deshalb künftig vermehrt mit andern Gemeinden und auf regionaler Ebene in funktionalen Räumen zusammenarbeiten müssen.

Es werden gemäss den Ergebnissen der Tagsatzung der Baselbieter Gemeinden sechs funktionale Handlungsräume festgelegt:

1. Laufental
2. Leimental
3. Birstal
4. Rheintal-Hülften
5. Liestal-Frenkentäler
6. Oberes Baselbiet

Für diese Handlungsräume werden Dichteziele festgelegt.

5.1.3. Bevölkerungsprognose

In der politischen Bestrebung, gemessen an den Bauzonenreserven insbesondere den ländlichen Räumen ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten zu erhalten, soll die räumliche Entwicklung, gestützt auf die bundesrechtlichen Vorgaben (Art. 5a RPV), gemäss Regierungsratsbeschluss vom 10. Februar 2015 künftig auf dem BfS Szenario hoch basieren. Dies bedeutet, dass für den Kanton Basel-Landschaft von einer Gesamtbevölkerung von ca. 325'900 Einwohnern im Jahr 2035 auszugehen ist, was - ausgehend von 2015 - einem durchschnittlichen Bevölkerungswachstum von 0.72% pro Jahr entspricht.

Tab. 1: Kennzahlen der Bevölkerungsentwicklung Kanton Basel-Landschaft nach Raumtypen

Raum	Zustand 2015	Dynamik 2000-2015	Prognosen 2035	
			Trend BL gemäss Wüest&Partner 2010	Ziel BL
Verdichtungsräume der inneren Korridore	191'503	+13'921 (+0.52% p.a.)	206'170 (+0.4% p.a.)	219'040 (+0.72% p.a.)
Regionalzentren	18'267	+2'409 (+1.0% p.a.)	20'200 (+0.5% p.a.)	20'890 (+0.72% p.a.)
Ländliche Entwicklungsachsen	28'784	+2'074 (+0.52% p.a.)	31'030 (+0.4% p.a.)	32'920 (+0.72% p.a.)
Ländlicher Siedlungsraum	46'406	+4'391 (+0.7% p.a.)	55'870 (+1.0% p.a.)	53'080 (+0.72% p.a.)
Kanton BL	284'960	22'795 (+0.58% p.a.)	313'270 +28'310 (+0.50% p.a.)	325'930 +40'970 (+0.72% p.a.)

Zudem soll die Verteilung der Bevölkerung so erfolgen, dass auch mittel- bis langfristig zwei Drittel der Einwohner des Kantons im inneren Korridor bzw. ein Drittel im ländlichen Gebiet wohnen können. Dies entspricht einer in allen Regionen relativ gleichmässigen Bevölkerungsentwicklung von 0.72% pro Jahr. Dieses prognostizierte Wachstum ist somit höher als das durchschnittlich langfristige Wachstum zwischen 2000 und 2015 (0.5% pro Jahr), wobei das Bevölkerungswachstum des Kantons in den letzten 5 Jahren mit einer Rate von 0.67% jährlich bereits nahe bei den 0.72% liegt.

Eine Entwicklung gemäss Trend hätte zur Folge, dass der Anteil der Bevölkerung in den Gemeinden des inneren Korridors an der Gesamtbevölkerung um 2 Prozentpunkte abnehmen würde. Die anvisierte Entwicklung stellt zwar noch keine Umkehr, aber immerhin einen Bruch des bisherigen Trends dar. Zentral wird mit Bezug zur Umsetzung aber sein, dass genügend Wohnflächen im inneren Korridor erstellt werden können. Die Analyse der Bauzonenreserven zeigt, dass die unbebauten Bauzonenreserven zwar eher gering sind, das Erneuerungs- und Transformationspotenzial im inneren Korridor hingegen sehr gross und die Zielsetzung somit umsetzbar ist (vgl. Grundlagereport, insb. Figur 8). Umgekehrt müssen ländliche Gemeinden mit mutmasslich zu grossen Bauzonen ihre Ortsplanung hinsichtlich der Dimensionierung der Bauzonen überprüfen und aufzeigen, wie das Verhältnis zwischen Bedarf und Bauzonenreserven verkleinert werden kann, falls dieses zu gross ist (vgl. Objektblatt S 1.2).

Die im Raumkonzept vorgesehenen Einwohner- und Dichteziele sind als strategische Ziele zu verstehen. Sie werden aber in Objektblatt S 1.2 (Bauzonen) verbindlich umgesetzt, in dem handlungsraumbezogen die zukünftigen Einwohner verteilt und diese zusammen mit den Dichtezielen verbindlich in die Berechnung der Auslastung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) integriert werden.

5.2. Objektblatt S 1.1 Siedlungsgebiet (neu)

Mit Art. 8a RPG hat der kantonale Richtplan Festlegungen u.a. zu Umfang und Verteilung der Siedlungsfläche zu treffen. Das vorliegende Objektblatt regelt zusammen mit der Richtplan-Gesamtkarte Lage, Umgang sowie Verteilung des Siedlungsgebiets im Kanton. Die zukünftige Siedlungsentwicklung soll im Grundsatz in der ausgewiesenen Siedlungsfläche erfolgen, welche in der Richtplan-Gesamtkarte festgesetzt ist. Die in der Richtplan-Gesamtkarte festgesetzte Siedlungsge-

bietsgrenze bildet denn auch eine feste Siedlungsbegrenzungslinie für Neueinzonungen von Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen (WMZ)³.

Zusammen mit den Verkehrsflächen beträgt der Umfang des Siedlungsgebiets - dieses umfasst die rechtskräftig ausgeschiedenen Bauzonen (dauernde Wohn- und Arbeits- sowie öffentliche Nutzungen) - rund 8'460 ha. Werden die Nutzungsreserven dieser Bauzonen im Sinne der Bundesgesetzgebung über die Raumplanung konsequent mobilisiert (vgl. dazu auch Kap. 5.3, S. 15ff.), reichen diese bei einer Bevölkerungsentwicklung, wie sie im Objektblatt Raumkonzept festgelegt ist, für die nächsten 15 Jahre aus.

Bei einer deutlichen stärkeren Bevölkerungsentwicklung oder längerfristig (bis 2035 und darüber hinaus) bedarf es zusätzlicher Siedlungsflächen, in denen im Nutzungsplanverfahren neue Bauzonen ausgeschieden werden können. Diese sind als senkrecht schraffierte Flächen in der Richtplan-Gesamtkarte dargestellt. Sie umfassen ca. 51 ha (siehe Tab. 2). Es handelt sich dabei um Nichtbauzonen (Bauernhofzonen, Zonen ohne festgelegte Nutzung), die von Bauzonen umschlossen sind, aber auch spezifische, Siedlungsgebiet arrondierende Flächen. Letztere weisen eine ÖV-Erschliessungsgüte von mindestens C für WMZ sowie personenorientierte öffentliche Zonen bzw. D für andere Nutzungszonen auf. 7 ha sind in Konflikt mit Fruchtfolgeflächen.

Damit beträgt der Gesamtumfang des Siedlungsgebiets (Baugebiet und Erweiterungsgebiet) rund 8'510 ha. Sie sind wie folgt auf die funktionalen Handlungsräume verteilt.

³ Die Einteilung der Zonen in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) entspricht, wie sie in Art. 30a RPV bezeichnet werden, nicht direkt der Systematik des Kantons Basel-Landschaft. In seinem Dokument „Minimale Geodatenmodelle, Bereich Nutzungsplanung – Modelldokumentation“ gibt das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) eine Übersetzungshilfe bzw. eine Umschreibung, was unter diesen Hauptnutzungen gemeint ist (S. 22 ff). Danach umfassen

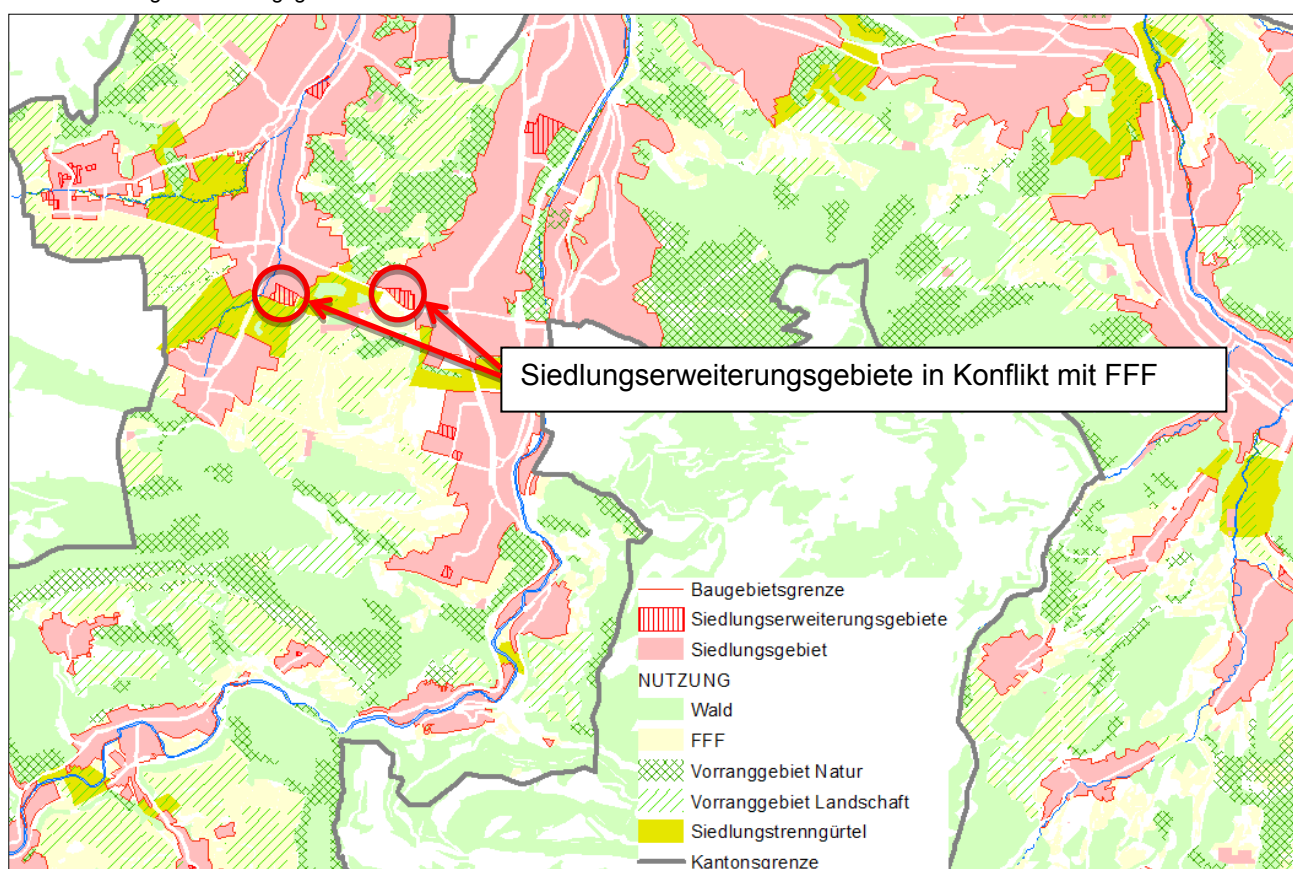
Wohnzonen	Gebiete, die in erster Linie der Wohnnutzung vorbehalten sind. Zugelassen sind meistens auch nicht störende Betriebe, deren Bauweise der Zone angepasst ist. → <i>Im Kanton Basel-Landschaft sind dies sämtliche Wohnzonen gemäss § 21 Abs. 1 RBG sowie Wohn- und Geschäftszonen gemäss § 21 Abs. 2 RBG, auch wenn diese aufgrund der Lärmvorbelastung eine Lärmempfindlichkeitsstufe III zugeordnet sein sollten.</i>
Arbeitszonen	Flächen für Dienstleistungs-, Gewerbe- und Industriebetriebe. → <i>Im Kanton Basel-Landschaft sind dies Gewerbe- und Industriezonen gemäss § 23 RBG.</i>
Mischzonen	kombinierte Wohn- und Arbeitszonen. In den entsprechenden Flächen werden Wohnnutzungen und mässig störende Betriebe zugelassen. → <i>Im Kanton Basel-Landschaft sind dies Wohn- und Geschäftszonen gemäss § 21 Abs. 3 RBG</i>
Zentrumszonen	Ortsteile mit zentrumsbildenden Funktionen zur Wohn-, Arbeits-, öffentlichen oder Konsum-Nutzung. Ausserdem werden Kernzonen mit traditionell gewachsenen Zentren, die gestalterisch als Einheit erkennbar sind, den Zentrumszonen zugeordnet. → <i>Im Kanton Basel-Landschaft sind dies Kern- und Zentrumszonen gemäss § 22 RBG.</i>

Tab. 2: Aufsummierte Flächen der Erweiterungsgebiete für Bauzonen nach funktionalen Handlungsräumen

Region	Fläche (ha)
Birstal	28.8
Leimental	18.1
Laufental	1.0
Liestal / Frenkentaler	1.6
Oberer Baselbiet	1.8
Gesamt	51.3

Die Verteilung der Fläche des Erweiterungsgebiets widerspiegelt reziprok die Verteilung der Bauzonenreserven (vgl. Figur 6 Grundlagebericht) – mit Ausnahme des Handlungsraums Rheintal/ Hülften. Dort können keine Erweiterungsflächen des Siedlungsgebiets ausgeschieden werden, da es praktisch keine Erweiterungsflächen mit einer ÖV-Erschliessungsgüte C gibt, ohne dass Teile von Siedlungstrenngürtel oder des Grundwasserareals Löli konsumiert würden. Allerdings gibt es in diesem Handlungsraum genügend Transformationsgebiete, welche ÖV-nah mit guter ÖV-Erschliessungsqualität verdichtet und aufgewertet werden können (vgl. Figur 8 Grundlagebericht). Gerade Figur 8 weist auch aus, dass es gerade auch im inneren Korridor genügend innere Reserven gibt, um durch Siedlungserneuerungsmassnahmen in den nächsten 15 Jahren die erforderlichen Wohnflächen zu generieren.

Abb. 1: Siedlungserweiterungsgebiete in Konflikt mit FFF



Mit Ausnahme von zwei Siedlungserweiterungsflächen in Therwil und Reinach liegen keine Konflikte mit Fruchtfolgeflächen vor. Im Leimental weisen praktisch sämtliche landwirtschaftliche Flä-

chen, die an das Siedlungsgebiet angrenzen, FFF-Qualität auf. Deshalb wurde diejenige Fläche gewählt, welche den geringsten Konflikt mit FFF, die beste ÖV-Erschliessungsqualität und keine Konflikte mit Siedlungstrenngürtel und Vorranggebiet Landschaft bzw. Natur aufweist. Im Birstal gäbe es theoretisch FFF-freie Alternativen. Diese weisen allerdings eine ungenügende ÖV-Erschliessungsqualität auf oder sind in Konflikt mit einem Siedlungstrenngürtel bzw. Vorranggebiet Landschaft.

Im Nutzungsplanverfahren können die Gemeinden das in der Richtplan-Gesamtkarte festgesetzte Siedlungsgebiet in Abstimmung mit den jeweiligen Gemeinden des Handlungsraums räumlich kommunal oder überkommunal anders anordnen (umlagern). Voraussetzungen dazu sind, dass die Gesamtfläche des Siedlungsgebietes nicht vergrössert wird, der Bedarf für Einzonungen für einzonende Gemeinden gemäss Objektblatt S 1.2 gegeben ist (wobei nur der lokale Bedarf nachzuweisen ist) und nachgewiesen wird, dass mit der Umlagerung der Bauzonen eine raumplanerisch insgesamt gleich gute oder bessere Lösung erreicht werden kann, und zwar hinsichtlich Kompaktheit der Siedlung, Erschliessungsgüte/Erreichbarkeit, Städtebau, Nähe zu Zentren/Schulen, Fruchtfolgeflächen). Zudem darf die Einzonung keine Beeinträchtigung von Siedlungstrenngürteln oder Vorranggebieten Natur bzw. Landschaft nach sich ziehen. Werden diese Bedingungen erfüllt, können die Bauzonen als Fortschreibung in die Richtplankarte aufgenommen werden.

Ebenfalls darf vom festgesetzten Siedlungsgebiet abgewichen werden bei der Erweiterung von Arbeitszonen. Voraussetzungen dazu sind, dass der Bedarf im Sinne von Objektblatt S 1.2 ausgewiesen ist, dass Siedlungstrenngürtel oder Vorranggebiete Natur bzw. Landschaft nicht beeinträchtigt werden und dass - falls Fruchtfolgeflächen beansprucht werden - nachgewiesen wird, dass die Einzonung nur durch deren Beanspruchung sinnvoll erreicht werden kann. Die Neuansordnungen der Bauzonen werden als Fortschreibung in die Richtplan-Gesamtkarte aufgenommen. Der Regierungsrat ordnet die Fortschreibung an. Mit der vorgesehenen Einführung der Möglichkeit von bedingten Einzonungen für die Erweiterung von Arbeitszonen im Raumplanungs- und Baugesetz soll sichergestellt werden, dass die Einzonungen innerhalb einer Frist auch realisiert werden, ansonsten die Einzonung verfällt (vgl. Kap. 2.3). Werden diese Kriterien erfüllt, erfolgt die Veränderung der Richtplan-Gesamtkarte auf Anweisung des Regierungsrats (Fortschreibung). Andernfalls bedarf es einer Anpassung (Beschluss) durch den Landrat im Rahmen des Richtplanverfahrens inklusive öffentliche Vernehmlassung.

5.3. Objektblatt S 1.2 Bauzonen (neu)

Während Objektblatt S 1.1 Lage und Umfang des Siedlungsgebiets sowie den Umgang mit dem Siedlungsgebiet im Hinblick auf die Ausscheidung von Bauzonen regelt, geht es in Objektblatt S 1.2 darum, die konkreten quantitativen und raumplanerischen Rahmenbedingungen für die Umsetzung der teilrevidierten Bundesgesetzgebung über die Raumplanung bezüglich Bauzonenerweiterungen behördenverbindlich zu fixieren. Der konkrete Auftrag dazu ist in Art 8a Abs. 1 lit. a RPG festgelegt, wonach der Richtplan im Bereich Siedlung insbesondere festlegt, dass die Bauzonen den Anforderungen von Artikel 15 RPG entsprechen. Nebst Art. 15 RPG sind auch Art. 5a RPV sowie Art. 30a Abs. 2 RPV zu beachten:

Art. 15 RPG verlangt explizit:

¹Die Bauzonen sind so festzulegen, dass sie dem voraussichtlichen Bedarf für 15 Jahre entsprechen.

²Überdimensionierte Bauzonen sind zu reduzieren

³Lage und Grösse der Bauzonen sind über die Gemeindegrenzen hinaus abzustimmen; dabei sind die Ziele und Grundsätze der Raumplanung zu befolgen.

⁴Land kann neu einer Bauzone zugewiesen werden, wenn:

- a. es sich für die Überbauung eignet;
- b. es auch im Fall einer konsequenten Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven in den bestehenden Bauzonen voraussichtlich innerhalb von 15 Jahren benötigt, erschlossen und überbaut wird.
- c. Kulturland damit nicht zerstückelt wird;
- d. seine Verfügbarkeit rechtlich sichergestellt ist; und
- e. damit die Vorgaben des Richtplans umgesetzt werden.

⁵Bund und Kantone erarbeiten zusammen technische Richtlinien für die Zuweisung von Land zu den Bauzonen, namentlich die Berechnung des Bedarfs an Bauzonenzugewiesen.

Art. 5a RPV verlangt des Weiteren:

¹ Ergänzend zu den Festlegungen nach Artikel 8a Absatz 1 RPG bestimmt der Kanton im Richtplan, von welcher Entwicklung der Wohnbevölkerung und der Beschäftigten er zur Ermittlung seines Bauzonenbedarfes ausgeht.

² Wachstumsannahmen über dem mittleren Szenario des Bundesamts für Statistik (BFS) für die Bevölkerungsentwicklung sind für die Bestimmung der im Kanton insgesamt benötigten Bauzonenkapazitäten zu berücksichtigen, soweit sie das hohe Szenario des BFS nicht überschreiten. ...

³ Der Kanton erteilt im Richtplan die Aufträge, die nötig sind, um:

- a. die Grösse und Lage der Bauzonen periodisch zu überprüfen und die notwendigen Massnahmen zu treffen;
- b. die bestehenden und neu geschaffenen Bauzonen bodensparend und effizient zu bebauen und zu verdichten;
- c. die für Rückzonungen vorgesehenen Flächen planungsrechtlich zu sichern;
- d. zeitgerecht, spätestens aber fünf Jahre nach Festlegung der planungsrechtlichen Massnahmen, zum Mittel der Ersatzvornahme zu greifen, sofern die zuständige Gemeinde bis dahin keinen Beschluss zur Umsetzung gefasst hat.

⁴ Kantone mit zu grossen Bauzonen zeigen zusätzlich, mit welchen Massnahmen und innerhalb welcher Frist sie die Anforderungen nach Artikel 15 RPG erfüllen werden. Sind die Bauzonen deutlich zu gross, so macht der Kanton die notwendigen Vorgaben, um die Bauzonen insgesamt zu verkleinern.

Art. 30a RPV verlangt zudem:

² Die Ausscheidung neuer Arbeitszonen setzt voraus, dass der Kanton eine Arbeitszonenbewirtschaftung einführt, welche die häushälterische Nutzung der Arbeitszonen insgesamt gewährleistet.

5.3.1. Zur Umsetzung von Art. 15 Abs. 1 RPG in Verbindung mit Art. 5a RPV:

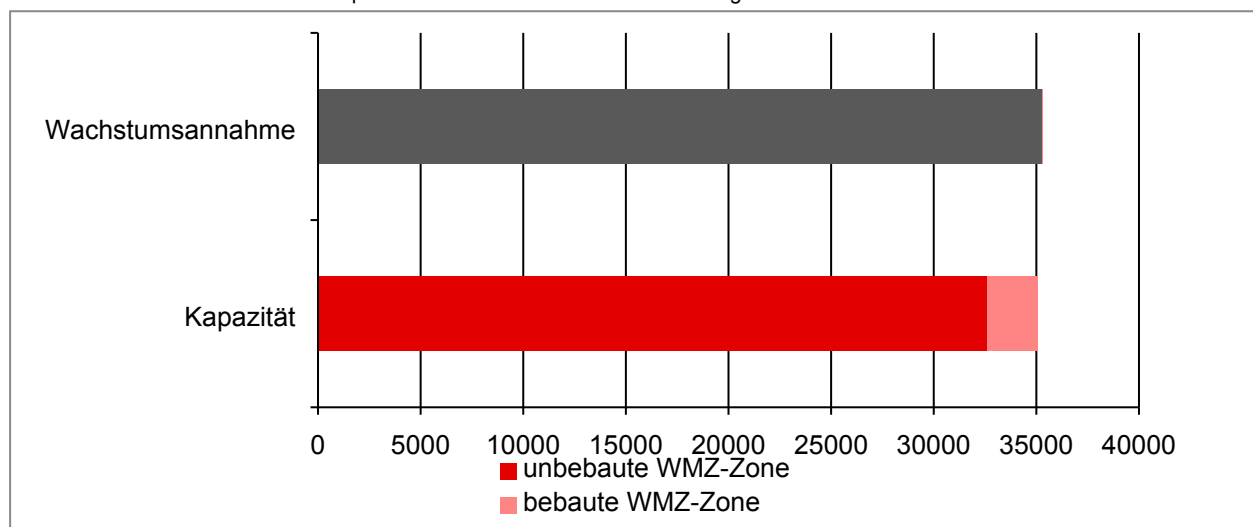
In der Vergangenheit wurde die Grösse von Bauzonen in der Regel gemeindeweise beurteilt. Wurden die allgemeinen Ziele und Grundsätze der Raumplanung eingehalten, wurde der Gemeinde bezüglich Umfang und Verteilung der Bauzonen innerhalb des betreffenden Gemeindegebiets ein grosser Ermessensspielraum überlassen. Umgekehrt hatte die Grösse der Bauzonen von Nachbargemeinden oft wenig Einfluss auf die zulässige Bauzonengrösse in einer bestimmten Gemeinde. Seit Inkrafttreten der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes am 1. Mai 2014 ist dies nicht mehr zulässig, da die Bauzonen ausdrücklich über die Gemeindegrenzen hinaus abzustimmen sind (Art. 15 Abs. 3 RPG). Neu muss ausgewiesen werden, wie gross die Bauzonen im Kanton zu einem bestimmten Zeitpunkt gesamthaft maximal sein dürfen und wie diese regional verteilt sind (Art. 8a Abs. 1 lit. a. RPV). Aus diesem Grund können Neueinzonungen nur erfolgen, sofern der Bedarf kommunal und gleichzeitig auch regional gegeben ist (vgl. Planungsgrundsatz a).

Bei der Ermittlung des Bauzonenbedarfs ist dabei von der Bevölkerungs- und der Beschäftigtenentwicklung auszugehen, wie sie im Objektblatt Raumkonzept festgelegt sind. Rechtliche Basis dafür ist Art. 5a RPV (Vorgaben im Richtplan zu den Bauzonen).

Die Schweizerische Bau-, Planungs- und Umweltdirektorenkonferenz (BPUK) und das Eidgenössische Departement für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) haben am 7. März 2014 bzw. 17. März 2014 die technischen Richtlinien Bauzonen zur Berechnung der Einwohnerkapazität innerhalb der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) beschlossen. Die in diesen Richtlinien dargelegte Berechnungsmethode für die Kapazität ist auf einen Schweiz weiten Vergleich ausgerichtet und dient dem Bund zur Beurteilung, in wie weit die Bauzonenkapazität dem Bedarf (gestützt auf die Bevölkerungsprognose) entspricht bzw. welche Regelungen bezüglich Bauzonengrösse in den kantonalen Richtplänen mindestens abgehandelt sein müssen.

Auf der Basis der oben genannten Grundlagen hat das Amt für Raumplanung die Berechnung für den Kanton Basel-Landschaft anhand der aktuell vorliegenden Daten durchgeführt. Die Berechnung bzw. der konkrete Nachweis geht in einem separaten Bericht an das Bundesamt für Raumentwicklung. Danach verfügt der Kanton im Jahr 2030 über eine Kapazität von 342'874 Einwohnern und Beschäftigten innerhalb der bestehenden Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ). Dabei werden zwei Nutzungsplanungsperioden für die Mobilisierung der Kapazitäten im überbauten Gebiet herangezogen. Das Wachstumsszenario (BR-00-2015) vom Bundesamt für Statistik geht im Zeitraum von 2015 – 2030 von einem Einwohnerwachstum auf 315'900 aus. Entsprechend steigt die Zahl der Einwohner und Beschäftigten in den WMZ-Zonen nach diesem Szenario auf 343'106. Dies entspricht einer Auslastung von 100.1% gemäss den technischen Richtlinien.

Abb. 2 Wachstumsannahme und Kapazitäten der WMZ-Zonen 2015 – 2030 gemäss technischen Richtlinien



Dies bedeutet, dass der Kanton Basel-Landschaft gemäss der Methodik der technischen Richtlinien Bauzonen eine Bauzonenkapazität in Einwohnern (und Beschäftigten) aufweist, die nur ganz leicht unter dem Bedarf gemäss des Bevölkerungsszenarios des Bundesamts für Statistik 2015-2045 vom Mai 2016 liegt. Es obliegt aber den Kantonen, mit dem kantonalen Richtplan sicherzustellen, dass die Auslastung nicht unter 100% fällt. Dies ist gegenüber dem Bund in der Regel alle vier Jahre nachzuweisen (Art. 9 RPV). Dies bedeutet, dass Einzonungen (auch nach Auszonungen) faktisch ausgeschlossen sind, da der Umfang an transformierten Arbeitszonen oder öffentlichen Zonen zu WMZ in den letzten 14 Jahren 100 ha betrug und auch in Zukunft von einer ähnlichen Grössenordnung auszugehen ist.

Das Verhältnis von WMZ-Kapazität und WMZ-Bedarf ist gegenüber dem Bund in der Regel alle vier Jahre nachzuweisen (Art. 9 RPV). Diese Berichterstattung ermöglicht es dem Landrat, bei von den Richtplanfestlegungen stark abweichenden Entwicklungen (z.B. verstärkte Bevölkerungsdynamik, Plafonierung der Zuwanderung durch Umsetzung der Masseneinwanderungsinitiative etc.,

generelle Abnahme der Zuwanderung) eine allfällige Anpassungen des Kantonalen Richtplans zu beantragen.

Gemäss Figur 6 und 8 des Grundlageberichts zum Raumkonzept sind in allen Teilregionen des Kantons auch genügend Arbeitszonenreserven vorhanden. Dies trifft insbesondere unter dem Aspekt zu, dass auch gemäss Angaben der Gemeinden genügend Innenentwicklungspotenziale für Arbeiten vorhanden sind. Aus diesem Grund bedarf es zum jetzigen Zeitpunkt im Grundsatz keiner neuen, auf Vorrat ausgeschiedenen Arbeitsflächen. Die erforderlichen Arbeitsflächen in reinen Arbeitszonen sollen primär durch dichtere Bebauung unbebauter bzw. die Verdichtung bereits bebauter Arbeitszonen generiert werden. Hingegen sollen im Einzelfall, projektbezogen, Bauzonenerweiterungen gemäss Planungsgrundsatz f) und g) möglich sein. Voraussetzung ist, dass die Einzonung hinsichtlich Lage regional abgestimmt ist, der Bedarf auf der Basis der Arbeitszonenbewirtschaftung nachgewiesen wird und die Einzonung mit Fruchtfolgeflächen abgestimmt ist (Planungsanweisung c)).

Zur Sicherung, dass nicht auf Vorrat eingezont wird, soll das Raumplanungs- und Baugesetz ergänzt werden. Diese Ergänzung könnte wie folgt aussehen:

Erweiterung von Arbeitszonen über das Siedlungsgebiet hinaus

¹ Im Interesse der Wirtschaftsförderung können projektbezogen bestehende Gewerbe- oder Industriezonen auch über das im Kantonalen Richtplan begrenzte Siedlungsgebiet hinaus erweitert werden, sofern die im Richtplan vorgegebenen Bedingungen erfüllt sind.

² Erfolgt eine projektbezogene Neueinzonung, so ist das Projekt beförderlich voranzutreiben und zu realisieren. Das Baugesuch muss innert 2 Jahren ab Rechtskraft der Nutzungsplanung eingereicht werden, und innert 3 Jahren ab Rechtskraft der Baubewilligung muss mit dem Bau begonnen werden.

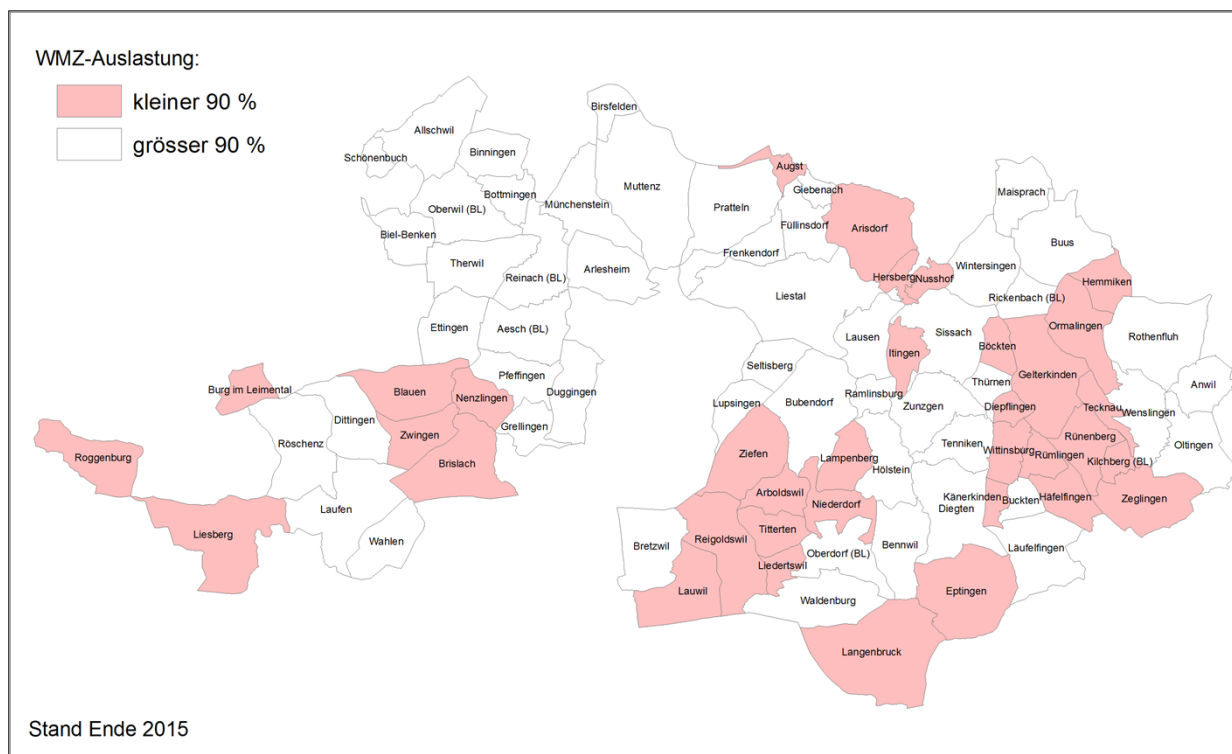
³ Wird eine der Bedingungen gemäss Absatz 2 nicht erfüllt, so fällt das neu eingezonte Land ohne Zonenplanrevision automatisch in die frühere Zone zurück, ohne dass irgendwelche Entschädigungsansprüche gegenüber dem Gemeinwesen geltend gemacht werden können. Der Rückfall in die frühere Zone ist gegenüber der betroffenen Grundeigentümerschaft durch Feststellung zu verfügen.

⁴ Eine Planungsmehrwertabgabe aufgrund der Neueinzonung wird erst veranlagt, wenn die Bedingungen gemäss Absatz 2 erfüllt sind.

5.3.2. Zur Umsetzung von Art. 15 Abs. 2 RPG:

Da im Kanton Basel-Landschaft der Bedarf an Bauzonen in etwa gleich gross ist wie die Bauzonkapazität (Auslastung 100.1%), bedarf es im Kantonalen Richtplan keiner expliziten Auszonungsvorgaben. Entsprechend entfällt auch die Umsetzung von Art. 5a Abs. 3 lit. c und d sowie Abs. 4 RPV. Hingegen verlangt Planungsanweisung a) dieses Objektblattes, dass Gemeinden mit einer Auslastung der WMZ von weniger als 90% gemäss Methode nach „Technische Richtlinien Bauzonen des Bundes“ (März 2014), die auf die Ermittlung der Auslastung auf Gemeindeebene adaptiert wurde, ihre Bauzonen innerhalb 3 Jahre nach Genehmigung des kantonalen Richtplans durch den Bundesrat überprüfen und aufzeigen, mit welchen Massnahmen sie die Auslastung erhöhen können. Bei Gemeinden mit einer Auslastung von unter 90% besteht die Vermutung, dass die Bauzonen gemessen am Bedarf deutlich zu gross und deshalb nicht konform mit Art. 15 RPG sind. Es handelt sich dabei um 34 Gemeinden (vgl. Abb. 3).

Abb. 3: Gemeinden mit einer Auslastung der WMZ von unter 90% gemäss adaptierter Methode nach „Technische Richtlinien Bauzonen des Bundes“ (März 2014)



Je nach Überprüfungsergebnis werden die Gemeinden im Rahmen ihrer nächsten Gesamtrevision geeignete Massnahmen zur Einhaltung von Art. 15 RPG ergreifen müssen.

5.3.3. Zur Umsetzung von Art. 15 Abs. 3 RPG in Verbindung mit Art. 5a RPV:

Einerseits müssen die Kantone sicherstellen, dass die Auslastung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) nicht unter 100% fallen, andererseits sind bei Einzonungen gemäss Art. 15 Abs. 3 RPG Lage und Grösse der Bauzonen über die Gemeindegrenzen hinweg abzustimmen.

Mit Planungsgrundsatz a) werden mögliche planerische Massnahmen zur Generierung von Wohnflächen in eine Prioritätenfolge gestellt. In erster Priorität sind bestehende Reserven und Innenentwicklungspotenziale in den WMZ zu nutzen. In zweiter Priorität können nicht mehr genutzte Nicht-WMZ umgezont werden. Einzonungen schliesslich sind erst in letzter Priorität, nach Ausschöpfen der ersten beiden Massnahmen, möglich.

Gemäss Planungsgrundsatz b) setzen dabei Umzonungen zu WMZ eine kommunale Auslastung der WMZ von mindestens 95% gemäss Methode nach „Technische Richtlinien Bauzonen des Bundes“ (März 2014), die auf die Ermittlung der Auslastung auf Gemeindeebene adaptiert wurde, voraus. Bei guter ÖV-Erschliessungsgüte, zentraler Lage und bei gesicherter zügiger Realisierung der neuen Nutzung (kumulative Bedingung) kann der Regierungsrat Umzonungen auch in Gemeinden mit tieferer Auslastung genehmigen. Umzonungen von Arbeitszonen zu WMZ dürfen nicht zu Neueinzonungen von Arbeitszonen führen. Damit wird sichergestellt, dass mit Umzonungen nicht die Bestimmungen des Bundesgesetzes über die Raumplanung umgangen werden. 51 Gemeinden im Kanton (ca. 60%) sind davon betroffen (vgl. Abb. 4).

grund ist Art. 15 Abs. 4 lit. b RPG, wonach erst eingezont werden kann, wenn nachgewiesen ist, dass es auch im Fall einer konsequenten Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven in den bestehenden Bauzonen voraussichtlich innerhalb von 15 Jahren benötigt, erschlossen und überbaut wird. Analysen zeigen, dass dies eine hohe Anforderung und sicher kein Selbstläufer ist, dies aber im Grundsatz machbar ist⁴.

Die Berechnung der Kapazität und des Potenzials der WMZ einer Gemeinde oder eines Handlungsraums wird somit wie folgt vorgenommen

$$\text{Kapazität 2030 unbebaute WMZ} = \frac{\text{Fläche unbebaute WMZ}}{(\text{Dichte} + 6\%)}$$

$$\text{Kapazität 2030 bebaute WMZ} = \frac{\text{Fläche bebaute WMZ}}{(\text{Dichte} + 6\%)}$$

Das Potenzial an Einwohnern und Beschäftigten setzt sich zusammen aus der Kapazität im unbebauten Bereich sowie der Kapazität im bebauten Bereich abzüglich der aktuellen Einwohner- und Beschäftigtenzahl.

$$\text{Potenzial 2030} = \text{Kap 2030 unbebaute WMZ} + (\text{Kap 2030 bebaute WMZ} - \text{EWBS aktuell})$$

Neben dem Potenzial in den bestehenden WMZ-Zonen ergeben sich für einige Gemeinden noch zusätzliche Potenziale in derzeitigen Arbeitszonen und Zonen für öffentliche Werke und Anlagen, die transformiert werden können. Es handelt sich dabei um diejenigen Arbeitszonen und Zonen für öffentliche Nutzungen, die in der Richtplan-Gesamtkarte mit der Signatur Entwicklungsgebiete (vgl. Objektblatt S 2.2) bezeichnet sind. Die Berechnung der EW- und BS Kapazität und des Potenzials (Kapazität abzüglich IST) wird gemäss folgender Annahmen getroffen:

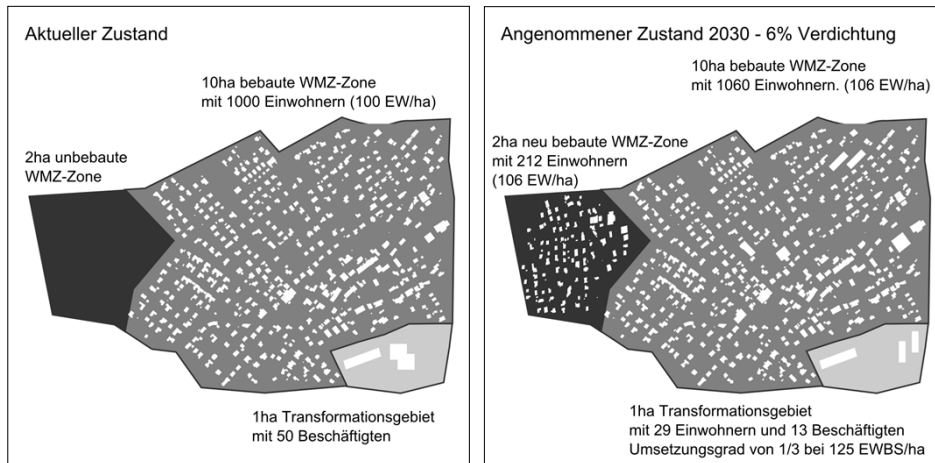
<i>Verhältnis EW zu BS :</i>	<i>70%/30%</i>
<i>Zieldichte Innerer Korridor:</i>	<i>125 EWBS / ha</i>
<i>Zieldichte Regionalzentren:</i>	<i>100 EWBS / ha</i>
<i>Zieldichte Ländliche Entwicklungsachse :</i>	<i>90 EWBS / ha</i>
<i>Differenz zwischen bestehenden EWBS und Zieldichten</i>	
<i>Umsetzung auf ein Drittel der Transformationsgebiete bis 2030</i>	

Dabei wird davon ausgegangen, dass die Transformationsareale in den Entwicklungsgebieten gemäss Richtplan-Gesamtkarte innerhalb des Planungshorizonts von 15 Jahren zu einem Drittel realisiert werden.

Die WMZ-Kapazität einer Gemeinde oder eines funktionalen Handlungsraums an Einwohnern (und Beschäftigten) ergibt sich somit aus dem Potenzial in der aktuell unbebauten und bebauten WMZ-Zone sowie in den Transformationsgebieten. Letztere Potenziale werden zu einem Drittel auf 15 Jahre angerechnet [Planungsanweisung b) Ziffer 2]. Die folgende Abbildung (Abb. 5) gibt diese Berechnung exemplarisch wieder.

⁴ Vgl. <http://raumb Beobachtung.bl.ch/controlling-2010-2014/siedlung/zielerreichung/bevoelkerungsdichte-in-ueberbauten-wohn-wohnmisch-und-zentrumszonen>

Abb. 5: Modell zur Berechnung der Bauzonenkapazität unter Beachtung der Nutzungsdichtevorgaben



Untenstehend werden in den einzelnen Abbildungen die aktuellen Einwohnerpotenziale der WMZ und der Transformationsgebiete gemäss Planungsanweisung b) der regionalen Handlungsräume der maximal erwarteten Bevölkerungszunahme (gemäss örtlichen Festlegungen) entgegen gestellt. Daraus geht hervor, dass in keinem Handlungsraum die Gesamtkapazität der WMZ an Einwohner kleiner ist als die maximal zukünftig erwartete Einwohnerzahl. Dies bedeutet aufgrund von Planungsanweisung c) Ziffer 1, dass für die nächsten 15 Jahre in keinem Handlungsraum ein Bedarf für Einzonungen von WMZ gegeben ist.

Abb. 6: Einwohnerkapazität und Wachstumsannahme 2030 für das Birstal

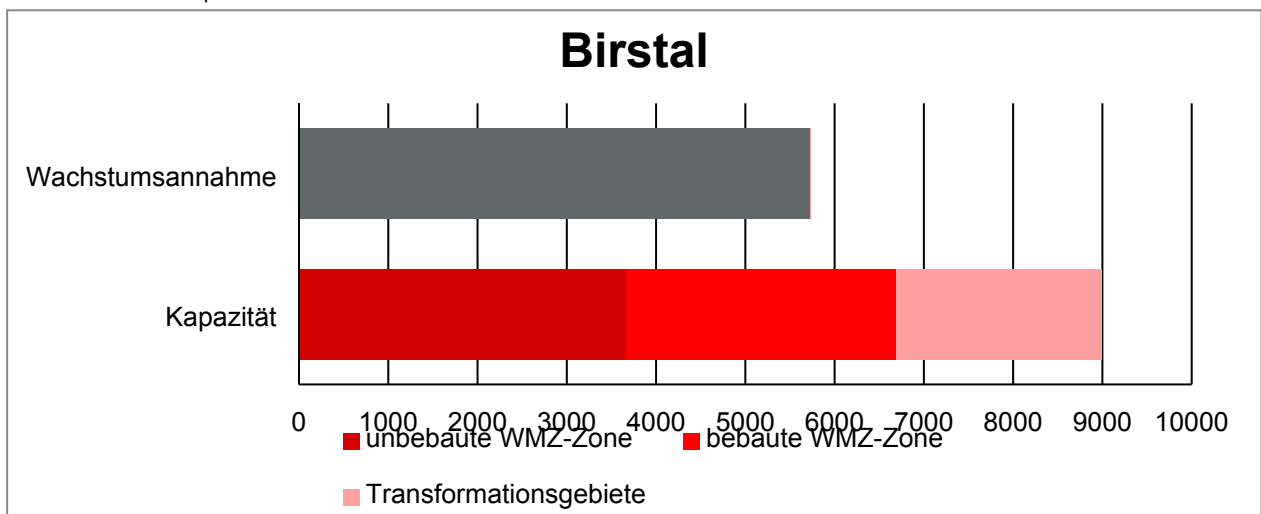


Abb. 7: Einwohnerkapazität und Wachstumsannahme 2030 für das Laufental

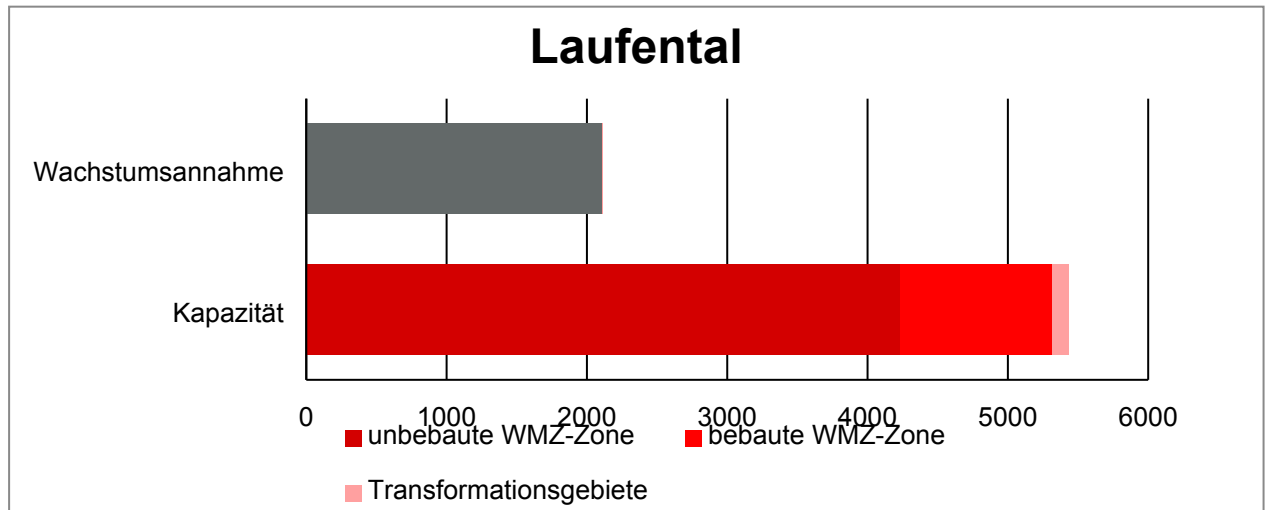


Abb. 8: : Einwohnerkapazität und Wachstumsannahme 2030 für Rheintal / Hülften

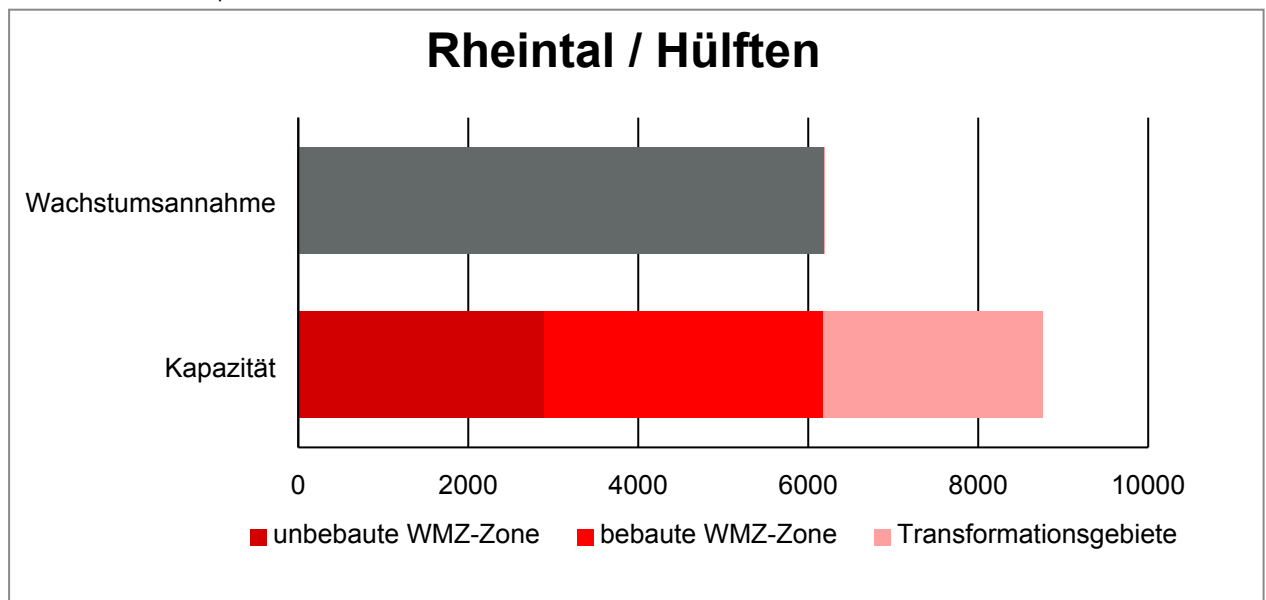


Abb. 9: : Einwohnerkapazität und Wachstumsannahme 2030 für das Leimental

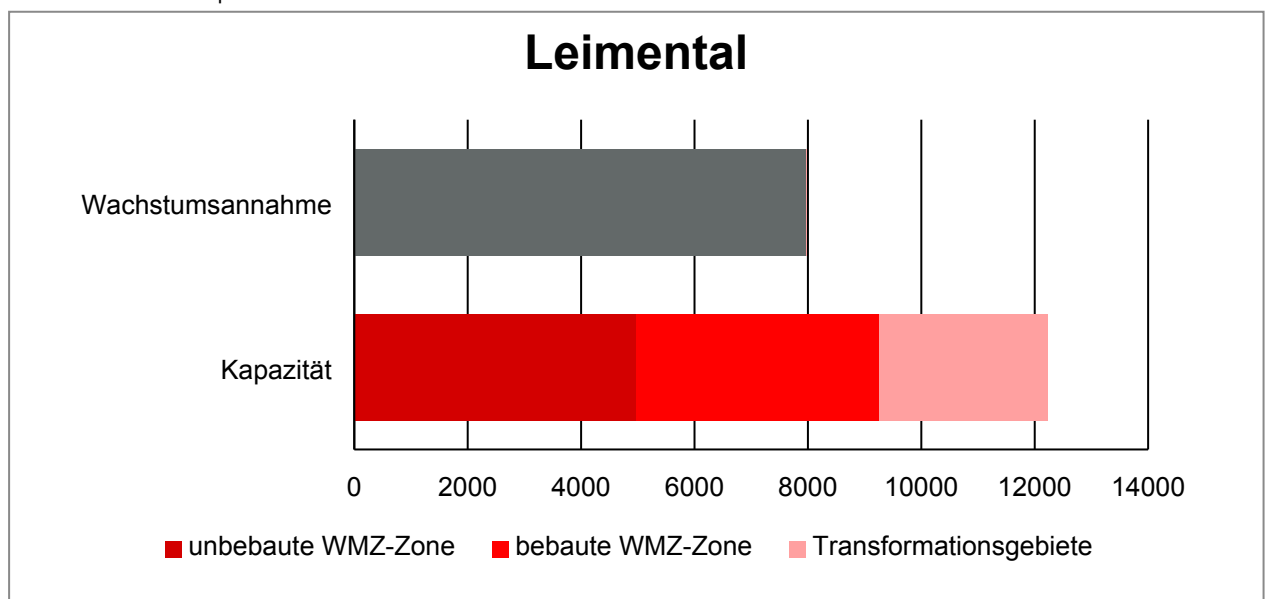


Abb. 10: : Einwohnerkapazität und Wachstumsannahme 2030 für den regionalen Handlungsraum Liestal / Frenkentäler

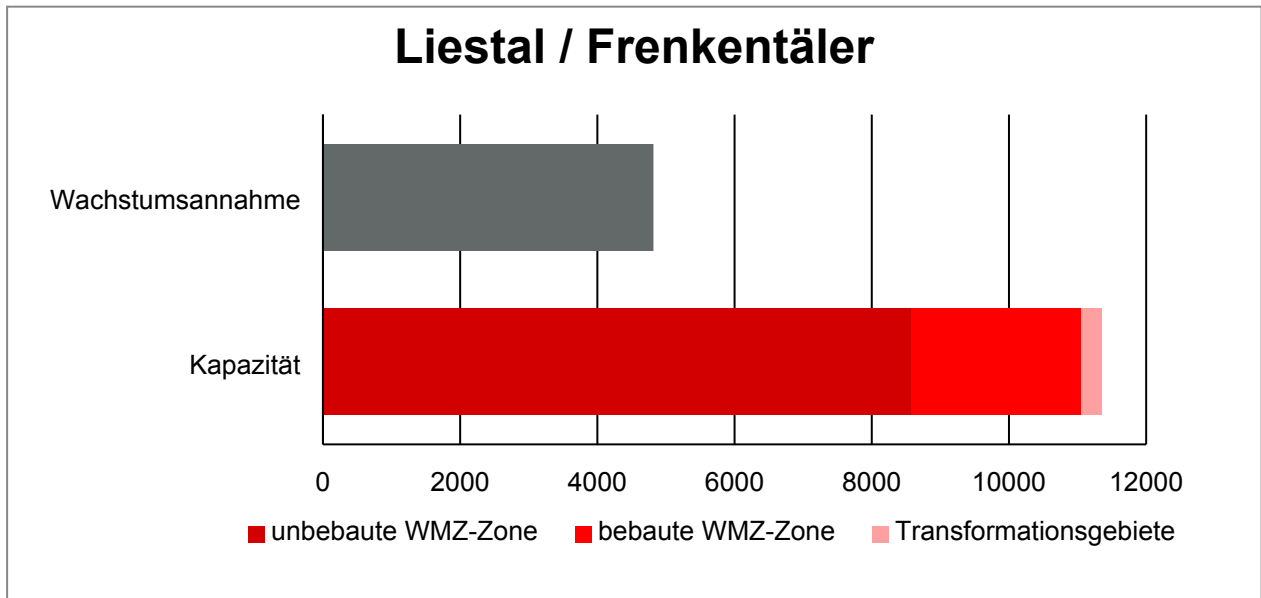
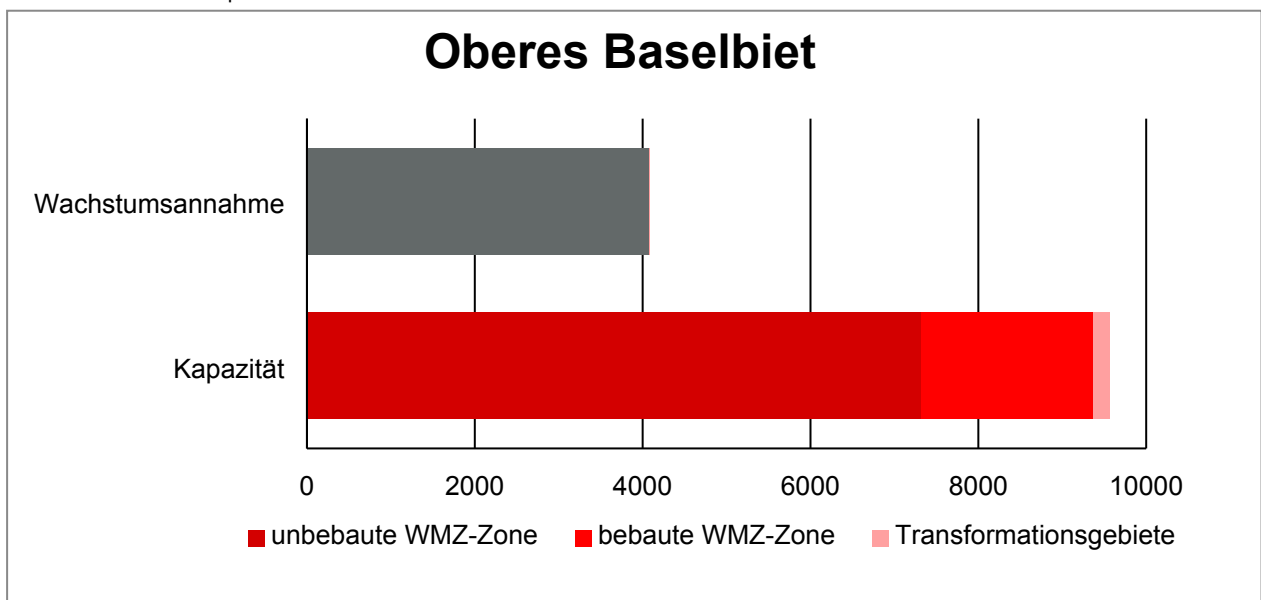


Abb. 11: : Einwohnerkapazität und Wachstumsannahme 2030 für das Obere Baselbiet



Dieses methodische Vorgehen zur Ermittlung der Kapazität der Bauzonen gilt auch grundsätzlich für Gemeinden.

5.3.4. Zur Umsetzung von Art. 5a Abs. 3 lit. a und lit. b RPV:

Gemäss Art. 5a Abs. 3 lit. a und lit. b RPV erteilt der Kanton im Richtplan die Aufträge, die nötig sind, um einerseits die Grösse und Lage der Bauzonen periodisch zu überprüfen und die notwendigen Massnahmen zu treffen und andererseits die bestehenden und neu geschaffenen Bauzonen bodensparend und effizient zu bebauen und zu verdichten.

Der Auftrag der periodischen Überprüfung der Grösse und Lage der Bauzonen wird mit Planungsanweisung d) erfüllt. Planungsgrundsatz c) zielt auf die bodensparende Bebauung neu geschaffener Bauzonen ab, während die bodensparende Überbauung bestehender Bauzonen durch Planungsanweisung a) sowie Objektblatt S. 2.2 abgedeckt wird.

5.3.5. Zur Umsetzung von Art. 30a Abs. 2 RPG

Gemäss Art. 30a Abs. 2 setzt die Ausscheidung neuer Arbeitszonen setzt voraus, dass der Kanton eine Arbeitszonenbewirtschaftung einführt, welche die haushälterische Nutzung der Arbeitszonen insgesamt gewährleistet. Grundlage für die Arbeitszonenbewirtschaftung die Erhebung der Bauzonen nach ihrem Stand der Überbauung, Erschliessung und der Baureife sowie der Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet gemäss Art. 31 RPV voraus. Erst die Kenntnis über die bestehenden Reserven lassen Aussagen über den Bedarf für Einzonungen tatsächlich zu.

Der Kanton Basel-Landschaft hat eine lange Tradition dieser Erhebung, welche seit 2012 alle 2 Jahre nach der Methodik von Raum+ durchgeführt wird. Dazu hat wurde ein passwortgeschütztes Tool als Bestandteil des kantonalen GIS-Portals entwickelt, welches online bewirtschaftbar ist und mehrere GIS-Ebenen darstellt. Diese lassen sich mit sämtlichen verfügbaren Informationen des GIS-Portals überlagern.

Abb 12: Oberfläche des Erfassungstools der Innenentwicklungspotenziale

Zurzeit (Mai 2017) erfolgt die vierte Erhebung der Innenentwicklungspotenziale im Kanton bzw. die siebte Erhebung des Stands der Überbauung, Erschliessung und der Baureife.

Folgende Informationen werden flächendeckend für die erfassten Innenentwicklungspotenziale erhoben:

Tab. 3: Attributliste Innenentwicklungspotenziale

Attribut	mögliche Werte	Beschreibung
Titel		Name des Innenentwicklungspotenzials (IEP)
Art	Innenentwicklungspotenzial, Baulücke, Aussenreserve, Nachverdichtungsquartier	Art (in der Regel handelt es sich aber um ein IEP oder ein Nachverdichtungsquartier)
Lage im Ort	Zentrumsbereich, Zwischenbereich, Peripher	Räumliche Lage innerhalb der Gemeinde
Aktuelle Nutzung	Arbeiten, Einkaufen, Landwirtschaft, Mischnutzung, öffentliche Nutzungen, Parkplatz, Sport- und Freizeitnutzungen, Wohnen	Derzeitige Nutzung
Beurteilung akt. Nutzung	fehlgenutzt, nicht mehr genutzt, unternutzt	Einschätzung über die aktuelle Nutzung

Attribut	mögliche Werte	Beschreibung
Folgenutzung	Arbeiten, Einkaufen, Mischnutzung, öffentliche Nutzungen, Wohnen	Geplante / mögliche Folgenutzung
Erhöhung Nutzungs- mass (Nutzungsdi- chte)	zusätzlich 0-50 E+B, zusätzlich 50-100 E+B, zusätzlich 100-200 E+B, zusätzlich 200-500 E+B, zusätzlich 500-1000 E+B, zusätzlich > 1000 E+B	Zusätzliche Einwohner und Beschäftigte (E+B) auf dem Areal
Lagequalität	gering, mittel, hoch, sehr hoch	Lagequalität in Bezug auf die geplante / mögliche Nutzung
Eigentübertyp	Bürgergemeinde, Einwohnergemeinde, halbstaatliche Unternehmen, institutionelle Anleger, Kanton, Privat, Sonstige, nicht definiert	Aktueller Eigentümer des Potenzials
Interesse Eigentümer	Ja, Nein, nicht bekannt, unterschiedliche Interessen	Einschätzung des Interesse des Eigentümers
Blockade	Ja, Nein, nicht bekannt	Ist die Verfügbarkeit der Fläche blockiert?
Grund Blockade		Wenn das Areal blockiert ist, ist der Grund bekannt?
Blockade Dauer		Ist die Dauer eine allfälligen Blockade bekannt
Beurteilung Eigentümersituation	ungünstig, eher ungünstig, günstig, sehr günstig, nicht bekannt	Einschätzung der Eigentümersituation im Hinblick auf eine Realisierung
Beurteilung Bausubstanz	abbruchreif, gut, nicht bekannt, renovierungsbedürftig	Wie wird die aktuelle Bausubstanz beurteilt
Probleme Konflikte		Sind Probleme oder Konflikte bekannt?
Nachfrage	gering, mittel, hoch, nicht bekannt	Einschätzung der Nachfrage
Realisierungschance	sehr gering, gering, mässig, hoch, sehr hoch	Einschätzung der Realisierungschance
Planungsstand	noch nicht in Diskussion, in Diskussion / Konzeptidee, Konzepterarbeitung, Erarbeitung planungsrechtlicher Massnahmen, rechtskräftiger NP/QP	Stand der Diskussion / Planung
Priorität Gemeindesicht	gering, mittel, hoch, sehr hoch	Priorität Gemeindesicht
Gesamtbeurteilung		Beurteilung: Vor allem wäre hier wenn möglich die Angabe eines Realisierungszeitpunkts
Kommentar		Kommentar
Intern	Ja / Nein	Ist der Name, die Geometrie, das Erhöhung des Nutzungsmasses sowie die Folgenutzung zwingend nur intern zugänglich?

Auf raumbeobachtung.bl.ch werden die Ergebnisse der Innenentwicklungspotenziale in zusammengefasster Form jeweils angezeigt. Die Gemeinden können die lagegenauen Daten passwortgeschützt sehen, herunterladen und selbst bewirtschaften.

Mit den vorliegenden und regelmässig mit den Gemeinden erhobenen Grundlagen ist eine Abschätzung des Einzonungsbedarfs von Arbeitszonen im Sinne des Arbeitszonenbewirtschaftung gemäss Art. 30a Abs. 2 RPV möglich.

5.4. Objektblatt S 1.2 Siedlungsbegrenzung (alt)

Gemäss Arealstatistik des Bundesamts für Statistik (BFS) betrug im Baselbiet der Verlust an landwirtschaftlichen Flächen zwischen 1982 und 2006 insgesamt 13.4 km² bzw. 5.6% des Kulturlandes. Der Verlust von Landwirtschaftsböden liegt damit leicht über dem schweizerischen Schnitt und geht fast ausschliesslich auf das Konto des Siedlungsflächenwachstums. Mit einer Siedlungsfläche von 340 m² pro Einwohner im Jahr 2005/2006 beanspruchen die Baselbieter auf die Bevölkerung bezogen dagegen leicht weniger Boden als die Schweiz insgesamt (406 m² pro E.). Allerdings stieg die besiedelte Fläche pro Person auch hier in den letzten 25 Jahren laufend an, wenn auch seit Mitte der 1990er-Jahre deutlich abgeschwächt. Im Durchschnitt beansprucht jede im Baselbiet ansässige Person jeweils zusätzlich 1.8 m² Boden mehr pro Jahr (Bilanz des Bodenverbrauchs der jüngsten statistischen Erhebungsperiode).

Aus diesem Grund hat der Landrat im Jahr 2009 das Objektblatt S 1.2 Siedlungsbegrenzung erlassen und dieses 2014 mit der Planungsanweisung ergänzt, bis 2016 dem Landrat auch örtliche Festlegungen der Siedlungsbegrenzung zu beantragen.

Mit der quantitativen Festlegung der Siedlungsfläche (Objektblatt S 1.1 und Objektblatt S 1.2) sowie mit der planlichen Festlegungen der Siedlungsfläche in der Richtplan-Gesamtkarte wird das Anliegen des Landrates vollumfänglich erfüllt, zumal Objektblatt S 1.1 auch Ausnahmeregelungen festlegt. Eine Beibehaltung des Objektblattes Siedlungsbegrenzung ist deshalb nicht mehr nötig; es kann aus dem Richtplan entlassen werden.

5.5. Objektblatt S 2.1 Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen (Anpassung)

Das RPG verlangt in Art. 3, dass Siedlungen nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten und in ihrer Ausdehnung zu begrenzen sind. Mittels kantonalem Richtplan sind die Siedlungserneuerung zu stärken, Siedlung und Verkehr abzustimmen und eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen zu bewirken (Art. 8a RPG).

Das vorliegende Objektblatt zeigt die Ziele und Vorgaben einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen auf und ist somit als Ergänzung zum Objektblatt S 1.1, welches den räumlichen Rahmen der Siedlungsentwicklung steckt, zu verstehen.

Ziel einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen ist eine Erhöhung der Nutzungsdichte (Anzahl Einwohner und Beschäftigte pro Hektare) innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets, ohne die Siedlungsqualität zu vernachlässigen. Dabei ist Siedlungsqualität in einem umfassenden Sinn, mit sowohl gesellschaftlichen, wirtschaftlichen als auch umweltbezogenen Aspekten, zu verstehen. Siedlungsqualität bedeutet unter anderem:

- Wahrung der kulturellen Identität, (siehe auch Objektblatt S 3.1 und S 3.2)
- Kurze Wege (Grundversorgung)
- Nachhaltige Investitionen
- Erschwinglicher und verfügbarer Wohnraum
- Tiefe Siedlungskosten durch kompakte Siedlungen
- Weniger Lärm (vgl. Objektblatt S 3.3)
- Freiraumqualität (Nutzung, Gestaltung und ökologische Qualität)

Mit der Anpassung des Objektblatts wird der bisherige Fokus auf der quantitativen Entwicklung mit einer qualitativen Betrachtung der Siedlungsentwicklung nach innen ergänzt.

Da durch die Verdichtung der Nutzung der Druck auf die bestehenden Siedlungen steigt, ist es wichtig, nicht generell und überall zu verdichten, sondern unter Berücksichtigung der bestehenden Qualitäten und Strukturen räumlich differenzierte Lösungen zu finden und die Verdichtung an geeigneten Standorten vermehrt zuzulassen. Die Gemeinden sollen dazu Quartiere, welche sich besonders für eine Verdichtung oder Erneuerung anbieten und Quartiere, welche sich aufgrund der historischen Entwicklungen und heutigen Gegebenheiten nicht für Verdichtungsmassnahmen eignen, unterscheiden und diese planerisch auch unterschiedlich behandeln.

Andererseits wird insbesondere bei den städtisch geprägten Gemeinden Wert auf die Gewährleistung der Freiraumqualität gelegt. Ziel ist es, dass Gebiete auch nach Massnahmen der Innenentwicklung (mehr Einwohner und Beschäftigten stehen gleiche oder weniger Freiflächen zur Verfügung) über genügend wertvolle Freiraumangebote in naher Umgebung verfügen. Mit der Schaffung von hochwertigem Wohnumfeld sowie mit Massnahmen zur Verbesserung der Zugänglichkeit und Funktionalität von öffentlichen Flächen kann die Freiraumqualität gefördert werden.

Verdichtung führt aber häufig auch zu höheren Boden- und Liegenschaftspreisen. Der Bundesrat hat in seinem wohnungspolitischen Entscheid vom 15. Mai 2013 neben der Prüfung einer expliziten Verankerung des preisgünstigen Wohnungsbaus in der zweiten Teilrevision des RPG in einen weiteren Punkt vorgeschlagen, im Rahmen der damals laufenden Anpassung des Leitfadens Richtplanung zur ersten Teilrevision des RPG Vorgaben den Wohnungsmarkt und die Wohnungs-

versorgung betreffend aufzunehmen. Dieser Vorschlag hat Eingang in die Ergänzung des Leitfadens Richtplanung von März 2014 gefunden. Von Kantonen mit ausgewiesenem Bedarf wird die Festlegung von Zielen und Massnahmen zur Sicherstellung eines Wohnraumangebots für alle Bedürfnisse, insbesondere zur Förderung von preisgünstigem, familienfreundlichem und altersgerechtem Wohnungsbau im Richtplan verlangt. Wie im Vorprüfungsbericht des Bundes dargelegt, hat das Bundesamt für Wohnungswesen (BWO) festgestellt, dass der Kanton Basel-Landschaft eine Abnahme des Leerwohnbestands von 0,5% zwischen 2010 (0,46%) und 2015 (0,39%) aufweist, was ein Indiz für eine angespannte Situation im Wohnungsmarkt ist.

Der Kanton wurde deshalb im Vorprüfungsbericht aufgefordert, den Richtplan um Aussagen zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum zu ergänzen oder gegenüber dem dazulegen, wie der Kanton den geeigneten Rahmen für die notwendigen Massnahmen schafft. Laut schriftlicher Auskunft des ARE sei es nicht zwingend notwendig, das Thema im Richtplan ausführlich zu behandeln, wenn der Kanton in den Erläuterungen/ Unterlagen darlegen kann, dass er den Rahmen für die notwendigen Massnahmen in anderen Gefässen (z.B. Gesetz, Konzept, Werkzeugkasten, Arbeitshilfen, usw.) bereits ergriffen hat.

Grundsätzlich hat der Kanton bereits gesetzliche Grundlagen im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) geschaffen, damit die Möglichkeit für Gemeinden besteht, preisgünstigen Wohnraum bei den Investoren einzufordern:

- §18 Abs. 1 RBG: Die Gemeinden erlassen Zonenvorschriften für das ganze Gemeindegebiet. Die Zonenvorschriften bestehen aus Zonenplänen und Zonenreglementen. Für einzelne Teile des Gemeindegebietes können Teilzonenpläne und Teilzonenreglemente erlassen werden, welche besondere Vorschriften enthalten.
- § 38 Abs. 2, lit. e RBG: „Der Quartierplan kann insbesondere enthalten: e. Massnahmen zugunsten des sozialen Wohnungsbaus und der Wohneigentumsförderung.

Hinzukommt, dass Seit 1. März 2014 ist mit § 106a neue Bestimmung der Kantonsverfassung (KV, SGS 100) zur kantonalen Wohnbau- und Eigentumsförderung in Kraft ist. Neu ist nebst anderen Förderstossrichtungen auch explizit die Förderung des gemeinnützigen Wohnungsbaus in der Kantonsverfassung verankert. Seit 2015 ist eine interdirektional zusammengesetzte Arbeitsgruppe unter der Federführung der VGD daran, den Verfassungsauftrag umzusetzen. Folgende Instrumente stehen im Vordergrund:

- Neues Bausparmodell
- Energiesparmodell (neues Instrument)
- Bürgschaften (in Ergänzung zum Bund)
- Projektentwicklungsdarlehen für gemeinnützige Wohnbauträger

Der Handlungsspielraum im Bereich Raumplanung wird seitens des Kantons nicht als riesig angesehen. Am ehesten noch wäre denkbar, dass im Rahmen von Quartierplanungen Flächenanteile von preisgünstigem Wohnraum belegt werden könnten, da Quartierplanungen faktisch Ergebnis von Verhandlungen zwischen Gemeinden und Investoren sind. Nur wenige Investoren sind allerdings bereit, auf Rendite zu verzichten und umgekehrt haben die Gemeinden Angst, gute Investoren zu verlieren. Der vielversprechendste Ansatz sind Investoren für gemeinnützigen Wohnungsbau: die Wohngenossenschaften. Diese handeln, wenn der Bodenpreis stimmt. Sie sind häufig auch gewillt eine längere Planungszeit in Kauf zu nehmen. Es setzt aber voraus, dass Gemeinden eine aktive Bodenpolitik betreiben und gewillt sind, tiefere Erlöse aus dem Boden zu erzielen.

Festlegung von Gebieten für sozialen Wohnungsbau, Festlegung von Anteilen für sozialen Wohnungsbau oder andere derartigen Regelungen (Richtplan, Nutzungsplan) oder andere Regelungen werden seitens der Gemeinden aber abgelehnt, da dies eine abschreckende Wirkung für Investoren habe und vermutlich nur noch sehr eingeschränkt Projekte zum Fliegen gebracht werden könnten. Grössere Erfolgchancen werden in finanziellen Instrumenten gesehen, welche das Ziel ha-

ben müssten, die Investitions-/Baukosten bzw. finanzielle Risiken für Wohngenossenschaften (bei einem Scheitern der Planung) zu senken. Der Schlüssel zu kostengünstigem Wohnraum ist letztlich Eigentum in der öffentlichen Hand (Kanton, Gemeinden, Bürgergemeinden) und dort der politische Wille, kostengünstigen Wohnraum zu schaffen.

Aufgrund der guten gesetzlichen Grundlagen in der Kantonsverfassung, des angestossenen Umsetzungsprozesses sowie der Grundlagen im Raumplanungs- und Baugesetz erachtet es der Regierungsrat verzichtet der Regierungsrat auf Regelung zum bezahlbaren Wohnraum im KRIP.

5.6. Objektblatt S 2.2 Entwicklungsgebiete (neu)

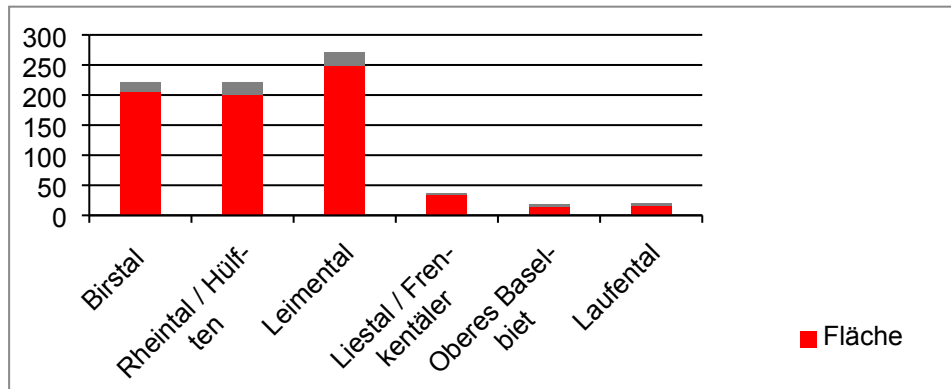
Art. 3 RPG verlangt unter anderem, dass insbesondere Wohn- und Arbeitsgebiete einander zweckmässig zugeordnet sein sollen und schwergewichtig an Orten zu planen sind, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind. Ausserdem sollen Massnahmen getroffen werden zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und der Möglichkeiten zur Verdichtung der Siedlungsfläche.

Mittels kantonalem Richtplan sind die Siedlungserneuerung zu stärken, Siedlung und Verkehr abzustimmen und eine hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen zu bewirken (Art. 8a RPG). Ziel der Verdichtung ist die Erhöhung der Nutzungsdichte (mehr Einwohner und Beschäftigte pro Hektare). Dort, wo Siedlungserneuerung (z.B. im Rahmen von Quartierplanungen) stattfindet, geht die Erhöhung der Nutzungsdichte häufig mit der Erhöhung der baulichen Dichte einher, weshalb die Erhaltung und Verbesserung der aussenräumlichen Situation zentral sind.

Der Verdichtungsauftrag soll aus qualitativen Gründen nicht flächendeckend umgesetzt werden. Vielmehr soll Verdichtung an geeigneten Standorten, in den Entwicklungsgebieten, erfolgen und zu einer Rhythmisierung des Siedlungsgebiets in vertikaler und funktionaler Hinsicht führen. Dies ergibt auch die Chance der Schaffung neuer und der Stärkung bestehender Identitäten. Entwicklungsgebiete in diesem Sinne sind Standorte für eine qualitativ hochwertige, dichte Wohn-, Misch und/oder Zentrumsentwicklung in der Regel mit einer aktuell oder zukünftig guten oder sehr guten ÖV-Erschliessungsqualität. Entwicklungsgebiete sind somit die "Hotspots" der Innenentwicklung, die zentralen Verdichtungsgebiete im Kanton. Die Festlegung dieser Gebiete ist aus der Verdichtungsstudie Basel-Land sowie den mit der Methode Raum+ erhobenen Innenentwicklungspotenzialen abgeleitet.

Mit der Festlegung von Gebieten für Wohn- und Zentrumsentwicklung (Entwicklungsgebiete) wird beabsichtigt, eine hochwertige Siedlungserneuerung und -verdichtung am richtigen Ort zu erreichen. Dies geschieht insbesondere durch die Entwicklung, Erneuerung und Verdichtung bestehender Wohnareale, durch die Entwicklung zentraler unüberbauter Gebiete sowie auch durch Transformation von Arbeitsgebieten oder Gebieten für öffentliche Nutzungen hin zu Wohn- und/oder Zentrumsnutzungen. Knapp 94% dieser Entwicklungsgebiete, wie sie in der Richtplan-Gesamtkarte ausgewiesen sind, befinden sich in den Gemeinden des inneren Korridors, die übrigen in den Regionalzentren und Gemeinden ländlicher Entwicklungsachsen. Insgesamt umfassen die Entwicklungsgebiete 720 ha, wovon 69 ha unüberbaut sind. Verteilt auf die Handlungsräume sieht die Verteilung der Entwicklungsgebiete wie folgt aus:

Abb 13: Entwicklungsgebiete nach Überbauungsstand und Handlungsraum



Die Entwicklungsgebiete beinhalten zu 52% reine Wohnzonen (375 ha), zu 7% Misch- und Zentrumszonen (55 ha), zu 29% Arbeitszonen (210 ha) und zu 11% öffentliche Zonen (80 ha). 4% oder 55 Hektaren sämtlicher WMZ bzw. je 17% der Arbeitszonen (37 ha) und der öffentlichen Zonen (14 ha) sind unbebaut.

75% der Fläche sämtlicher Entwicklungsgebiete im Kanton weisen eine ÖV-Erschliessungsgüte A oder B auf. Im Leimental sind es 88%, im Birstal 79%, im Laufental 74% und in den Handlungsräumen Liestal/Frenkentäler sowie im Oberen Baselbiet sind es 73%. Einzig im Handlungsraum Rheintal/Hülften sind lediglich 57% der Fläche der Entwicklungsgebiete gut oder sehr gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen. Diese zur Zeit nicht gut erschlossenen Entwicklungsgebiete sind zur Hauptsache im Gebiet Salina Raurica zu finden, welches gemäss kantonalem Richtplan eine neue Tramachse erhalten soll. Damit ist eine signifikant höhere ÖV-Erschliessungsgüte zu erwarten.

Ziel ist es, dass die Gemeinden die bauliche Verdichtung an den Zielvorgaben gemäss den örtlichen Festlegungen ausrichten. Das heisst, dass bei der Erarbeitung von Teilzonen- oder Quartierplänen das Nutzungsmass auf die Nutzungsdichtewerte gemäss Objektblatt ausgerichtet werden müssen. Dies gilt auch für Areale, die heute eine andere Nutzung aufweisen als Wohn-, Misch- und Zentrumszonen, insbesondere Arbeitszonen. So wurden aufgrund des generellen Nutzungsdrucks, des Nutzungsmix und der Dynamik auch ehemalige Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung als Entwicklungsgebiete bezeichnet und in der jetzigen Richtplanversion entsprechend aus dieser Richtplankategorie entlassen. Es handelt sich um die Gebiete Hinterkirch (Reinach), Polychfeld (Muttenz), das Spenglerareal (Münchenstein) sowie ein Teil von Pratteln Mitte, unmittelbar nördlich des Bahnhofs Pratteln. Diese Gebiete können, soweit aus kommunaler Sicht erwünscht, weiterhin als Arbeitsgebiete genutzt werden. Bei Umzonungen in Richtung Wohn-, Misch- und Zentrumsnutzungen z.B. mittels Quartierplanung sind dann jeweils die Nutzungsdichten gemäss örtlichen Festlegungen dieses Objektblatts über die Festlegung des entsprechenden Nutzungsmasses zu ermöglichen. Bei einem durchschnittlichen Verbrauch von 45-50 m² BGF pro Person entspricht dies der Schaffung von mindestens 5'600-6'200 ha BGF pro Hektare WMZ. Selbstverständlich sind die Gemeinden frei, auch ausserhalb dieser Areale Quartierpläne zu erarbeiten und zu beschliessen. Die Festlegung der Mindestdichten gemäss Objektblatt gilt aber nicht für Areale ausserhalb der Entwicklungsgebiete.

Im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV ist dabei jeweils aufzuzeigen, welche zusätzlichen Kapazitäten an Einwohnern und Beschäftigten durch die vorgesehenen Umzonungen geschaffen, wie die Mindestdichten gemäss örtlichen Festlegungen realisiert und wie eine hochwertige Siedlungs- und Freiraumqualität sichergestellt werden sollen.

Die rund 650 ha Entwicklungsgebiete, die bereits bebaut sind, weisen heute im Durchschnitt eine bestehende Nutzungsdichte von gut 100 E+B pro Hektare und somit bei der geforderten Mindestzielgrösse ein Potenzial für mindestens 16'000 Einwohnern und Beschäftigten auf. Die unüberbauten Entwicklungsgebietsflächen im Umfang von 70 ha können bei einer Nutzungsdichte von 125 E+B/ha Raum für mindestens weitere 8'700 E+B geben, was in der Summe einer Kapazität für

knapp 25'000 E+B einspricht. Allerdings wird davon ausgegangen, dass die Nicht-WMZ, also die Transformationsgebiete, in einer Planungsperiode von 15 Jahren lediglich zu einem Drittel umgenutzt werden. Bei 300 ha Arbeits- und öffentliche Zonen sind dies rund 100 ha, was der realen Umnutzungsfläche der Arbeitszonen 2000-2014 gemäss Raumbeobachtung BL entspricht. Diese Kapazität der heutigen Nicht-WMZ wird in der Berechnung der Kapazität der Gemeinden gemäss Objektblatt S 1.2 angerechnet (vgl. S. 20).

In den Entwicklungsgebieten liegt bei konsequenter Verdichtung somit ein erhebliches Potenzial zur Schaffung der erforderlichen Geschossflächen für Wohnen und Arbeiten.

5.7. Objektblatt S 2.3 Bahnhofsgebiete

Die Anpassungen dieses Objektblattes erfolgt aufgrund der Mitwirkungsergebnisse. Es handelt sich um eine Begriffserweiterung (Bahnhöfe und Haltestellen von kantonaler Bedeutung), um die Sicherstellung von Mindestnutzungsdichten analog zu den Entwicklungsgebieten, was eine Forderung des Bundesamts für Raumentwicklung ist, sowie um die Planungsanweisung, ein über die Kantongsgrenzen hinaus und in den funktionalen Handlungsräumen abgestimmtes P+R-Konzept zu erarbeiten.

5.8. Objektblatt S 2.4 Standorte für Hochhäuser (neu)

Das Hochhaus scheint eine Renaissance zu erleben mit Planungen in Pratteln, Münchenstein und Reinach. Der Vorteil der Gewinnung von zusätzlichen Wohn- und Arbeitsflächen wird bei Hochhäusern allerdings mit einer Reihe von Nachteilen erkauft:

- **Unterbrechung von Sichtachsen:** Hochhäuser können durch ihre Wirkung gewachsene Sichtachsen zu/von historischen Stadtteilen und Orten empfindlich stören. Ebenso werden harmonische Linien und Traufhöhen von Strassenzügen unterbrochen.
- **Konkurrenz zu Ortskern:** Je nach Nutzung und Nutzungsmix – insbesondere der Nutzungsmix des Erdgeschosses ist zentral – können Hochhäuser und Hochhauscluster zu Konkurrenten des Ortskerns werden.
- **Verschattung der Umgebung:** Durch ihre Höhe werfen Hochhäuser einen grösseren Schatten als andere Gebäude auf ihre Umgebung. Dies führt häufig zu einer niedrigeren Aufenthaltsqualität in der Umgebung und den verschatteten Gebäuden.
- **Windhindernis:** Hochhäuser stellen ein Windhindernis dar. Die dadurch verursachte Abbremsung der Luftbewegung wirkt weit in die Umgebung des Hochhauses; bei zahlreichen und über die Stadt verteilten Hochhäusern führt der geminderte Luftaustausch zu höheren Schadstoffmissionen. Auch die Aufheizung der versiegelten Bodenfläche wird dann weniger durch den Luftaustausch mit der Umgebung gemildert. Nachdem die Windgeschwindigkeit grundsätzlich mit Höhe zunimmt, verursacht die Umlenkung des Windes durch die grossflächigen Fassaden mitunter Fallwinde in unmittelbarer Nähe eines Hochhauses.
- **Energieverbrauch:** Eine grosse verglaste Fassade von Hochhäusern erhöht die Wärmeaufnahme im Sommer, besonders, wenn das Hochhaus frei steht und damit auch in den Morgen- und Abendstunden viel Sonne „einfängt“. Dies und der mechanische Luftaustausch führen oft zu einem hohen Verbrauch von Energie für Klimaanlage im Vergleich zu anderen Gebäudetypen. Seit einiger Zeit versuchen Hochhausplaner jedoch, durch bauliche und climatechnische Massnahmen die Energiebilanz der Gebäude zu verbessern.
- **Verkehrserzeugung:** Hochhäuser generieren aufgrund der hohen Bewohner- und Beschäftigtendichte im Vergleich zur Normalbauweise übermässig Verkehr. So rechnet man in den Maximalszenarien der Coop/Häring-Überbauung in Pratteln mit 900 bis 1'300 wohnenden und arbeitenden Personen. Dies entspricht der Anzahl Einwohner und Beschäftigten z.B. von Giebenach, Buus oder Maisprach. Bei angenommenen drei Fahrten pro Person und Tag bedeutet dies knapp 3'000 – 4'000 Fahrten pro Tag. Werden in diesem Gebäude personenbezogene Dienstleistungen (z.B. Finanzbranche, medizinische Branche, Detailhandel etc.) angeboten, kommt noch zusätzlich der Kundenverkehr hinzu.

Ziel von Objektblatt S 2.4 ist die Lenkung der Hochhäuser an die aus raumplanerischer und städtebaulicher Sicht „richtigen Standorte“ (Planungsgrundsatz a)). Zentrale Aspekte der richtigen Lage sind die generelle Lage innerhalb der Agglomeration (innerer Korridor), Tallagen sowie Lagen, die gut mit dem öffentlichen Verkehr erschlossen sind, da Hochhäuser schnell einmal die Bevölkerung kleiner Oberbaselbieter Dörfer aufnehmen können. Zudem sind die Standorte in Höhe und Abstand mit historischen Ortskernen oder ISOS-Objekten abzustimmen. Sehen Gemeinden andere Standorte vor oder übersteigt die Höhe des Hochhauses 60 m, sind die Standorte und ihre Höhe in einem Hochhauskonzept, welches überkommunal abgestimmt ist, zu begründen. Dabei bleiben die Gemeinde in der materiellen Beurteilung grundsätzlich autonom. Sie müssen hingegen im Rahmen des Quartierplanverfahrens nachweisen, dass die überkommunale Abstimmung (Stellungnahmen mindestens der Nachbargemeinden, Aufzeigen, wie mit den Einwendungen umgegangen wurde) erfolgt ist.

Planungsanweisungen a) und b) sind als Mindestinhalte für die Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV zu verstehen. Dem Aufzeigen der Nah- und Fernwirkung mit einer Offenlegung des jeweiligen Betrachtungsperimeters zur Beurteilung der städtebaulichen Wirkung kommt dabei grosse Bedeutung zu. Aus Sicht der Bevölkerung interessiert auch, inwieweit das Hochhaus allenfalls den Ortskern oder andere Zentren konkurrenziert und ob auch Mehrwerte für die Öffentlichkeit geschaffen werden. Auch die verkehrlichen Auswirkungen sowie allfällige Lösungen sind aufzuzeigen, ebenso wie die mikroklimatischen Überlegungen.

Was grundsätzlich als Hochhaus zu verstehen ist, welches die Anforderungen an die Planungsverfahren und Gestaltung sind und wie der Schattenwurf zu berücksichtigen ist, wird im anzupassenden Raumplanungs- und Baugesetz festgelegt.

5.9. Objektblatt S 3.1 Ortsbildschutz (Anpassung)

Ortsbildschutz richtet seinen Fokus auf das kulturelle Erbe, das in der Gestaltung von Siedlungen seinen Ausdruck findet. Objekte des Ortsbildschutzes sind in ihrer Gesamtheit charakteristische Weiler, Dörfer und Städte oder Teile davon wie Ortskerne, Quartiere, Baugruppen und Strassenzüge, die mit ihrer Bebauungs- und Aussenraumstruktur als wichtige Zeugen einer historischen, politischen, wirtschaftlichen, sozialen oder künstlerischen, architektonischen oder handwerklichen, siedlungs- oder landschaftsprägenden Entwicklung erhaltenswert sind.

Ortsbildschutz befasst sich neben Gebäuden und Gebäudegruppen mit einer Vielzahl von Klein-elementen wie Mauern, Einfriedungen, Aussentreppen, Brunnen oder Einzelbäumen. Ein Ortsbild ist jedoch mehr als die Summe seiner Teile. Nicht nur in den einzelnen Bauten und Elementen, sondern vor allem in ihrer Beziehung zueinander, zu den Freiräumen und zur Landschaft schlägt sich die enorme Vielfalt der Baukultur im Baselbiet nieder. Das Objektblatt „Ortsbildschutz“ führt aus, wie diese räumlichen Zusammenhänge bewahrt und gleichzeitig eine Weiterentwicklung der Siedlungen ermöglicht werden sollen.

Darüber hinaus nimmt das Objektblatt Stellung zur Rolle des Ortsbildschutzes im Prozess der Innenentwicklung. Die Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung mit ihrer Forderung nach einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen erhöht den Druck auf die historischen Ortskerne, bedeutet aber auch eine grosse Chance für die Erhaltung und Weiterentwicklung unserer Ortsbilder. Denn: Die gesetzlich geforderte Siedlungsqualität ist ohne die Pflege des Bestandes nicht zu erzielen. Auch im Hinblick auf ihre Akzeptanz in der Bevölkerung kann eine hochwertige Innenentwicklung nur unter Wahrung der kulturellen Identität garantiert werden. Voraussetzung ist dabei, dass sich die Gemeinden vertieft mit der Zukunft ihrer Siedlung auseinandersetzen, dass sie festlegen, wo und in welchem Mass Innenentwicklung erfolgen soll und wo nicht.

Wird Innenentwicklung als Chance begriffen, räumliche Qualitäten zu analysieren, zu gewichten, zu erhalten und auszubauen, können Überlegungen und Massnahmen des Ortsbildschutzes helfen, innerhalb der Siedlungsstruktur Stärken zu stärken und Schwächen zu eliminieren. Da Verdichtung nicht flächendeckend erfolgen soll, können Betrachtungen des Ortsbildschutzes herange-

zogen werden, um innerhalb des baulichen Bestandes Potenziale auszuscheiden und geeignete Standorte zu definieren.

Die Planungsgrundsätze dieses Objektblattes spiegeln die Auffassung wider, dass ein zeitgemässer Ortsbildschutz sowohl die Erhaltung der Ortsbilder als auch ihre Gestaltung und Weiterentwicklung umfassen muss. Historische Baustrukturen sollen umgenutzt, erneuert oder baulich erweitert werden können. Die Praxis zeigt, dass es möglich ist, die aktuellen Nutzungsbedürfnisse zu berücksichtigen und gleichzeitig die wertvolle Bausubstanz, identitätsstiftende Bautypologien und die räumliche Differenziertheit der Ortskerne zu bewahren.

Unumgänglich für diese Form eines nachhaltigen Umgangs mit unseren Ortsbildern ist das rechtzeitige Abstimmen der Interessen von Siedlungserhaltung und Siedlungsentwicklung, wie in den Planungsanweisungen ausgeführt. Allen voran sind die Gemeinden gefordert, in diesem Prozess zu zentralen Akteuren zu avancieren und in einem frühen Stadium der Ortsplanung unter Berücksichtigung der einzelnen Schutzinventare (ISOS, IKD, BIB) strategische Grundlagen (z.B. räumliche Entwicklungskonzepte, Leitbilder) zu erarbeiten – Welche Ortsteile sollen sich wie verändern, was soll erhalten bleiben? – sowie die diesbezüglichen Entscheidungsprozesse und Interessensabwägungen im Planungsbericht zu dokumentieren.

5.10. Objektblatt S 3.2 ISOS (neu)

Das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) ist ein Inventar nach Artikel 5 des Natur- und Heimatschutzgesetzes (NHG). Mit dem ISOS schuf der Bund Grundlagen für die Bewahrung der besonderen Qualitäten der Ortsbilder. Das Objektblatt "ISOS" legt fest, wie im Kanton Basel-Landschaft – unter Berücksichtigung der Planungsautonomie der Gemeinden – die Vorgaben des Bundes zu den einzelnen Inventarobjekten konkretisiert und umgesetzt werden sollen, um einen genügenden Schutz der Ortsbilder bei gleichzeitiger zeitgemässer Weiterentwicklung gewährleisten zu können.

Konflikte zwischen ISOS und baulicher Weiterentwicklung sind in der Vergangenheit so lange ausgeblieben, als Letztere auf der grünen Wiese stattfanden. Erst seit die Entwicklung nach innen verstärkt erfolgt, kollidieren Interessen von Grundeigentümern, Gemeinden und Kantonen wahrnehmbar mit den vom Bund im ISOS als schützenswert taxierten Ensembles. In einem Grundsatzurteil hat das Bundesgericht 2009 erkannt, das ISOS betreffe nicht nur Bundesaufgaben - etwa Bauprojekte der SBB, des Bundesamts für Strassen oder der ETH. Auch Kantone und Gemeinden müssen dem Inventar Rechnung tragen – nicht, indem sie wie der Bund im Rahmen konkreter Baugesuche Interessen zwischen Schutz- und anderen Zielen abwägen, sondern indem sie das im Rahmen ihrer Richt- und Nutzungsplanung tun (Art. 4a VISOS). Diese Abwägungspflicht zwischen Schutz und Nutzung ist verbindlich - auch ohne Richtplan-Eintrag. Mit dem Richtplan-Eintrag wird das, was das Bundesgericht fordert, für die Behörden verbindlich und findet somit – so das Ziel - Eingang in den kommunalen "Planungsalltag" bzw. die kommunale "Planungskultur".

Das Objektblatt bezieht sich nur auf die Ortsbilder von "nationaler Bedeutung". Das ISOS für den Kanton Basel-Landschaft wurde vom Bundesrat auf den 1. Januar 1995 in Kraft gesetzt. Von 2000 bis 2003 wurde das ISOS nur in Bezug auf die Ortsbilder von "nationaler Bedeutung" für den Kanton Basel-Landschaft revidiert. Dieses aktualisierte ISOS erhielt per 1. Juni 2013 seine Rechtsverbindlichkeit und wurde zum Jahreswechsel 2013/14 in Buchform publiziert.

Das ISOS ist kein Verzeichnis von Einzelobjekten, sondern betrachtet das Ortsbild aus einer ganzheitlichen Perspektive. Ausschlaggebend ist das Zusammenspiel von topografischen, räumlichen und architekturhistorischen Aspekten. Bewertet werden nicht einzelne Gebäude, sondern die Stellung der Bauten zueinander sowie die räumlichen Qualitäten von Strassen, Gärten, Plätzen, Parks sowie der näheren und fernerer Umgebung der Ortsbilder.

Das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz ist eine Momentaufnahme in einem Entwicklungsprozess. Erklärtes Ziel des ISOS ist es, das bauliche Erbe mit seinen prägenden Merkmalen trotz zeitgenössischer baulicher Eingriffe für die Nachkommen "ungeschmälert" (Art. 6

NHG) zu erhalten und irreversible Schäden zu vermeiden. Es geht also nicht darum, ein Ortsbild gleichsam „einzufrieren“, sondern unter Schonung der historischen Baustrukturen weiterzuentwickeln.

Was heisst nun konkret, die dem Schutz der Ortsbilder durch das ISOS eingeräumte Priorität könne nur in Frage gestellt werden, wenn sich ein gewichtiges, das Interesse an der Erhaltung überwiegendes öffentliches Bedürfnis nachweisen lässt? Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, Änderungen der Nutzungsvorschriften bedingen nicht zwingend konkurrierende Interessen von nationalem Gewicht. Auch gut dokumentierte öffentliche Interessen von kantonaler oder nationaler Bedeutung können Schutzinteressen gemäss ISOS überwiegen, solange Kanton und Gemeinden keine Bundesaufgaben wahrnehmen. Deshalb bedarf es bei Planungsprozessen jeweils eines frühzeitigen Dialoges zwischen Gemeinde, Grundeigentümer und den Fachstellen, wie sich Zielkonflikte zwischen baulicher Veränderung und dem Schutz von Ortsbildern entschärfen lassen. Das ISOS soll für die Gemeinden Motivation sein, klare Entwicklungsstrategien zu formulieren, die in den letztlich oft vom Bundesgericht zu treffenden Interessabwägungen gegenüber den Schutzzielen des Bundes bestehen können. Denn häufig fehlen klare Entwicklungsstrategien der Gemeinden. Ohne diese kann eine Interessenabwägung überhaupt werden vorgenommen.

Das ISOS hält deutlich fest, dass ein Ortsbild mehr als die Summe seiner Einzelteile ist. Dies bedeutet, dass sämtliche Planungen und Bauaktivitäten mit Sorgfalt auszuführen sind. Das gilt bereits für kleine Eingriffe, sofern diese das Ortsbild zu stören vermögen. Zugleich ist jedoch festzuhalten, dass sich über die Aussagen, Hinweise und Empfehlungen des ISOS keine integrale Unterschutzstellung konstruieren lässt. Das ISOS spricht von Erhaltungszielen und nicht von Vorgaben.

Deshalb müssen die im ISOS formulierten Erhaltungsziele in Abwägung mit den Entwicklungszielen in der Nutzungsplanung mit konkreten Zonenvorschriften, wie sie oben aufgeführt wurden, parzellenscharf und grundeigentümerverbindlich umgesetzt werden. Aus Erhaltungssicht zentral für die Beurteilung ist der aktuelle Zustand des betroffenen Gebietes oder Gebäudes. Dies ist vor allem bedeutsam, wenn einzelne vom ISOS erfasste Gebiete oder Gebäude seit der Inventarisierung starken Veränderungen unterlagen, Gebäude etwa umgebaut, Gebiete nachverdichtet oder gänzlich überbaut wurden und dadurch einen völlig neuen Charakter erhielten. Mit den gewählten Massnahmen zur Umsetzung des ISOS ist diesen bereits erfolgten baulichen Entwicklungen innerhalb der ISOS-Gebiete gebührend Rechnung zu tragen.

Die Berücksichtigung des ISOS bedeutet demnach nicht, dass die im Inventar ausgeschiedenen Schutzperimeter auf kommunaler Ebene vollumfänglich als Schutzgebiete ausgeschieden werden müssen. Die Gemeinden haben jedoch in ihren Interessensabwägungen die Aussagen, Hinweise und Empfehlungen des ISOS zu den einzelnen Perimetern und ihren Umgebungen in gebührender Qualität und Vertiefung zu reflektieren und raumwirksame Vorhaben auf mögliche Zielkonflikte mit den aus dem ISOS abgeleiteten Schutzzielen zu überprüfen. Die in diesem Prozess getroffenen Entscheidungen müssen im Planungsbericht begründet und dokumentiert werden (vgl. Planungsanweisung).

5.11. Objektblatt S 4.1 Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (Anpassung)

Gemäss Raumb Beobachtung Basel-Landschaft war der Gesamtumfang der Industrie-/Gewerbezone 2014 in sämtlichen regionalen Handlungsräumen geringer als 2010 (<http://raumb Beobachtung.bl.ch/controlling-2010-2014/siedlung/zielerreichung/stand-der-ueberbauung>). Dies ist auf die Umzonung von Arbeitszonen hin zu Wohn- und Wohnmischzonen zurückzuführen. Diese Umzonungen erfolgten in grösserem Masse in den regionalen Handlungsräumen Rheintal, Liestal/Frenkentaler, in geringerem Umfang auch im Birstal oder im oberen Baselbiet. Hier stellt sich denn auch ein zentrales Dilemma der Raumplanung, indem jeweils seitens der Gemeinden entschieden werden muss, ob nach einer Betriebsaufgabe allenfalls eine längere Beibehaltung der ungenutzten Liegenschaft in Kauf genommen oder die Umzonung der Fläche hin zu Wohnen und damit ein Rückgang des Umfangs der Gewerbezone höher gewichtet werden soll. In der Regel wird die zweite Variante gewählt. Der Gesamtumfang der durch Umzonung verloren reiner Arbeitszonen betrug zwischen 2000 und 2014 über 100 ha.

Mit dem Objektblatt S 2.2 werden Entwicklungsgebiete insbesondere an ÖV-affinen Standorten festgelegt. Damit wird beabsichtigt, eine hochwertige Siedlungserneuerung und -verdichtung am richtigen Ort zu erreichen. Dies geschieht prioritär durch Entwicklung, Erneuerung und Verdichtung bestehender Wohn- und Zentrumszonen, aber auch durch Umzonung und Umnutzung/Bebauung von Arbeitsgebieten zu Wohn-, Misch- und Zentrumszonen. Umfangmässig macht dies rund 210 ha aus, wobei die Annahme getroffen wird, dass ein Drittel, also 70 ha innerhalb 15 Jahre umgezont wird.

Gemäss Art. 31 Abs. 3 RPV verfolgt das Gemeinwesen die bauliche Entwicklung, stellt die Nutzungsreserven im weitgehend überbauten Gebiet fest und führt die Übersicht nach. Das Amt für Raumplanung unterstützt die Gemeinden bei diesem Auftrag, indem die Innenentwicklungspotenziale (IEP) alle zwei Jahre im Kontext der Bauzonenstatistik in einem Interview mit den Gemeinden erhoben werden. Diese Erhebung umfasst neben Lage und Umfang der Flächen auch die aktuelle und die angestrebte Nutzung dieser Potenzialgebiete. Insgesamt wurden 2014 Innenentwicklungspotenziale im Umfang von 450 ha identifiziert, wovon gut 300 ha überbaut waren. Knapp 200 ha dieser IEP lagen in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen, gut 180 ha in Arbeitszonen, 60 ha in OeWA-Zonen und 10 ha in übrigen Bauzonen. Die Gemeinden streben in den IEP insgesamt 335 ha für Wohnnutzung, 100 ha für Arbeitsnutzung und rund 5 ha für OeWA-Zonen an. Die übrigen Flächen wurden nicht definiert. Dies bedeutet, dass auf den Flächen der IEP per Saldo aus Sicht der Gemeinden weitere 80 ha an reinen Arbeitszonen und gut 50 ha an OeWA-Zonen für Wohnnutzungen umgezont werden sollen. Auch in der jetzigen Vorlage gibt es diverse Entlassungen von Arbeitsgebieten aus dem kantonalen Richtplan im Umfang von ca. 48 ha, was Voraussetzung für die Umzonung von reinen Arbeitszonen zu Wohn-, Misch- und Zentrumszonen ist (vgl. weiter unten).

All dies zeigt, dass die Arbeitszonen unter Druck sind. Allerdings ist es sehr schwierig, abzuschätzen, wieviel an reinen Arbeitszonen (keine Wohn-Geschäftszonen) es angesichts der weiteren Tertiärisierung bedarf bzw. wie viele Flächen langfristig für Gewerbe und Industrie bereitgestellt werden müssen. Grundsätzlich gilt es zu verhindern, dass mangels Arbeitszonen – aufgrund von Umnutzungen hin zu Wohnnutzungen – zu einem späteren Zeitpunkt wieder eingezont werden muss. Zum einen würden dadurch die Ziele und Grundsätze der Raumplanung unterlaufen. Zum anderen wäre es schwierig, weitere Standorte für Gewerbe mit ebenbürtiger Lagequalität (insbesondere Erschliessung) zu finden.

Diese recht umfangreiche "Erosion" der Gewerbegebiete, welche in der Regel die Auslastung der WMZ senkt, soll zumindest in den strategisch wichtigen Arbeitsgebiete, den Arbeitsgebieten von kantonalen Bedeutung, reduziert oder zumindest kontrolliert umgezont werden. Aus diesem Grund soll die in Planungsgrundsatz c) festgelegte regierungsrätliche Kompetenz der Umwidmung reiner Arbeitsgebiete zu Gebieten mit Wohn-, Misch- und Zentrumsnutzungen, sofern ein Gesamtkonzept für die vorgesehene Umnutzung vorliegt und die ÖV-Erschliessungsgüte ausreichend ist, im Rahmen einer Quartierplanmutation beibehalten werden. Bei der Genehmigung des Quartierplans muss der Regierungsrat zudem die Auslastung der WMZ im Auge behalten. Diese darf gemäss Art. 5a RPV ja nicht unter 100% fallen. Zudem muss er im Regierungsratsbeschluss zum Quartierplan das Amt für Raumplanung anweisen, die Richtplangesamtkarte fortzuschreiben. Dies bedeutet, dass diese Veränderungen des kantonalen Richtplans keines Landratsbeschlusses bedürfen..

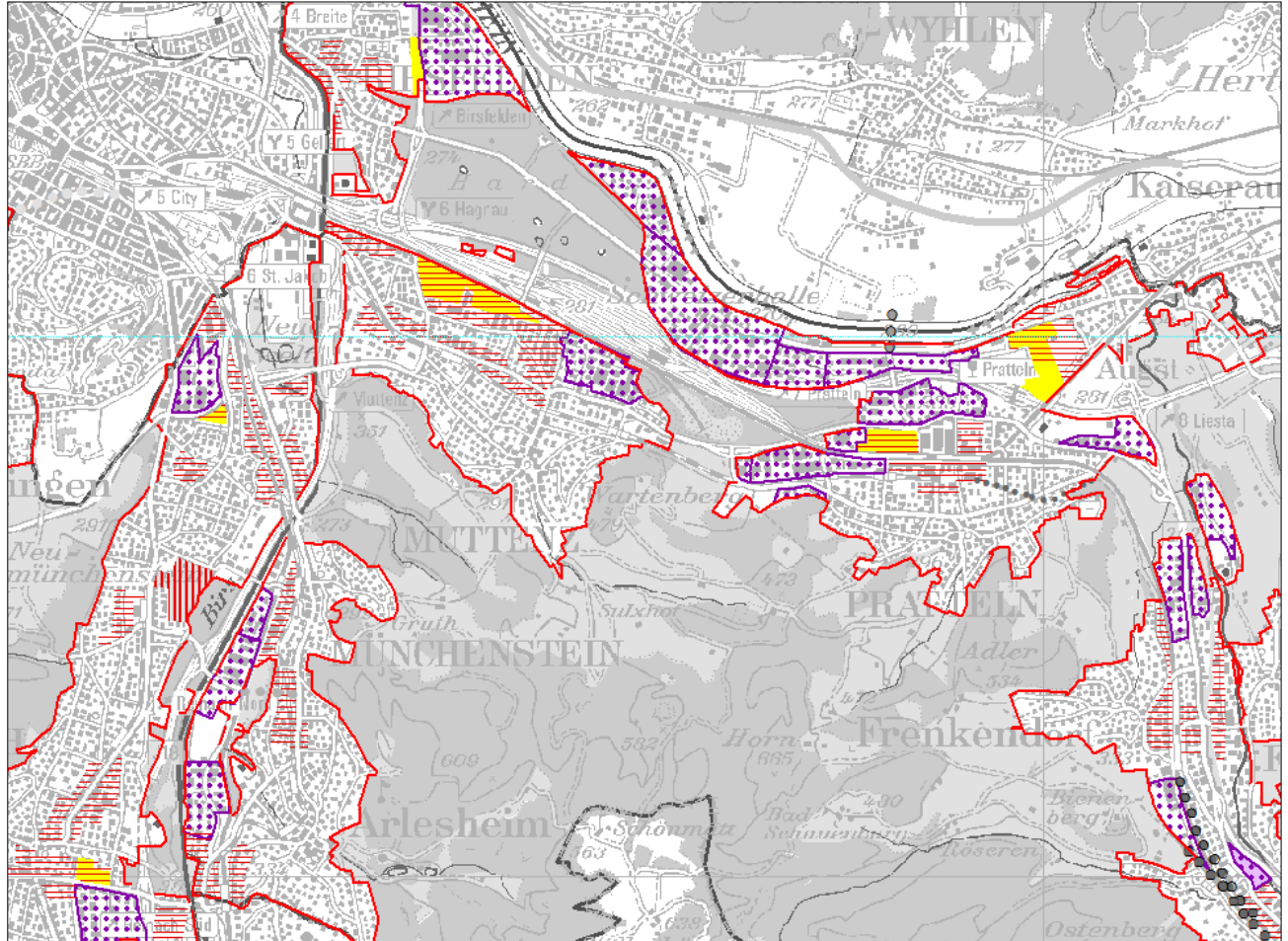
Mit der Richtplananpassung werden nichtsdestotrotz die folgenden Arbeitsgebiete aus dem Richtplan entlassen:

Reinach (Hinterkirch, 4 ha), MuttENZ (Hofacker, 19 ha), Pratteln Mitte (9 ha); Pratteln Salina Raurica (12 ha), Münchenstein (Spenglerareal, 2 ha), Birsfelden, Sternenfeld 2 ha). Zum einen bestehen in diesen Gebieten bereits langjährige Umnutzungskonzepte (Salina Raurica, Münchenstein, Hofacker), zum anderen ist die Lage für eine langfristige Umnutzung zweckmässig (Pratteln Mitte: Bahnhofslage; Hinterkirch: fast vollumfänglich von Wohnnutzung umgeben und deshalb konfliktträchtig). Schliesslich hat auch die geringe Fläche des Arbeitsgebiets Sternenfeld zusammen mit

der Trennwirkung der Sternenfeldstrasse vom übrigen Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung zu seiner Entlassung aus dem Richtplan als Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung geführt.

Neu aufgenommen als Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung und damit langfristig gesichert wird auf Antrag der Gemeinde Liestal und der Region Zukunft Frenketäler das Schildareal (4 ha).

Abb. 14: Aus dem Richtplan bzw. der Richtplankarte entlassene bzw. neue Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung



Legende:

- Arbeitsgebiet von kant. Bedeutung, entlassen
- Arbeitsgebiet von kant. Bedeutung, neu
- Arbeitsgebiet von kant. Bedeutung
- Entwicklungsgebiet

Wie in den Erläuterungen zum Objektblatt S 2.2 bereits ausgeführt, werden die Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung in Reinach (Hinterkirch), Münchenstein (Spenglerareal) und Muttenz (Hofacker), bekannt als Polyfeld, aus dem Richtplan ebenso entlassen wie Teile des Gebiets Pratteln Mitte unmittelbar nördlich des Bahnhofs Pratteln sowie im Gebiet Salina Raurica, (vgl. Abb. 12). Aufgrund der guten Lage (insbesondere Erreichbarkeit) fast sämtlicher Gebiete besteht hier ein kantonales Interesse einer geeigneten und dichten Mischnutzung. Gemäss Objektblatt S 2.2 werden diese Gebiete als Entwicklungsgebiete bezeichnet, d.h. die Gemeinden müssen bei einer Umnutzung die bauliche Dichte so festlegen, dass die im Objektblatt S 2.2 vorgegebenen Nutzungsdichten ermöglicht werden. Damit ist eine dichte und haushälterische Bodennutzung dieser ehemaligen Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung sichergestellt.

Ebenfalls in Diskussion in Richtung Umnutzung ist das Gebiet Aesch Nord sowie das Gebiet Dreispitz. Beide Gebiete sind im regionalen Entwicklungskonzept Birsstadt zukünftig als Mischgebiete bezeichnet. Für das Gebiet Dreispitz liegt ein Konzept von Herzog & de Meuron vor, welches sukzessive zonenplanerisch umgesetzt werden sollte. Dieses Konzept wird aber durch die Grundeigentümerin, die CMS, nicht mehr weiterverfolgt, weshalb eine Entlassung des Gebiets Dreispitz aus dem Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung ohne neues oder überarbeitetes Konzept nicht zweckmässig erscheint. Die Gemeinde Aesch hat im März 2017 - initiiert durch die Idee eines Architektur- und Immobilienbüros – die Erarbeitung eines Umnutzungskonzeptes für das Gebiet Aesch Nord in Auftrag gegeben. Es soll durch die Gemeindeversammlung in Form einer Teilrevision des kommunalen Richtplans verabschiedet werden. Allerdings wird die Gemeinde nachzuweisen haben, inwieweit die vorgesehenen kantonalen Infrastrukturmassnahmen im Raum Aesch Nord (Vollanschluss Aesch, Zubringer Aesch Pfeffingerring), welche auf die Arbeitsnutzung von Aesch Nord ausgerichtet sind, mit der vorgesehenen Umnutzung hin zu einer Wohn-Arbeitsnutzung von Aesch Nord abgestimmt sind. Aus diesem Grund erscheint aus Sicht des Regierungsrats eine Entlassung des Gebiets Aesch Nord aus dem kantonalen Richtplan ohne vorgängige Prüfung des Konzepts nicht zweckmässig.

Wird die Nutzung der entlassenen Gebiete weiterhin eine reine Arbeitsnutzung sein, haben die Gemeinden in ihren Zonenvorschriften die bauliche Nutzung so festzuschreiben, dass eine Mindestnutzung gemäss neuer Planungsanweisung a) sichergestellt ist. Dabei ist von 30 m² / Beschäftigte auszugehen. In der Regel ist dies bereits heute der Fall, indem in Arbeitszonen durch die Gemeinden in der Regel keine Nutzungs- oder Bebauungsziffern festgelegt werden, sondern lediglich ein Mass für die Höhe. Dies bedeutet, dass lediglich die Mindestabstände zur Parzellengrenze eingehalten werden müssen und somit die baurechtlichen Voraussetzungen für eine dichte Bebauung vorhanden sind.

Die Streichung der alten Planungsanweisungen a) und b) schliesslich, wonach der Kanton zusammen mit den Standortgemeinden im Raum Aesch-Reinach bzw. Allschwil ein Nutzungs- und Erschliessungskonzept erarbeitet, erfolgt aufgrund der aktuellen kantonalen und regionalen Planungen. So sehen das regionale Entwicklungskonzept Birsstadt sowie das Agglomerationsprogramm Basel für die Birsstadt entsprechende Infrastrukturmassnahmen (Vollanschluss Aesch, Zubringer Aesch Pfeffingerring, Teilumfahrung Reinach Süd, Tramspange Reinach Dornach) vor, welche bereits im Richtplan enthalten sind oder in der nächsten Anpassung in den kantonalen Richtplan (Anpassung an das Agglomerationsprogramm 3. Generation) aufgenommen werden sollen. Ähnliches gilt für den Raum Allschwil, in welchem die Planung für den Zubringer Bachgraben-Nordtangente in vollem Gang ist und mit anderen Verkehrsvorhaben kurz- bis mittelfristig ergänzt werden soll (Tunnel Allschwil, Tram Allschwil - Letten, ÖV-Korridor Bachgraben).

5.12. Objektblatt L 2.3 Wald (Anpassung)

Die Erhaltung des Waldes ist in der eidgenössischen Bundesverfassung und der Waldgesetzgebung verankert (Gesetzesauftrag). Gemäss dem Bundesgesetz über den Wald (WaG; SR 921.0) kennt die Schweiz den dynamischen Waldbegriff. Dies bedeutet, dass Wald unabhängig von raumplanerischen Überlegungen und Festsetzungen überall entstehen kann. Zur Verbesserung der Rechtssicherheit und zum Schutz von Baugrundstücken wurde mit dem Waldgesetz von 1991 im Siedlungsgebiet die Möglichkeit zur Ausscheidung von statischen Waldgrenzen geschaffen. Im Kanton Basel-Landschaft wurden daher seit 1999 entlang von Bauzonen statische Waldgrenzen festgelegt. Diese legen verbindlich fest, wo die Grenze des Waldes verläuft und sollen verhindern, dass Bauland, oder Teile davon, zu Wald werden können (Bauen nicht möglich, massiver Wertverlust). Die Abgrenzung von Wald und Bauland ist heute weitestgehend abgeschlossen.

Mit der am 16. März 2012 beschlossenen Änderung des eidgenössischen Waldgesetzes wird den Kantonen die Möglichkeit gegeben, statische Waldgrenzen auch ausserhalb der Bauzonen einzuführen, um eine unerwünschte Zunahme des Waldes zu verhindern.

Der Kanton Basel-Landschaft hat, verglichen mit der grossen Mehrheit der Schweizer Kantone, einen sehr hohen Waldanteil (40%). Rund 20'430 ha der Kantonsfläche sind mit Wald bedeckt,

Tendenz zunehmend. Insbesondere, aber nicht ausschliesslich, in den ländlichen Kantonsteilen wächst der Wald in ökologisch wertvolle Flächen und landwirtschaftliches Kulturland ein. Zwischen den Jahren 2000 und 2014 hat die Waldfläche im Kanton um rund 700 ha (+3.5%) zugenommen [Statistisches Amt des Kantons Basel-Landschaft, 2015]. Dies entspricht einer Fläche von knapp 1'000 Fussballfeldern.

Zum Schutz der landwirtschaftlichen und ökologisch wertvollen Flächen ist eine weitere Zunahme des Waldes deshalb unerwünscht. Auch aus raumplanerischer Sicht ist es zweckmässig, Vorkehrungen zu treffen, damit die Waldfläche innerhalb des Kantons nicht mehr ungewollt zunimmt. Zu diesem Zweck sollen im gesamten Kantonsgebiet statische Waldgrenzen entlang von Nutzungszonen eingeführt werden. Das Objektblatt wird entsprechend angepasst (vgl. Planungsgrundsatz c), Planungsanweisung c) und örtliche Festlegungen).

Das aktuell gültige kantonale Waldgesetz sieht vor, statische Waldgrenzen lediglich entlang von Bauzonen und deren unmittelbaren Umgebung festzusetzen (§ 4 kWaG). Daher soll, zusätzlich zur vorliegenden Richtplananpassung, ebenfalls die Grundlage zur Ausscheidung statischer Waldgrenzen entlang von Nutzungszonen im kantonalen Waldgesetz geschaffen werden. Das Verfahren nach welchem die Waldgrenzenkarten erlassen und überprüft werden sollen, ist in der kantonalen Waldverordnung konkretisiert.

Mit der Ausscheidung von statischen Waldgrenzen soll in erster Linie der Wald in seiner Fläche und räumlichen Verteilung langfristig gesichert werden (Walderhaltung). Weiter ergeben sich aus der Festlegung von statischen Waldgrenzen koordiniert mit der amtlichen Vermessung (AV93) folgende Vorteile:

- Durch die statischen Waldgrenzen entsteht eine klare rechtliche Grundlage welche die Rechtssicherheit erhöht und den täglichen Vollzug der Gesetzgebung vereinfacht.
- Die Landwirtschaft profitiert von den statischen Waldgrenzen insofern, dass sich die subventionsberechtigten Flächen klar vom Wald unterscheiden lassen und landwirtschaftliches Kulturland, wie auch ökologisch wertvolle Flächen vor einer rechtlichen Verwaldung besser geschützt sind. Eingewachsene Flächen ausserhalb des Waldes können ohne Rodungsbewilligung in den Ursprungszustand zurücküberführt werden.
- In der amtlichen Vermessung existiert neben „Wald“ eine Kategorie „Fläche mit übriger Bestockung“. Während der Wald durch die Waldgesetzgebung geschützt ist, fällt ein allfälliger Schutz der übrigen bestockten Flächen in die Zuständigkeit des Natur- und Heimatschutzgesetzes. Die aus naturschützerischer Sicht wertvolle Dynamik bleibt somit unter dem Schutz des Natur- und Heimatschutzgesetzes weiterhin bestehen. Mit der Ausscheidung der statischen Waldgrenzen können die Zuständigkeiten klar geregelt und die heute bestehenden Graubereiche (Übergang Wald zu übrig bestockten Flächen) eliminiert werden.
- Aufgrund der Koordination mit der AV93 können Synergien genutzt und die anfallenden Kosten gering gehalten werden.

5.13. Objektblatt G 1.4, Salina Raurica, Verkehr

„...einen möglichst hohen öV-Anteil anzustreben.“

Die feste Vorgabe eines Modalsplits von 35% wird gestrichen und durch ein qualitatives Ziel ersetzt (vgl. dazu Kapitel 10.2).

Die Aufwertung des Gebietes Salina Raurica mit modernem und leistungsfähigem ÖV ist einerseits durch die S-Bahn-Haltestelle Salina Raurica direkt im Planungsgebiet belegt. Dasselbe gilt für die Anbindung des neuen Hotspots, Coop Lobos mit rund 700 Mitarbeitenden, über eine neue Bushaltestelle direkt an die Achse Liestal - Augst - Pratteln - Basel.

Zudem hat der Regierungsrat das Generelle Projekt zur Tramverlängerung von Pratteln nach Augst an den Landrat überwiesen. Der öffentliche Verkehr wird in der Salina Raurica für die Er-

schliessung von Betrieben und Wohnungen also stetig und dynamisch ausgebaut: Die Dichte der ÖV-Erschliessung wächst mit der Verdichtung der Nutzungen im gesamten Projektperimeter.

Dagegen ergibt die Vorgabe eines fixen Modalsplit-Ziels für den ganzen Raum ein starres und in der festgelegten Grösse von 35% völlig unrealistisches Planungs-Korsett. Alle Untersuchungen und Prognosen des Tiefbauamtes aus den vergangenen acht Jahren weisen nach, dass das im Richtplan festgelegte Ziel im heutigen rechtlichen Rahmen der bestehenden Gesetze nicht erreichbar ist.

Voraussetzung für die Erreichung des Ziels wären Verbote (keine Parkplätze, keine PW-Zufahrten) oder Gebote (autofreies Wohnen und Arbeiten); mit Anreizsystemen und planerischen Massnahmen allein könnte das anvisierte Ziel nicht erreicht werden. Das belegen auch die Erfahrungen etwa im Kanton Zürich: Der Modalsplit im Glatttal/ZH erreicht trotz massiver Investitionen in Bahn und Tram gegenwärtig etwa 21%, jener am Flughafen Zürich/Kloten etwa 24%.

5.14. .Übrige Objektblätter

Der Bund verlangt, der Kanton habe den gesamten Richtplan auf das neue Raumkonzept Basel-Landschaft auszurichten und in den jeweiligen Objektblättern den Verweis auf das Konzept der räumlichen Entwicklung und die inhaltlichen Abstimmung mit dem neuen kantonalen Raumkonzept zu überprüfen. Die textlichen Anpassungen jeweils in B. Ziele sind in diesem Kontext zu verstehen.

Die verlangten Anpassungen erstrecken sich auf folgende Objektblätter:

Objektblatt S 4.2	Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken (Anpassung)
Objektblatt S 5.1	Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen (Anpassung)
Objektblatt S 5.2	Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen (Anpassung)
Objektblatt S 5.3	Sport und Erholungszentrum St. Jakob (Anpassung)
Objektblatt L 1.1	Aufwertung Fließgewässer (Anpassung)
Objektblatt L 1.3	Naturgefahren (Anpassung)
Objektblatt L 2.1	Landwirtschaftsgebiet (Anpassung)
Objektblatt L 2.2	Fruchtfolgeflächen
Objektblatt L 2.3	Wald (Anpassung)
Objektblatt L 3.1	Vorranggebiet Natur (Anpassung)
Objektblatt L 3.2	Vorranggebiet Landschaft (Anpassung)
Objektblatt L 4.1	Ausflugsziel im Jura (Anpassung)
Objektblatt L 4.2	Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet (Anpassung)
Objektblatt V 2.1	Übergeordnete Projekte (Anpassung)
Objektblatt V 2.2	Kantonsstrassennetz (Anpassung)
Objektblatt V 2.3	Schienennetz (Anpassung)
Objektblatt V 3.1	Kantonale Radrouten (Anpassung)
Objektblatt V 3.2	Wanderwege (Anpassung)
Objektblatt V 3.3	Fusswege (Anpassung)
Objektblatt V 3.4	Historische Verkehrswege (Anpassung)
Objektblatt VE 1.1	Grundwasser (Anpassung)
Objektblatt VE 1.2	Abbau (Anpassung)
Objektblatt VE 1.3	Mobilfunkanlagen (Anpassung)
Objektblatt VE 2.1	Energie (Anpassung)
Objektblatt VE 2.2	Elektrische Übertragungsleitungen (Anpassung)
Objektblatt VE 2.3	Rohrleitungen (Anpassung)
Objektblatt VE 3.1	Deponien (Anpassung)
Objektblatt G 1.1	Salina Raurica, Arbeitsgebiete (Anpassung)
Objektblatt G 1.2	Salina Raurica, Wohngebiete (Anpassung)
Objektblatt G 1.3	Salina Raurica, Landschaft (Anpassung)
Objektblatt G 1.4	Salina Raurica, Verkehr (Anpassung)

5.15. Anpassung Richtplangesamtkarte

Die planlichen Neufestlegungen in der Richtplankarte umfassen:

- Festlegung des Siedlungsgebiet (Objektblatt S 1.1)
- Festlegung des Bauzonenerweiterungsgebiets (Objektblatt S 1.1)
- Festlegung der Entwicklungsgebiete (Objektblatt S 2.2)
- Festlegung der Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (S)

Die materiellen Begründungen dazu finden sich in Kapitel 5.2, 5.3, 5.6 sowie in Kapitel 5.10.

Die aus der Richtplan-Gesamtkarte gestrichenen Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung in Reinach (Hinterkirch), Muttenz (Hofacker) und in Pratteln (Teile des Gebiets Pratteln Mitte unmittelbar nördlich des Bahnhofs) sind entsprechend nicht mehr als solche bezeichnet, sondern nur noch als ordentliche Arbeitsgebiete.

6. Abschätzung der finanziellen Folgen für den Kanton

Die Schaffung der nutzungsplanerischen Voraussetzungen für eine Erhöhung der Einwohner und Beschäftigten ist grundsätzlich eine kommunale Angelegenheit, an der sich der Kanton nicht beteiligt.

Eine weitere Aufgabe besteht in der Bildung von Planungsregionen, innerhalb derer die Gemeinden sich zu planerischen Fragen abstimmen. Zurzeit ist dies ebenfalls eine rein kommunale Angelegenheit, abgesehen von rechtssetzenden Aufgaben. Allenfalls können sich Änderungen durch eine zukünftige rechtliche Formalisierung der Regionalplanung ergeben. Bevor die Rechtsetzung nicht weiter fortgeschritten ist, lassen sich keine konkreteren Angaben zu allfälligen Folgekosten machen.

Bei der Einführung von flächendeckenden statischen Waldgrenzen handelt es sich um ein einmaliges Verfahren. Der Kanton soll dabei für die Kosten der Erstausscheidung der statischen Waldgrenzen aufkommen, da primär die kantonale Verwaltung in ihrer täglichen Tätigkeit von deren Ausscheidung profitiert. Das Amt für Wald besitzt bereits exakte Grundlagen zum Verlauf der Waldrandlinien. Diese werden gemäss kantonalen Waldfeststellungsrichtlinien aus den aktuellen Luftbildern abgeleitet. Die Ausscheidung der statischen Waldgrenzen soll zeitlich und räumlich auf die amtliche Vermessung (AV93) abgestimmt werden. Aufwand reduzierende Synergien können genutzt werden bei der gemeinsamen öffentlichen Auflage (AV93 und Waldfeststellungen) und bei der Behandlung möglicher Einsprachen. Weiter erfolgen dadurch eine transparente Information und ein koordinierter Einbezug der Betroffenen. Auf die entsprechenden Synergien wurde bereits in der Landratsvorlage 2015-107 vom 10. März 2015 zur AV93 3. Etappe hingewiesen. Die Nutzung der oben genannten Synergien führt demnach nicht zu einer Reduktion bereits heute laufender Verfahren. Es geht um die Möglichkeit, den für die Ausscheidung der statischen Waldgrenzen entstehenden Aufwand stark zu reduzieren.

Für das Verhindern des Einwuchses sind im Übrigen grundsätzlich die Eigner verantwortlich.

7. Abschätzung der finanziellen Folgen für die Gemeinden

Mit den Vorgaben des Raumplanungsgesetzes des Bundes, welche durch den Richtplan umzusetzen sind, werden erhöhte Anforderungen an die Planung gestellt. Dies gilt insbesondere für die Umsetzung der Vorgaben des kantonalen Richtplans, eine „**hochwertige** Siedlungsentwicklung nach innen“ zu bewirken. Dies könnte zu erhöhten Planungskosten bei den Gemeinden führen.

Bei der Ausscheidung der statischen Waldgrenzen fallen für die Gemeinden keine Kosten an.

8. Abschätzung der Folgen für die KMU (Regulierungsfolgenabschätzung)

Mit dieser Landratsvorlage schafft der Kanton die richtplanerische Voraussetzung, dass der erforderliche Wohnraum verstärkt innerhalb der heute rechtskräftig ausgeschiedenen Wohnzonen erfolgt. Das Siedlungswachstum in die Fläche soll zugunsten einer besseren Ausnutzung der inneren Reserven eingedämmt werden. Dabei steht der Umbau der bestehenden Siedlungen im Vordergrund. Dies ist anspruchsvoll. Für KMU besteht die Chance auf neue Aufträge und regionale Wertschöpfung. Negative Folgen für KMU ergeben sich nicht.

9. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

9.1. Übersicht über die eingegangenen Stellungnahmen

Insgesamt gingen 148 Stellungnahmen ein. Diese verteilen sich wie folgt:

– Bund (Bundesamt für Raumentwicklung)	1
– Grenznahe Ausland	3
– Nachbarkantone und deren Gemeinden	5
– Regionen	4
– Gemeinden	60
– Verbände	18
– Parteien	7
– Private	50

Aus Sicht des *Bundes* legt der Kanton neben der eigentlichen Richtplanvorlage zum Siedlungsgebiet im Grundlagenbericht „Raumkonzept Basel-Landschaft“ und in der Landratsvorlage umfassend dar, auf welchen Analysen und Überlegungen die Richtplananpassung beruht. Gemäss Vorprüfungsbericht gibt es mit einer Ausnahme (Raumkonzept: Bevölkerungswachstum im ländlichen Raum zu hoch) keine Inhalte, die nicht genehmigungsfähig wären. Allerdings sind vereinzelt gewisse Ergänzungen und Überprüfungen erforderlich. Diese werden später unter den einzelnen Objektblättern aufgeführt.

Das *grenznahe Ausland* und die *Nachbarkantone* haben mit Ausnahme des Kantons Basel-Stadt keine Einwände. Haupteinwände von *Basel-Stadt* sind die gleichmässige Bevölkerungsverteilung und zu wenig konkrete Aussagen im Raumkonzept zur Landschaft. Gleichzeitig wird angeregt, einen auf die angrenzenden Gemeinden von Basel-Stadt ausgerichteten neuen Raumtyp „Kernstadt“ festzulegen.

Folgende vier *Regionen* haben sich geäußert: Laufental, Birsstadt, Leimental und die Frenkentäler. In allen Stellungnahmen wird bedauert, dass sowohl für die überkommunale Regionalplanung wie auch für die Thematik Verdichtung und Baulandmobilisierung nicht gleichzeitig zum Richtplan Lösungen zur Anpassung des Raumplanungs- und Baugesetzes präsentiert wurden. Sie fordern ein schnelles Beheben dieses Defizits. Ausserdem seien Siedlung und Verkehr ungenügend aufeinander abgestimmt, wobei diese Forderungen teilweise mit konkreten Infrastrukturvorhaben, der Schaffung von „siedlungsorientierten Strassenräumen“ oder mit der Ergänzung von Raumtypen (z.B. ländlichen Entwicklungsachsen) gekoppelt werden. Ansonsten begrüsst das Laufental den Richtplanentwurf im Wesentlichen, während die übrigen Teilräume weitere, zum Teil regionenspezifische Forderungen z.B. zu den Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung (Mischnutzung statt nur reine Arbeitsnutzung), Standorten für Hochhäuser (Verhältnis zum Hochhauskonzept, Sicherstellung Qualitäten) oder Ortsbildschutz (nicht nur Schutz sondern primär auch Rahmenbedingungen für die Entwicklung hin zu lebendigen Ortskernen) formulieren.

Der Stellungnahme der *Region Laufental* schliessen sich Dittingen, Laufen, Liesberg, Nenzlingen, Roggenburg, Röschenz und Zwingen an. Die Stellungnahme der *Birsstadt* wird von den Gemeinden Aesch, Pfeffingen, Reinach, Arlesheim, Münchenstein und Birsfelden unterstützt. Hinter die Stellungnahme der *Verkehrs- und Raumplanungskommission Leimental* (VRKL) stellen sich explizit die Gemeinden Allschwil, Binningen, Oberwil, Schönenbuch und Therwil. Der Stellungnahme der *Region Zukunft Frenkentäler* schliessen sich die Gemeinden Liestal, Lupsingen, Ramllinsburg, Ziefen, Niederdorf, Reigoldswil und Titterten an.

Von den 60 *Gemeinden*, die sich zum Entwurf des KRIP äussern, schliessen sich 11 Gemeinden explizit der Stellungnahme des Vereins Basellandschaftlicher Gemeinden an (VBLG) und mit ihnen diejenigen 26 Gemeinden, die sich überhaupt nicht zum KRIP äusserten. Die kommunalen Stellungnahmen spiegeln oft die regionalen, auch bei denjenigen Gemeinden, die die Stellungnahme

der Region nicht explizit unterstützen. Häufigste Themen in den Stellungnahmen sind nebst der mangelnden Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr der Verlust der Gemeindeautonomie im Zuge der RPG-Revision, die Dominanz des Ortsbildschutzes gegenüber dem Thema der Ortskernentwicklung, sowie die Frage, was – zusätzlich zu den rechtskräftigen Bauzonen – zum Siedlungsgebiet gehören solle. Hier stehen insbesondere Zonen, die keiner Nutzung zugewiesen sind (früher Bauzonen 2. Etappe), zur Diskussion. Auch besteht in zahlreichen Gemeinden der Regionen Oberbaselbiet und Liestal-Frenkentäler die Haltung, dass sich die Gemeinden generell zu wenig (in die Fläche) entwickeln könnten, während in den Gemeinden des inneren Korridors die Forderung gestellt wird, dass angesichts der zu geringen unüberbauten Bauzonenreserven die Möglichkeit gegeben sein sollte, ohne Kompensationen einzonen zu können. Der überwiegende Teil der Gemeinden unterstützt zudem das Vorhaben, dass im gesamten Kanton statische Waldgrenzen gelegt werden können, um das Landwirtschaftsland zu schützen.

Die *Verbände* legen je nach Provenienz unterschiedliche Schwerpunkte in ihren Vernehmlassungen. So beurteilen die *Umweltverbände* den Richtplanentwurf in der vorliegenden Form als untaugliches Mittel, um die Siedlungsentwicklung in die Fläche zu begrenzen. Zum einen sei die hohe Bevölkerungsprognose unbegründet, zum anderen sei dasselbe relative Wachstum in sämtlichen Regionen nicht sachgerecht, und es seien auch keine projektbezogenen Erweiterungen des Siedlungsgebiets – schon gar nicht in Vorranggebieten Landschaft – zuzulassen. Überdies seien die minimalen Dichtewerte zu erhöhen und das Objektblatt Wald, soweit es statische Waldgrenzen im gesamten Kanton betrifft, zu verwerfen sowie Siedlung und Verkehr aufeinander abzustimmen. Der *Bauernverband beider Basel* sowie der *landwirtschaftliche Verein Biel-Benken* unterstützt umgekehrt das Vorhaben, überall im Kanton statische Waldgrenzen ausscheiden zu können. Sie setzen sich aber auch dafür ein, dass Bauernhofzonen Teil des Siedlungsgebiets sein können. Der *SIA beider Basel* plädiert dafür, dass die stadtnahen Gemeinden mehr Spielraum für Einzonungen haben. *Denkmal- und Heimatschutzkommission (DHK) und Baselbieter Heimatschutz* unterstützen im Grundsatz die Inhalte des Richtplans und ersuchen um diverse Anpassungen des Richtplantextes zu den Themen Ortsbildschutz, ISOS und Hochhäuser. Der *Mieterverband BL* vertritt die Meinung, dass das Bevölkerungswachstum in erster Linie in den bereits jetzt eher dicht gebauten Raumtypen und Regionen realisiert werden und im ländlichen Raum höchstens unterdurchschnittlich ausfallen soll. Mit einer gleichmässigen Entwicklung könnten die im RPG genannten Ziele einer Siedlungsentwicklung nach innen und einer Verdichtung der Siedlungsflächen nicht erreicht werden. Zudem sei ein ausreichendes Angebot an erschwinglichem und verfügbarem Wohnraum mit entsprechenden Massnahmen oder Vorgaben sicherzustellen. Zentrales Anliegen der *Wirtschaftskammer Baselland* sowie der *Handelskammer beider Basel* ist die Ermöglichung von Wachstum durch den KRIP. Es solle sichergestellt sein, dass künftige Einzonungen auch unter den heutigen bundesrechtlichen Vorgaben insbesondere im inneren Korridor ohne grössere Hürden möglich sind. Weiter sei es von Bedeutung, dass die Wirtschaftsentwicklung mittels eines geeigneten Flächenangebots gefördert werde. Dies bedinge, dass die vorgesehenen Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung, aber auch ordentliche Industrie- und Gewerbezone in den Gemeinden, optimal auf die Bedürfnisse der kantonalen Wirtschaft und Gesellschaft abgestimmt und erschlossen würden. Konflikträchtige Mischgebiete werden abgelehnt. In der Raumplanung müsse es grundsätzlich um Trassensicherung und nicht mehr um das Gegeneinander-Ausspielen von MIV und ÖV gehen. Die im bisherigen Richtplan geltenden Ansichten, dass der ÖV (und der Langsamverkehr) gegenüber dem MIV mit Vorrang gefördert werden soll, lehnt die Wirtschaftskammer deshalb dezidiert ab. Zusammen mit dem *Hauseigentümerverband* werden zusätzlich die im Richtplan vorgeschlagenen Schutz- und Qualitätsanforderungen an die Siedlung als zu weitgehend abgelehnt.

Insgesamt äussern sich sieben *Parteien* zum KRIP-Entwurf. Während sich die *Grünen*, die *SP* und die *EVP* tendenziell auf die Stellungnahmen der Umweltverbände abstützen, lehnen sich *FDP* und *SVP* tendenziell an die Stellungnahme der Wirtschaftsverbände an. Sie begrüssen die Stossrichtung des kantonalen Richtplans, insbesondere das Bevölkerungsszenario hoch und die Verteilung der Bevölkerung und den Ortsbildschutz in der vorliegenden Form. Das Objektblatt Ortsbildschutz zeige aus Sicht *SVP* einen pragmatischen Weg im Umgang mit der historischen Bausubstanz auf, während für die *FDP* die Gemeindeautonomie zu eingeschränkt wird. Die *BDP* begrüsst die Stoss-

richtung des KRIP-Entwurfs, bemängelt aber ebenfalls, dass die Gemeindeautonomie eingeschränkt werde. Die CVP begrüsst, dass die Lage und Grösse der Bauzonen in Abhängigkeit der prognostizierten Wohnbevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung über die Gemeindegrenzen hinweg abzustimmen sind. Das Ziel sollte hingegen sein, kurze Arbeitswege zu generieren und den Pendlerverkehr aus dem ländlichen Raum hin zu den Regionalzentren einzudämmen. Auf diesen Aspekt gehe der Richtplan zu wenig ein. Die meisten Parteien bedauern, dass die rechtlichen Instrumente zur Umsetzung der Verdichtungsziele, zur Baulandverflüssigung sowie zur Mehrwertabgabe noch nicht vorliegen.

47 der 50 Stellungnahmen der *Privaten* betreffen Personen, die in der Vergangenheit von Auszonungen betroffen waren und deren Grundstücke heute in einer Zone, deren Nutzung noch nicht bestimmt ist (gemäss § 19 Abs. 1 lit. f RBG), oder in einer Bauerhofzone liegen. Beide Zonentypen stellen Nichtbauzonen dar. Die Betroffenen argumentieren, dass ihnen im Laufe des Prozesses seitens der Gemeinden eine Wiedereinzonung versprochen worden sei und sie sich jetzt betrogen fühlten. Sie fordern konkret, dass die betreffenden Zonen in der Richtplankarte als Siedlungsgebiet ausgeschieden würden. Räumlich konzentrieren sich die Einwände überwiegend auf die Gemeinden Seltisberg, Pratteln und Biel-Benken. Die übrigen drei Stellungnahmen wurden von den Planungsbüros Sutter AG, Holzemer Raumplanung AG und Stierli & Ruggli verfasst. Insbesondere die Stellungnahmen der Büros Sutter AG und Stierli & Ruggli dienten zahlreichen Gemeinden als Basis für deren Stellungnahme. Drei Gemeinden schlossen sich explizit der Stellungnahme des Büros Sutter AG an.

9.2. Objektblatt unabhängige Einwände

9.2.1. Rechtliche Grundlagen

In fast sämtlichen Rückmeldungen wird darauf hingewiesen, dass sich mit dem neuen Raumplanungsgesetz des Bundes, aber auch mit dem KRIP neue konkrete Aufgaben stellen, ohne dass auf kantonaler Ebene die entsprechenden gesetzlichen Grundlagen geschaffen werden. Dabei werden folgende Probleme und Themenfelder genannt, für die zum Zeitpunkt der Vernehmlassung keine rechtlichen Grundlagen auf Ebene Kanton bestanden und entsprechend zu schaffen sind:

- Baulandhortung: Baulandverflüssigung; Vorkaufsrecht; vertraglich geregelte Bauverpflichtung; Änderung der Besteuerung, damit Bauland schneller seiner Bestimmung zugeführt wird; automatische Auszonung bzw. bedingte Ein- und Umzonung;
- Verdichtung und Siedlungsentwicklung nach innen: Grenzabstandregelung; geschlossene Bauweise nicht nur in Kernzonen; Vereinfachung des Quartierplanverfahrens zu Gunsten von Innenentwicklungsmassnahmen; Sicherstellung von kostengünstigem Wohnraum; Enteignungsmöglichkeit als Ultima Ratio zur Sicherstellung der Innenentwicklung; Festlegen einer Mindestausnutzung, die bei Baugesuchen erfüllt sein soll; Hochhäuser;
- Stärkung des kommunalen oder regionalen Richtplans als übergeordnetes, koordinierendes Planungsinstrument, da mit zunehmender Anzahl Quartierpläne in einer Gemeinde die ursprüngliche Konzeption der Rahmennutzungsplanung inkl. Verkehrsplanung auseinander zu fallen droht;
- Aussenraumqualitätssicherung: Grünflächenziffer oder andere Instrumente, damit im Baugesuchverfahren Erhaltung und Aufwertung von Freiraumqualitäten eingefordert werden können, Umgebungsplan im Baugesuch, Masterpläne oder Teilrichtpläne für Areal- und Quartierentwicklungen;
- Planungsmehrwertabgabe;
- Mechanismus für flächenhaften Abtausch (Einzonung, Auszonung).

Die Teilrevision des Raumplanungs- und Baugesetzes sowie die Einführung des Mehrwertabgabengesetzes werden in separaten Verfahren behandelt.

9.2.2. Regionalplanung

Die überwiegende Mehrheit der *Gemeinden* bedauert zusammen mit den *Regionen*, dem VBLG, *einigen Parteien* und *Verbänden*, dass der Richtplan-Entwurf und die Landratsvorlage keine Aussagen zu Instrumenten der Regionalplanung machen und darüber hinaus auch im Richtplanentwurf den *Regionen* keine Kompetenzen zugewiesen würden.

Hintergrund des Bedauerns ist einerseits, dass die regionale Abstimmung durch den Kanton vorgenommen werde und nicht in enger Zusammenarbeit mit den betroffenen *Regionen*. Daraus ergäben sich nun Widersprüche zu den räumlichen Entwicklungsvorstellungen der *Regionen*, die sich z.B. in den Frenkentalern oder im Leimental noch in Erarbeitung befinden oder in der Birsstadt bereits beschlossen wurden. In der Stellungnahme des VBLG wird moniert, es sei überdies völlig unklar, was in den regionalen Handlungsräumen noch geplant werden solle, wenn der Kanton alles vorgibt. Es scheint, dass der Regierungsrat nicht bereit sei, tatsächlich Planungskompetenzen an die *Regionen* abzugeben. Der KRIP regle im Gegenteil immer detaillierter, was die *Gemeinden* planerisch zu vollziehen haben. Gewisse Inhalte könnten an die *Regionen* delegiert werden.

Andererseits möchten zahlreiche *Gemeinden* zuerst auch die Konsequenzen regionaler Zusammenarbeit kennen. Die *Gemeinden* müssten in den Handlungsräumen zusammenarbeiten und regional abgestimmte Lösungen erarbeiten. Dies würde einen erheblichen Mehraufwand für die *Gemeinden* bedeuten. Es sei nicht nachvollziehbar, mit welchen Kompetenzen und Instrumenten dies erfolgen soll. Schliesslich gibt es auch wenige *Gemeinden*, die sich auf den Standpunkt stellen, dass über *Regionenbildung* nie abgestimmt und Kostenfolgen nie aufgezeigt worden seien. Es sei schwer nachvollziehbar, dass die Schaffung einer neuen Planungsebene günstiger sein soll und wie dies erfolgen solle. Eine *Gemeinde* beschwert sich zudem, dass der kantonale Richtplan - in Anlehnung an das Gemeinderegionengesetz - von regionalen Handlungsräumen ausgehe, obwohl dieses Gesetz weder beschlossen noch in Kraft gesetzt sei. Es befinde sich im politischen Prozess und sei in zunehmendem Masse nicht mehr unumstritten.

In der Folge wird konkret gefordert,

- dass im KRIP mit einer Planungsanweisung sichergestellt werde, dass der Kanton die rechtliche Voraussetzung schafft, damit *Gemeinden* behördenverbindliche Planungen erarbeiten können.
- dass im Hinblick auf eine effiziente Kommunikation der Interessen des Kantons an die *Gemeinden* und *Regionen* unabhängig vom KRIP eine kompetente Schnittstelle geschaffen werde. Die vielschichtigen und zum Teil gegensätzlichen Interessen der verschiedenen kantonalen Departemente sollten gegenseitig abgewogen und zu einer Gesamtsicht zusammengefasst werden. Der Kanton könnte somit seinen Standpunkt gegenüber den *Regionen* und *Gemeinden* durch eine einzige Stelle effektiv kommunizieren und vertreten.
- dass die Raumplanung als Pilotprojekt der neuen Aufgabenteilung zwischen Kanton und *Gemeinden* genommen und unverzüglich sowie selbstverständlich gemeinsam mit den *Gemeinden* angegangen werde mit dem Ziel, die verbindlichen Vorgaben für die *Regionen* und die detaillierten Regelungen deutlich zu reduzieren.

*Das Thema Regionalplanung bzw. die Aufgabenteilung in der Raumplanung zwischen Gemeinden und Kanton wird in einer Arbeitsgruppe BUD-VBLG bearbeitet, mit dem Ziel, das Raumplanungs- und Baugesetz entsprechend bis Ende 2019 anzupassen. Diese überarbeitete gesetzliche Grundlage wird denn auch nach deren Inkrafttreten bei der nächsten Gesamtrevision des Kantonalen Richtplans, die vier Jahre nach Genehmigung dieser Vorlage durch den Bundesrat erfolgt, vollumfänglich berücksichtigt. Allerdings lassen bereits jetzt diverse Regelungen zu, dass Vorgaben des KRIP durch die *Regionen* übersteuert werden können (z.B. kommunale Bevölkerungsprognosen).*

Im Übrigen sei darauf verwiesen, dass die Kreisplaner im Amt für Raumplanung generell die Ansprechpartner bei Fragen der Nutzungsplanung sind und bei Fachbereich übergreifenden Planungsfragen und -problemen zwischen den betroffenen Amtsstellen koordinieren.

9.2.3. Abstimmung Siedlung und Verkehr

Der *Bund* stellt fest, dass im Rahmen der Anpassungen 2016 der Kanton das Kapitel Verkehr und dessen Objektblätter nicht angepasst hat. Allerdings werde an verschiedenen Stellen der Vorlage eine Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr thematisiert. Zum Leitsatz 3 legt der Kanton fest, dass die Verkehrsplanung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung abzustimmen ist. Hierbei seien die Bahn- und Tramkorridore das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Der Bund macht darauf aufmerksam, dass die Siedlungsentwicklung mehrheitlich auf die bestehenden Verkehrsinfrastrukturen ausgerichtet sein müsse und nicht die Siedlungsentwicklung herangezogen werden sollte, um neue Verkehrsvorhaben zu begründen. Infolge der bestehenden Sättigung der Hochleistungsstrassen und der Hauptverkehrsstrassen sei eine angebotsorientierte Verkehrsplanung angezeigt, da eine nachfrageorientierte Planung zur Verschiebung von Problemen führe. Daher sollte der Kanton nach Auffassung des Bundes in erster Linie über die Siedlungsentwicklung deutlichen Einfluss auf den entstehenden Quell- und Zielverkehr nehmen. Im öffentlichen Verkehr sei der Angebotsausbau der Regio-S-Bahn auf einen ¼h-Takt in den inneren Korridoren geplant. Dieser Ausbauschritt decke sich gemäss der Karte zum STEP Ausbauschritt 2030 mit den Zielen des Bundes.

Im Richtplanentwurf würde in Objektblatt S 1.2 bestimmt, dass bei Neueinzonungen die Siedlungsentwicklung, Verkehr und Freiräume aufeinander abzustimmen seien. Zudem würden für neue Bauzonen in den Planungsanweisungen Mindestanforderungen an die Erschliessung festgelegt. Es bestehe der Grundsatz, dass durch die Gemeinden auszuweisen sei, dass bei Neueinzonungen für die Wohnnutzung diese mindestens mit einer ÖV-Güteklasse von C erschlossen seien. Des Weiteren müsse der Nachweis erbracht sein, dass das übergeordnete Strassennetz das verursachte Verkehrsaufkommen aufnehmen könne. Der Bund bewertet diese Kriterien grundsätzlich positiv.

Während der Kanton für Neueinzonungen klare Vorgaben zur ÖV-Erschliessung vorgibt, fehlten solche Vorgaben bei der Ausscheidung des Siedlungsgebiets. Der *Bund* erachtet es jedoch als zentral, dass bereits die Ausscheidung des Siedlungsgebiets an solche Vorgaben gebunden ist und fordert den Kanton auf, geeignete Vorgaben zur ÖV-Erschliessung zu ergänzen.

Wird berücksichtigt (Objektblatt S 1.1, Planungsgrundsatz a).

Weiter führt der *Bund* aus, der Kanton lege mit dem Objektblatt S 2.2 Entwicklungsgebiete fest, welche an Orten mit „guter bis sehr guter ÖV-Erschliessungsqualität“ realisiert werden sollen. Er fordert den Kanton auf, neben den qualitativen Aussagen zur ÖV-Erschliessung ebenfalls griffige Kriterien für die Mindesterschliessung mit dem ÖV festzulegen.

Wird berücksichtigt (Objektblätter S 1.1 und S 1.2).

Schliesslich weist der *Bund* im Hinblick auf die Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern darauf hin, dass zur Erreichung einer wirkungsvollen inneren Verdichtung nicht nur der ÖV, sondern in einem sehr wesentlichen Masse auch der Langsamverkehr beitragen könne. Im Raumkonzept wäre daher eine programmatische Aussage zur tragenden Rolle des Langsamverkehrs für eine moderne Siedlungsentwicklung nach innen - und dies als eigenständige Verkehrsart (3. Pfeiler der Mobilität), nicht nur in Kombination mit dem ÖV - wünschenswert. Dies könnte mit einem Bezug zu den bereits bestehenden Objektblättern des Richtplankapitels Langsamverkehr / Wegnetze V 3.1 vorgenommen werden. Der Bund wünscht schliesslich, dass sich der Kanton vermehrt mit der Frage auseinandersetzt, wie der durch die angestrebte innere Verdichtung generierte Verkehr künftig bewältigt werden könne. Der Kanton habe mit einer nächsten Richtplananpassung die Auswirkungen der neuen Siedlungsstrategie auf das Mobilitäts- und Strassennetz weiterzubearbeiten und den Richtplan um allfällige Aussagen oder Netzanpassungen zu ergänzen.

Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr erfolgt schwergewichtig im Rahmen des Agglomerationsprogramms innerhalb der Korridore. Mit der jeweiligen Anpassung des Kantonalen Richtplans hat dieser damit eine gute, auch regional abgestimmte Grundlage. Aktuell ist die Richtplananpassung an das Agglomerationsprogramm 3. Generation (AP3) in Vorbereitung. Es ist vorgesehen, die Vorlage Ende 2017 dem Landrat zu unterbreiten. Im 2018 ist vorgesehen, den gesamten Verkehrsteil konzeptionell-strategisch zu überarbeiten, in diesem Zusammenhang das Raumkonzept punktuell zu ergänzen und auch die neuen Zuständigkeiten aufgrund des BIF bzw. NAF im KRIP entsprechend abzubilden, soweit dies nicht bereits in der Anpassung des KRIP an das AP3 erfolgt.

Die Mehrheit der Rückmeldungen (Gemeinden, Regionen, Verbände, Parteien) bezweifelt eine genügende Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr und formuliert gleichzeitig diverse generelle verkehrspolitische sowie infrastrukturorientierte Forderungen.

Die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr ist schwergewichtig im Rahmen des Agglomerationsprogramms innerhalb der Korridore erfolgt.

Die *Umweltverbände* stellen sich auf den Standpunkt, pauschale Hinweise auf eine Abstimmung von Siedlung und Verkehr genügen nicht. Ziel der Koordination von Siedlungsentwicklung und Verkehr müsse die bestmögliche Reduktion des platzverzehrenden und umweltbelastenden MIV sein. Je effizienter die Raumnutzung (Verdichtung), umso effizienter, d.h. platz- und energiesparender müsse auch der resultierende Verkehr organisiert sein. Es brauche konkrete Planungsgrundsätze und -anweisungen. Alle Objektblätter seien deshalb mit Blick auf eine optimale Erschliessung mit den platz- und energieeffizienten Verkehrsformen ÖV, Velo- und Fussverkehr sowie auf die kombinierte Mobilität zu überarbeiten. Einzig eine angebotsorientierte Verkehrsplanung (nicht nachfrage/bedarfsorientiert) beim MIV sei zielführend, weil jede Engpassbeseitigung und Strassenneubauten zu Mehrverkehr und der Auffüllung geschaffener Kapazitäten führen. Insbesondere auch Arbeitszonen seien mit konkreter ÖV-Erschliessung zu verknüpfen, wobei fraglich sei, ob eine Erschliessungsqualität C genüge. Insbesondere sei ein ÖV-Angebot sicher zu stellen, das auch in den relevanten Stosszeiten funktioniert und nicht im Stau stecken bleibt (allenfalls separate ÖV-Infrastruktur wie Busspur etc.). Und auch eine angestrebte Bevölkerungsentwicklung in den ländlichen Regionen erfordere eine entsprechende ÖV-Angebotsqualität. Die Sparmassnahmen des Kantons mit Angebotsausdünnungen in den Randregionen zeigen aber in die genau andere Richtung. Eine Bevölkerungszunahme ohne adäquate ÖV-Erschliessung wird durch die Umweltverbände abgelehnt, wie auch von diversen Oberbaselbieter Gemeinden. Alternativ sei die Verlagerung von Arbeitsplätzen in den ländlichen Raum zu erwägen (*Wittinsburg*).

Das Anliegen der *Wirtschaftsverbände* ist, dass mit dem KRIP die nötigen räumlichen Voraussetzungen für Wachstum geschaffen werden. Es soll sichergestellt sein, dass künftige Einzonungen auch unter den heutigen bundesrechtlichen Vorgaben ohne grössere Hürden möglich sind. Weiter sei es von Bedeutung, dass die Wirtschaftsentwicklung mittels eines geeigneten Flächenangebots gefördert werde. Das bedinge, dass die vorgesehenen Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung, aber auch ordentliche Industrie- und Gewerbezone in den Gemeinden, optimal, d.h. auf die Bedürfnisse der kantonalen Wirtschaft und Gesellschaft abgestimmt, erschlossen werden. Die immer weiter steigende Mobilität könne in Zukunft nur noch im engen Verbund von motorisiertem Individualverkehr (MIV), öffentlichem Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr bewältigt werden. Die Wirtschaftsverbände vertreten die Ansicht, dass es in der Raumplanung grundsätzlich um Trassensicherung und nicht mehr um das gegenseitige Ausspielen von MIV und ÖV gehen dürfe. Die im bisherigen Richtplan geltenden Ansichten, dass der ÖV (und der Langsamverkehr) gegenüber dem MIV mit Vorrang gefördert werden sollen, lehnt die Wirtschaftskammer deshalb dezidiert ab. Auch die *Handelskammer beider Basel* fordert eine verstärkte Abstimmung der Siedlungsentwicklung mit dem Hochleistungsstrassennetz.

Die Gemeinde *Birsfelden* schlägt vor, die Abstimmung Siedlung und Verkehr sollte im Rahmen der nächsten Gesamtüberprüfung erfolgen.

Nebst diesen grundsätzlich verkehrspolitischen Rückmeldungen gab es auch zahlreiche infrastrukturorientierte Forderungen, meist aus Gemeinden und Regionen. Dabei wurden folgende Vorhaben erwähnt:

- Veloschnellrouten als Bestandteil der Weiterentwicklung des Velonetzes insbesondere in urbanen Gebieten (*BBK*)
- Verstärkte Betrachtung der tangentialen Verkehrsströme bzw. der Schnittstellen von Tangential- und Radialverkehr (*Birsstadt, Birsfelden, BBK*)
- P+R oder B+R-Konzept (*Umweltverbände*)
- A18: Kapazitätserhöhung der Anschlüsse und der A18 allgemein, Vollanschluss Aesch Nord (*Birsstadt*)
- Neue Verbindungsstrasse Reinach Südwest als Ersatzinfrastruktur, um die Bruggstrasse zu entlasten (*Birsstadt*)
- Neue Tramverbindung zwischen Reinach und Dornach zur Entlastung Bruggstrasse (*Birsstadt*)
- Taktverdichtung S-Bahn 15-Min. Takt (*Birsstadt*)
- A22: Planerische Sicherung einer Tunnelvariante Schleifenberg (als Ersatz für den bestehenden Ergolzviadukt) und des Baus des Anschlusskreises Altmarkt (*Zukunft Frenkentaler, Liestal*). Hintergrund dieser Forderungen sind grosse Zweifel an der umweltrechtlichen Bewilligungsfähigkeit der Instandstellung des Ergolzviadukts. Das Gewässerschutzgesetz erlaubt keine Neubauten von Strassen über Gewässern mehr. Die Umfahrung Liestal erfülle heute nicht nur die Funktion der Entlastung der Stadt Liestal vom Durchgangsverkehr, sondern habe eine ebenso grosse Bedeutung für die Erschliessung des gesamten Ergolztals und der beiden Frenkentaler. Die langfristige Funktionstüchtigkeit dieser Umfahrungsstrasse müsse deshalb zwingend mit der Sicherung der Alternative des Schleifenbergtunnels sichergestellt werden (*Zukunft Frenkentaler, Liestal*).
- Die Verbindungsstrasse Böckten-Thürnen müsse eine Kantonsstrasse bleiben (*Böckten*)
- Es seien konkrete Lösungen zur Bewältigung des Verkehrs durch Böckten erforderlich, da die Verkehrszunahme 11.4% innert 10 Jahren (*Böckten*) betrage.

Der Regierungsrat beabsichtigt, die erforderlichen Anforderungen des Bundes für die vorliegende Richtplananpassung vollumfänglich zu erfüllen. Die auch vom Bund geforderten programmatischen oder strategisch-konzeptionellen Anpassungen zum Thema Abstimmung Siedlung-Verkehr werden mit der Anpassung des KRIP an das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation und insbesondere mit der Gesamtüberprüfung des Sachbereichs Verkehr erfolgen. Damit wird dem Vorschlag der Gemeinde Birsfelden gefolgt.

9.2.4. Anforderungen an den Planungsbericht

Zwei *Private* (Planungsbüros) wie auch zahlreiche *Gemeinden* stellen fest, dass die Anforderungen an den Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV (Berichterstattung, Nachweiserbringung) erhöht werden. Dies führe zu Mehraufwendungen in Form von Mehrkosten für die öffentlichen und privaten Planungsträger.

Dem Planungsbericht nach Art. 47 RPV kommt grundsätzlich hohe Bedeutung zu. Zwei Kantonsgerichtsurteile in den letzten 5 Jahren zeigen, dass die Bedeutung des Planungsberichts seitens der Gemeinden nicht immer wahrgenommen und seitens des Kantons die Qualität der Planungsberichte zu wenig konsequent eingefordert wurde. Letztlich ist aber der Planungsbericht das Medium, um die erforderliche Transparenz über den Planungsprozesses inklusive Entscheide und Interessensabwägung sicherzustellen. Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, dass die im Richtplan geforderten Nachweise erforderlich sind und den Gemeindeversammlungsbeschlüssen rechtlich Stabilität verleihen, insbesondere falls es zu gerichtlichen Überprüfungen kommt.

9.3. Objektblatt bezogene Einwände

9.3.1. Objektblatt RK Raumkonzept

Raumentwicklungsstrategie mit Raumkonzeptkarte

Der *Bund* zeigt sich mit der Stossrichtung des Raumkonzeptes für den Kanton Basel-Landschaft unter Würdigung der Leitsätze, der Festlegung der Handlungsräume sowie den auf das Agglomerationsprogramm Basel abgestimmten Raumtypen und deren Entwicklungsziele - auch für den Nichtsiedlungsraum - einverstanden. Hervorzuheben sei insbesondere die Einführung einer regionalen Gliederung, spiegle diese doch die Verflechtung in der trinationalen Agglomeration Basel wieder und ermögliche die innerkantonale Zusammenarbeit über Gemeindegrenzen hinweg in verschiedensten Handlungsfeldern. Die raumordnungspolitischen Zielsetzungen zeigen zusammen mit der Raumkonzeptkarte auf, welche räumlichen Herausforderungen sich für den Kanton ergeben, wie der Kanton auf diese Herausforderungen reagiert und wie er sich im Richtplanhorizont bis 2035 entwickeln will. Der Bund beurteilt dieses Richtplankapitel insgesamt als eine umfassende kantonale Raumentwicklungsstrategie, welche die zentralen Herausforderungen identifiziert und damit einen geeigneten strategisch-räumlichen Rahmen für alle Richtplaninhalte bildet.

Da die Raumentwicklungsstrategie den Rahmen und die Grundlage für die gesamten Richtplaninhalte darstellt, nicht nur für die Festlegung des Siedlungsgebiets, bildet sie einen zentralen Bestandteil im Richtplan. Der Kanton habe den gesamten Richtplan auf das neue Raumkonzept Basel-Landschaft auszurichten und in den jeweiligen Objektblättern den Verweis auf das Konzept der räumlichen Entwicklung bzw. die inhaltliche Abstimmung mit dem neuen kantonalen Raumkonzept zu überprüfen.

Wird berücksichtigt.

Inhaltlich ist der *Bund* auch mit der Raumkonzeptkarte einverstanden. Er bemängelt jedoch die in der vorliegenden Grösse der Karte schlechte Lesbarkeit. Verkehrsachsen (MIV/ÖV) seien zwar differenziert dargestellt und die S-Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung abgebildet, allerdings würden die Verkehrsträger nicht nach nationaler/kantonomer oder regionaler Bedeutung und ihrer entsprechenden Funktion unterteilt. Nach Auffassung des Bundes – und gemäss dem Leitfaden Richtplanung – wäre neben den bestehenden Verkehrsachsen als Ausgangslage die Darstellung der wichtigsten geplanten Verkehrsachsen in der Raumkonzeptkarte ebenfalls sinnvoll.

Zurzeit sind keine grundlegenden neuen Verkehrskorridore im Kanton sondern nur Anpassungen/Ausbauten des bestehenden Netzes geplant. Die Funktionalität des Strassennetzes wird in der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur festgelegt. Neue Strassenprojekte werden in der Richtplan-Gesamtkarte ausgewiesen.

Die zahlreichen Stellungnahmen zum Raumkonzept sind mit Ausnahme zur erwarteten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung bzw. zur Bevölkerungsverteilung grundsätzlich positiv. Allerdings vermisst die *Natur- und Landschaftsschutzkommission (NLK)* eine analoge Verdichtung der Aussagen im Bereich Natur und Landschaft, auch wenn aufgrund der Teilrevision des RPGs das Thema Siedlung „oberste Priorität“ genieße. Im Raumkonzept fehlten jedoch – im Gegensatz zum KORE - Beschlüsse zu Aspekten wie Beseitigung ökologischer Barrieren oder Aussagen zu ästhetisch hochwertigen sowie regionaltypischen Landschaften, pauschal werde als Leitsatz 5 von „vielfältig, ökologisch und vernetzten Natur- und Kulturlandschaften“ gesprochen, die gleichzeitig auch produktiv und für die Erholung (welcher Art auch immer) da sein sollen. Die NLK hat den Eindruck gewonnen, dass die Natur und die regionaltypischen Landschaften im Raumkonzept qualitativ wie quantitativ stark geschwächt würden. Die Gemeinden der Frenkentaler sind ebenfalls der Meinung, der Verlust an Kulturlandschaft sei relevanter als der Verlust an Kulturland. Deshalb müsse diesem Thema zusammen mit dem Thema Bauen ausserhalb der Bauzonen mehr Gewicht gegeben werden. Auch der *Kanton Basel-Stadt* unterstützt diese Aussage und vermisst zudem auch eine ähnliche Aussagetiefe in den Bereichen Verkehr sowie Ver- und Entsorgung.

Aus Sicht des Regierungsrats zielt die Anpassung des Kantonalen Richtplans primär auf den Vollzug der teilrevidierten Raumplanungsgesetzgebung des Bundes, wie sie am 1. Mai 2014 in Kraft trat, ab. Im Rahmen der Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans ist eine Verdichtung der Aussagen in den Bereichen Landschaft, Ver- und Entsorgung und Verkehr im Raumkonzept zu prüfen. Die Einführung neuer Themen zum jetzigen Zeitpunkt hätte zwangsläufig eine Neuauflage der öffentlichen Vernehmlassung zur Folge, was der Regierungsrat vermeiden möchte.

In ihrer generellen Stossrichtung werden auch die Leitsätze unterstützt. Allerdings entbrennt eine Diskussion um deren Reihenfolge. Für den VBLG und die SP steht nicht die Wirtschaftsentwicklung an erster Stelle, sondern etwa die Zusammenarbeit innerhalb und ausserhalb des Kantons. Der VCS hingegen sieht das Thema Innenentwicklung an erster Stelle vor der Abstimmung von Siedlung und Verkehr.

Leitsatz 1 wird von den *Wirtschaftsverbänden* unterstützt. Umformulierungsvorschläge werden teilweise gemacht (SP). Leitsatz 2 wird seitens des VBLG und der *Gemeinden der Frenkentaler* als zu kantonszentrisch angesehen, und es wird gefordert, dass der Kanton die rechtlichen Voraussetzungen so schafft, dass die Gemeinden in den Regionalkonferenzen behördenverbindliche Planungen erarbeiten können. Gleichzeitig fordern sie eine entsprechende Verschiebung der Finanzmittel vom Kanton zu den Regionen. Zu Leitsatz 3 wird seitens der *Wirtschaftsverbände* und des *Hauseigentümerverbands* gefordert, dass nicht der schienengebundene Verkehr das Rückgrat der Siedlungsentwicklung sein soll, sondern die „Verkehrskorridore“ (MIV/ÖV) allgemein und – aus Sicht der *Gemeinden der Frenkentaler* – die wichtigsten Buslinien. Zusammen mit den *Leimentaler Gemeinden* und der CVP fordern sie vor der Entwicklung der Siedlung zudem zuerst die Realisierung dieser Korridore (Busspuren, Angebotsausbau etc.). Gemäss DHK soll in Leitbild 6 eine Interessensabwägung bei Konflikten mit alternativer Energieproduktion auch im Ortsbild erfolgen.

Der Regierungsrat sieht in der Reihenfolge der Leitsätze keine Hierarchie. Diese Leitsätze ergänzen sich und wirken in ihrer Gesamtheit. Berücksichtigt wird das Anliegen der Verkehrskorridore, die das leistungsfähige schienengebundene Netz (< 30 Minutentakt) und das dortige Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz umfassen. Das Anliegen der DHK kann aufgrund von Art. 18a RPG nicht berücksichtigt werden.

Die Zuordnung der Gemeinden zu den Handlungsräumen, wie sie auch dem Prozess Charta von Muttentz entstanden sind, wird im Allgemeinen begrüsst; die Ergebnisse seien zu berücksichtigen, auch wenn die Abstimmung in grossen Handlungsräumen wie etwa im Oberen Baselbiet aufgrund unterschiedlicher Interessenlage schwierig sei (*ein Planungsbüro, 8 Gemeinden des Handlungsraums Oberes Baselbiet*). Die Gemeinde Buus wünscht sich, dass bei der Zuordnung der Gemeinden zu den Handlungsräumen die Anbindung an Nachbarkantone (konkret Richtung Rheinfelden) berücksichtigt werde. Für die Gemeinde Lausen sind die im vorliegenden Entwurf erwähnten Handlungsräume / Regionen nicht nachvollziehbar. Die Gemeinden in den Frenkentalern hätten funktional sehr wenig mit den Gemeinden des Ergolztales zu tun. Die Gemeinde Lausen sieht sich selbst vollumfänglich auf der Schiene des Ergolztales mit Liestal als Zentrum. Zudem habe sich die Gemeinde Lausen bereits im Herbst 2014 im Rahmen der Vernehmlassung zum Gemeindestrukturengesetz klar als dem Ergolztal zugehörig deklariert.

Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, die im Rahmen der Charta von Muttentz entwickelten Zusammenarbeitsräume sind weitestgehend konsolidiert und sollen nicht mehr grundlegend geändert werden.

Die Definition der Raumtypen wird grundsätzlich begrüsst. Allerdings wird seitens der meisten *Gemeinden des inneren Korridors* zusammen mit den *Regionen Leimental und Birsstadt*, dem VBLG und dem *Kanton Basel-Stadt* angeregt, gestützt auf die Kernstadtstudie (Basel/Liestal 2016) die direkt an die Stadt Basel anstossenden Gemeinden, die selbst partiell Kernstadt-Charakter sowie kurze Wege zwischen Wohnen und Arbeiten aufweisen, einen weiteren Raumtyp Kernstadt mit entsprechend höheren Dichten auszuscheiden.

Die Raumtypenausscheidung erfolgt abgestimmt mit der Überarbeitung des Zukunftsbildes des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation (AP3). Aus Sicht des Regierungsrats sollen divergierende strategische Aussagen in KRIP und AP3 vermieden werden. Die vorgeschlagene Änderung der funktionalen Räume wird aber im Grundsatz als zweckmässig angesehen und im Kontext mit der Weiterentwicklung des Zukunftsbildes im Rahmen des AP4 agglomerationsweit geprüft und gegebenenfalls übernommen.

Aus Sicht eines *Planungsbüros* und 10 *Gemeinden* aus dem nördlichen Raum der Region *Liestal-Frenkentaler* sowie aus der Region *Oberes Baselbiet* ist die Lage der ländlichen Entwicklungsachsen nicht nachvollziehbar. Sie seien vorwiegend auf die ÖV-Achsen des schienenengebundenen Verkehrs ausgerichtet und würden das bestehende MIV-Netz weitgehend nicht berücksichtigen. Es wird beantragt, das Diegtal (Autobahn) und das Homburgertal (S 9) ebenfalls als ländliche Entwicklungsachsen in das Raumkonzept aufzunehmen. Für die Gemeinde *Sissach* ist aus wirtschaftlicher Sicht die Erhaltung und Stärkung des regionalen Zentrums für die angrenzenden Talschaften von Bedeutung, und für Industrie und Gewerbe ist der erforderliche Raum im Rahmen der vorhandenen Ressourcen sicherzustellen. Es wird deshalb beantragt, den inneren Korridor bis nach *Sissach/Gelterkinden* zu erweitern.

Aus Sicht des Regierungsrates wird an der Festlegung der ländlichen Entwicklungsachsen nichts geändert, da diese eng mit dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms 3. Generation abgestimmt sind und divergierende strategische Aussagen vermieden werden sollen. Würde man zudem alle diesbezügliche Begehren aufnehmen, müssten sämtliche Talschaften östlich der Hülften einer ländlichen Entwicklungsachse zugewiesen werden. Die Zuordnung der ländlichen Entwicklungsachsen stützt sich auf den schienenengebundenen Verkehr mit Takt kleiner 30 Minuten, während sich die Abgrenzung des inneren Korridors primär mit dem echten Viertelstundentakt ab 2025 begründet.

Die Dichteziele werden grossmehrheitlich akzeptiert. Für den *VBLG* sind sie sehr ambitioniert, während sich die *Umweltverbände* und die *EVP* unisono auf den Standpunkt stellen, die Dichteziele seien angesichts der grossen inneren Nutzungsreserven zu erhöhen. Sie verweisen auf entsprechende Grundlagenpapiere aus dem Kanton Zürich. Für die *Gemeinden des Leimentals* und der *Birsstadt* ist nicht verständlich, dass es je nach Aggregation von Räumen zu unterschiedlichen Zieldichten kommen könne.

Die Zielsetzung der Dichtezunahme ist relativ gesehen überall gleich. Absolut ergeben sich je nach aktuellem Dichtewert und je nach Raumaggregation andere absolute Zielwerte. Im Übrigen sieht der Regierungsrat die im Entwurf vorgegebenen Dichteziele bereits als sehr ambitioniert und herausfordernd an.

Erwartete Bevölkerung- und Arbeitsplatzentwicklung

Aus Sicht des *Bundes* sind die auf das Szenario Hoch des BFS 2010 abgestützten Festlegungen des Kantons gemäss Art. 32 Abs. 2 RPV zulässig. In der Summe erscheinen die Annahmen zur Beschäftigtenentwicklung bis 2035 vor dem Hintergrund der vergangenen Entwicklung aber ambitioniert. Das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) empfiehlt den Kantonen aber im ergänzten Leitfaden Richtplanung und in den technischen Richtlinien Bauzonendimensionierung, von einer zurückhaltenden Annahme auszugehen und das Szenario BFS-Mittel zu verwenden. Damit könnten Korrekturen vermieden werden, die nötig sind, falls das erwartete Wachstum nicht eintritt.

Die *Umweltverbände*, die *Grünen*, die *SP*, die *EVP* und ein *Planungsbüro* erachten das angenommene Bevölkerungswachstumsszenario «hoch» als wenig realistisch, zumal in der Vergangenheit ein Wachstum über längere Zeit von nur rund 0.5% pro Jahr feststellbar war. Es solle, wie vom ARE empfohlen, auf das mittlere Szenario abgestellt werden. Die angenommene Zunahme im Grundlagenbericht gemäss «Szenario hoch» beruhe auf dem RRB vom 10. Februar 2015. Als Begründung werde dort nicht Plausibilität angeführt, sondern die «Bestrebung, gemessen an den Bauzonenreserven insbesondere den ländlichen Räumen ausreichend Entwicklungsmöglichkeiten

zu erhalten». Es gehe also darum, auf die gemäss Raumplanungsgesetz vorgeschriebenen Verkleinerungen der Bauzone verzichten zu können. Die vorgenommene Umsetzung der RPG-Revision führe überdies dazu, dass Gemeinden welche in der Vergangenheit haushälterisch mit ihrem Boden umgegangen sind und nur noch geringe Bauzonen aufweisen, benachteiligt seien. Gemeinden mit grossen Wohnbauzonenreserven können Profit aus ihrer grosszügigen Baulandausscheidung in der Vergangenheit schlagen. Eine zumindest teilweise am Bedarf orientierte Festlegung des Siedlungsgebietes – sie hätte in einzelnen Gemeinden Auszonungen zur Folge – würde den Interessen der Raumplanung eher entsprechen (*ein Planungsbüro, 12 Gemeinden*).

Demgegenüber wehren sich einzelne *Gemeinden des Oberen Baselbiets* gegen die „rigorose Wachstumseinschränkung auf 0.8% pro Jahr“, weil dadurch die Entwicklungsmöglichkeiten der Gemeinden massiv eingeschränkt würden und durch die Wachstumsbeschränkung das bereits heute bestehende strukturelle Defizit massiv vergrössert werde.

Die *Wirtschaftsverbände* sowie die *bürgerlichen Parteien* unterstützen das zugrunde gelegte Bevölkerungsszenario „hoch“ des BFS explizit. Es müssten klare Voraussetzungen geschaffen werden, damit der Kanton weiter wachsen könne.

Der VBLG äussert sich nicht zur erwarteten Bevölkerung- und Arbeitsplatzentwicklung.

Der Regierungsrat ist sich bewusst, dass das im Entwurf gewählte Bevölkerungsszenario ambitioniert ist. Aber auch hier gilt: Mit Blick auf das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel 3. Generation, in welchem die Bevölkerungsszenarien ebenfalls zugrunde gelegt sind, soll das Bevölkerungsszenario „hoch“ des Bundesamts für Statistik (BfS) aus Konsistenzgründen beibehalten werden. Aufgrund der Tatsache, dass die Auslastung der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) bei 100.0% liegt und voraussichtlich mit den vorgesehenen Umzonungen (Gewerbe → WMZ; OeWA → WMZ) oder weil langfristig die Bevölkerungsentwicklung tiefer als prognostiziert ausfallen könnte, unter 100% fallen könnte, sieht der Regierungsrat vor, Umnutzungen grundsätzlich zu unterstützen, gegenüber Neueinzonungen aber sehr restriktiv zu sein. Faktisch werden in den nächsten 15 Jahren keine Einzonungen möglich sein, ausser sie würden flächenmässig kompensiert und die Auslastung ist über 100%. Im Übrigen hat das BfS die Bevölkerungsprognosen überarbeitet. Das Szenario „hoch“ ist um rund 2'000 Einwohner tiefer als beim Vernehmlassungsentwurf. 2035 sollen gemäss dieser Prognose rund 325'900 Einwohner im Kanton wohnen. Dies bedeutet 2015 – 2035 ein jährliches relatives Wachstum von 0.72%.

Bevölkerungsverteilung

Der *Bund* stellt fest, dass die Verteilung der Bevölkerung (als Grundlage für die Bauzonenberechnung) im Kanton Basel-Landschaft derart erfolgen soll, dass auch mittel- bis langfristig rund zwei Drittel der Einwohner des Kantons im inneren Korridor bzw. ein Drittel im ländlichen Gebiet wohnen können. Der Kanton setze sich im Raumkonzept in der Folge zum Ziel, über alle Raumtypen und Handlungsräume hinweg eine Verdichtung von +8% für 2035 und +10% für 2040 zu erreichen auf Basis der o.g. Entwicklung. Die Raumtypen werden mit den entsprechenden Entwicklungs- und Dichtezielen für 2035 festgesetzt: Hierbei stehen wiederum die Raumtypen „Verdichtungsräume der inneren Korridore (Innerer Korridor)“ und „Regionalzentren“ im Vordergrund, welche das prognostizierte Wachstum aufnehmen sollen.

Der *Bund* anerkennt die Bemühungen des Kantons Basel-Landschaft für eine gezielte Siedlungsentwicklung und entsprechende Bevölkerungsverteilung angesichts einer sehr ungleichen Verteilung an Bauzonenreserven. Der Kanton habe die Lenkung des Wachstums als eine wesentliche Aufgabe erkannt und leite daraus Planungsanweisungen ab. Explizit wird genannt, dass das Raumkonzept darauf abziele, das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum verstärkt in die „Verdichtungsräume der inneren Korridore“ zu lenken. Hierbei sei die gleichmässige Verteilung des relativen Wachstums der Bevölkerung und der Beschäftigten im Kanton Basel-Landschaft in allen Teilräumen um +0.8% pro Jahr aufgrund der Ausgangslage nachvollziehbar, stelle aber noch keine Umkehr dar. Sie stelle aber einen Bruch des bisherigen Trends dar. Allerdings erstaune, dass

bei der konkreten Umsetzung gemäss Planungsanweisung lit. d) in den als „Verdichtungsraum der inneren Korridore“ bezeichneten Gebieten zwar ein Bevölkerungswachstum von rund 16% bis 2035 (entspricht 0.8%/a) angestrebt werden soll, während in den „ländlichen Entwicklungsachsen“ 7.5% (0.4%/a) und im „ländlichen Siedlungsgebiet“ ein Wachstum von 21% (1%/a) de facto zum Ziel gesetzt werde. Bezogen auf die Gesamtverteilung des Bevölkerungswachstums bedeutet dies einen ungleich höheren Zuwachs des ländlichen Raums mit entsprechenden mittel- bis langfristigen Auswirkungen insbesondere auf die Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Nach Auffassung des Bundes steht dies im Widerspruch zur Planungsanweisung lit. d) des Kantons selber und zu den unter Kapitel C des Teils Raumkonzept genannten Entwicklungszielen der jeweiligen Raumtypen und in der Summe mit der damit gesamthaft angestrebten inneren Verdichtung. Im Hinblick auf eine Genehmigung habe der Kanton die Verteilung anzupassen.

Wird berücksichtigt (Objektblatt RK, Planungsgrundsatz d).

Die *Umweltverbände*, die *NLK*, der *Mieterverband BL* sowie die *EVP* stellen sich auf den Standpunkt, das – relativ gesehen – gleichmässige Wachstum in gesamten Kantonsgebiet stehe im Widerspruch sowohl zum Raumkonzept Nordwestschweiz als auch zur ‚Ergänzung des Leitfadens Richtplanung‘ (ARE, 2014). Dort werde von der kantonalen Raumentwicklungsstrategie eine räumliche Differenzierung erwartet. Ein flächendeckend gleiches Wachstumsziel dürfte demnach nicht genehmigt werden. Deshalb solle das Wachstum nicht gleichmässig im ganzen Kanton erfolgen, sondern vermehrt in die Zentren gelenkt werden (Verdichtungskorridore, Regionalzentren, Entwicklungsachsen) und dort vor allem in die definierten Entwicklungsgebiete, die dafür die besten Voraussetzungen böten. Auch der *Kanton BS*, die *Gemeinden des Leimentals* und die *CVP* fordern, das relative Wachstum solle in den Zentren höher liegen als in den ländlichen Bereichen. Dies unter dem Aspekt, dass in diesen Gebieten auch die Arbeitsplatzentwicklung stattfinde. Das Ziel sollte sein, kurze Arbeitswege zu generieren und den Pendlerverkehr zu minimieren. Des Weiteren seien keine Ansätze erkennbar, um das Missverhältnis zwischen Wachstumspotenzial (unüberbaute Bauzonen) und Lage der Flächenpotenziale zu ändern. Die *Gemeinden der Frenkentäler* schliesslich fragen, ob sich der Kanton BL ein gleichmässiges Wachstum in allen Teilräumen leisten könne und wolle? Dies bedeute auch, dass er die notwendigen kantonalen Infrastrukturen dafür bereitstellen müsse: ÖV-Angebot, Strassen, Abwasser etc.. Zurzeit stelle man aber fest, dass im ländlichen Raum diesbezüglich eher abgebaut werde. Das Wachstum könne nicht über den ganzen Kanton gleichmässig erfolgen. Hier müsse klar zwischen den Raumtypen differenziert werden. Da der Ressourcenverbrauch pro Einwohner im ländlichen Raum wesentlich grösser ist, als z.B. in den Regionalzentren und den Verdichtungsräumen, würde das vielen Zielen (z.B. nachhaltiger Nutzung des Bodens) klar entgegenlaufen. Eine differenzierte Strategie für die Bevölkerungsentwicklung müsse in Zukunft in enger Abstimmung mit den Entwicklungszielen der Regionen erarbeitet werden.

Die *Wirtschaftsverbände*, der *Hauseigentümerverband* und das *Laufental* begrüssen hingegen explizit, dass die Lage und Grösse der Bauzonen in Abhängigkeit der prognostizierten Wohnbevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung über die Gemeindegrenzen hinweg abzustimmen sind. Insbesondere unterstützen sie das generelle Wachstum von 0.8%/a für alle Regionen.

Der Regierungsrat behält die relativ gleichmässige Bevölkerungsverteilung bei.

Der Regierungsrat hat die Lenkung des Wachstums als eine wesentliche Aufgabe erkannt und leitet daraus Planungsanweisungen ab. Explizit wird genannt, dass das Raumkonzept darauf abziele, das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum verstärkt in die „Verdichtungsräume der inneren Korridore“ zu lenken. Dabei wurde die gleichmässige Verteilung des relativen Wachstums der Bevölkerung und der Beschäftigten im Kanton Basel-Landschaft in allen Teilräumen um +0.72% pro Jahr aufgrund der Ausgangslage des bisherigen Trends als fachlich zielführend und politisch vertretbar beurteilt (vgl. Tab. 1, S. 12).

9.3.2. Objektblatt S 1.1 Siedlungsgebiet

In den örtlichen Festlegungen wird gemäss *Bund* der Umfang des Siedlungsgebiets für den Horizont 2035 gemäss Richtplan-Gesamtkarte verbindlich und abschliessend festgesetzt. Das Siedlungsgebiet bestehe aus den heutigen rechtskräftigen Bauzonen und dem Erweiterungsgebiet, innerhalb dessen Gemeinden bei Einhalten der entsprechenden Vorgaben Bauzonen erweitern dürfen. Der Gesamtumfang des Siedlungsgebiets (Baugebiet und Erweiterungsgebiet) betrage rund 8'500 ha. Der Kanton setze damit einen klaren Rahmen.

Für den *Bund* ist es nachvollziehbar, dass ein räumlicher Bedarf an zusätzlichen Flächen für Siedlungsgebietserweiterungen im Umfeld der Agglomeration Basel (Handlungsraum Innerer Korridor) bestehen könnte, allerdings müssten diese Entwicklungen angesichts der grossen bestehenden auch inneren Reserven (Entwicklungsgebiete) im quantitativen Gesamtumfang des Siedlungsgebiets bzw. der bestehenden Bauzonen möglich sein. Im Kapitel S 1.1 *Siedlungsgebiet* und S 1.2 *Bauzonen* soll im Hinblick auf die Genehmigung noch eine Verbindung zwischen den Aussagen zu den Handlungsräumen des Raumkonzepts und der Verteilung der Siedlungsgebietserweiterungen bzw. der Überprüfung der Bauzonen erstellt werden.

Die geforderte Verknüpfung besteht in Objektblatt S 2.2, welches verlangt, dass Neueinzonungen einen lokalen und regionalen Bedarf erfordern und die WMZ-Kapazität der Handlungsräume unter Einbezug der Verdichtung und der Umnutzung von Transformationgebieten an der zukünftigen Bevölkerung nach funktionalen Handlungsräumen gemessen wird. Die Tabellen in Kapitel 5.3 der Landratsvorlage zeigt, dass es auch unter der Voraussetzung, dass die Bevölkerungsentwicklung im prognostizierten Mass erfolgt, bis 2015 keinen regionalen Bedarf für Einzonungen gibt, weil in sämtlichen Handlungsräumen die Kapazität der WMZ höher ist als prognostizierte Zahl an Einwohnern.

Gemäss *Bund* regelt das Objektblatt S 1.1 zusammen mit der Richtplan-Gesamtkarte Lage, Umfang sowie Umgang mit dem Siedlungsgebiet. Die in der Richtplan-Gesamtkarte festgesetzte Siedlungsgebietsgrenze bilde insbesondere für Neueinzonungen mit Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen (WMZ) den verbindlichen Rahmen. Der Richtplanentwurf sehe klar umschriebene Ausnahmen vor, in denen Einzonungen auch ausserhalb des festgesetzten Siedlungsgebiets möglich sind: Bei flächengleichen Abtauschen von Zonen mit Wohnnutzung oder von Zonen mit öffentlicher Nutzung und bei projektbezogenem Erweiterungsbedarf von Arbeitszonen, sofern gewisse Kriterien erfüllt seien. Zwei dieser Kriterien sind aus Sicht des Bundes ungenügend: Bei den Vorgaben für die Anordnung bzw. Verschiebung des Siedlungsgebiets unter Planungsgrundsätzen hat der Kanton eine Präzisierung des Ausdrucks „raumplanerisch gute Lösungen“ vorzunehmen bzw. die Aufnahme weiterer Kriterien, insbesondere die Schonung der Fruchtfolgeflächen (FFF), aufzunehmen. Zudem sind grössere räumliche Veränderungen des Siedlungsgebiets dem Bund als Richtplananpassungen zur Prüfung und Genehmigung einzureichen. Ausserdem wird kritisiert, dass aus den Unterlagen nicht deutlich werde, ob für die Erweiterungsfläche des Siedlungsgebiets FFF beansprucht werden. Der Kanton wird deshalb angewiesen, im Hinblick auf eine Genehmigung in den Erläuterungen die notwendigen Informationen zum Siedlungsgebiet bezüglich FFF aufzunehmen.

Wird berücksichtigt (Planungsgrundsatz b und c, Erläuterungen in Abschnitt 5.2 Landratsvorlage).

Das Objektblatt wird in den eingegangenen Stellungnahmen kontrovers diskutiert und auch kritisiert. Gegenstand der Kritik ist wie bereits erwähnt insbesondere das zugrunde liegende hohe Bevölkerungsszenario, die Definition des Siedlungsgebiets, die regionale Betrachtungsweise, die Ausnahmeregelungen (flächengleicher Abtausch und dessen Bedingungen), der mangelnde Wille, an der ungleichen Verteilung der Bauzonen mittels Auszonungen im ländlichen Raum etwas zu ändern, die Unmöglichkeit, in stadtnahen Gemeinden ohne Kompensation einzonen zu können. Gleichzeitig wird verlangt, dass die Bedingung der Erhaltung der Standortqualität bei flächengleichen Abtauschen konkretisiert wird.

Der Regierungsrat beauftragt Gemeinden mit zu grossen Bauzonen, die Auslastung zu überprüfen und aufzuzeigen, wie die Auslastung erhöht werden kann. Des Weiteren wird die Erhaltung der Standortqualität bei Abtauschen konkretisiert. Das hohe Bevölkerungsszenario wird beibehalten (vgl. Begründung weiter oben). Aufgrund der kantonalen Auslastung der Bauzonen von 100.0% sind Einzonungen ohne kompensatorische Auszonungen aufgrund der Bundesgesetzgebung nicht möglich.

Die Definition des Siedlungsgebiets, wonach sich dieses aus den rechtskräftigen Bauzonen und Gebieten, in denen im Nutzungsplanverfahren Bauzonen ausgeschieden werden dürfen, zusammensetzt, wird erwartungsgemäss kontrovers beurteilt. Während die *Wirtschaftsverbände* und *einzelne Oberbaselbieter Gemeinden* dies und insbesondere die potenziellen Einzonungsgebiete explizit gutheissen, wird seitens der *Umweltverbände*, der *Grünen* und der *EVP* und der *SP* die Notwendigkeit von potenziellen Einzonungsgebieten in Frage gestellt. Sie stellen sich auf den Standpunkt, mit höheren Dichtezielen und einem realistischen Bevölkerungsentwicklungsszenario könne auf Neueinzonungen bis 2035 auch in den Handlungsräumen Birstal und Leimental gänzlich verzichtet werden, und verlangen die Streichung des entsprechenden Planungsgrundsatzes. Die Gemeinden *Seltisberg*, *Giebenach*, *Rünenberg*, *Rothenthal*, *Läufelfingen* und *Arisdorf* verlangen, dass die Nutzungszonen gemäss Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) § 19 Abs. 1 lit. f, obwohl planungsrechtlich "Nichtbauzonen", als Baugebiet oder zumindest informativ in die Richtplankarte aufgenommen werden. In Seltisberg unterstützen 7 *Private* explizit (gemäss Stellungnahme der Gemeinde 26 *Private*) die Forderungen der Gemeinde. Sie verweisen auf ehemalige Einzonungsversprechen der Gemeinde sowie auf Erbschafts- und ordentliche Steuern, die höher waren als für landwirtschaftliche Grundstücke üblich. Die Gemeinde *Zwingen* wünscht die Aufnahme des Gebiets Hard in das Siedlungsgebiet. Die Gemeinde *Gelterkinden* möchte das Siedlungsgebiet durch das von der Gemeindeversammlung zur Einzonung beschlossene Areal Mühltett/Schleipfen und die Gemeinde *Birsfelden* durch die Freizeitgärten an der Sternenfeldstrasse ergänzt haben. Die *Gemeinden des Leimentals* fordern generell eine Arrondierung des Siedlungsgebiets insbesondere in den Gemeinden des Kernstadtrings: Die Gemeinde *Binningen* konkretisiert dies durch Flächen in ihrem Gemeindebann im Gebiet Neuhof und auf dem Bruderholz. Die Gemeinde *Biel-Benken* fordert, dass die Bauernhofzonen zum Siedlungsgebiet zugeschlagen werden, denn eine Nicht-Berücksichtigung widerspreche dem Grundsatz der konsequenten Mobilisierung der inneren Nutzungsreserven sowie dem Grundsatz, „die zukünftige Siedlungsentwicklung soll im Grundsatz im ausgewiesenen Siedlungsgebiet erfolgen“. Sieben *Private* und die *Landwirtschaftsverbände* unterstützen die Stellungnahme der Gemeinde *Biel-Benken*. Die Gemeinde *Münchenstein* beantragt, dass die Brüglinger Ebene mit ihrer siedlungsorientierten Erholungsnutzung gesamthaft dem Siedlungsgebiet zugewiesen wird. In Pratteln schliesslich unterstützen 27 *Private* die Stellungnahme der *Vollzugskommission Baulandumlegung Blözen*, wonach das Gebiet Blözen in das Siedlungsgebiet zu integrieren sei. Ein *Privater* von Pratteln möchte seine Parzellen im Gebiet „geschlossener Rebberg“ in eine Wohnzone umgezont wissen, da die Lage für die Produktion von gutem Wein mangels ausreichender Besonnung ohnehin ungenügend sei. Die Gemeinde *Oberwil* schliesslich möchte, dass gewisse Areale in noch rechtskräftigen Bauzonen, die die Gemeinden auszuzonen beabsichtigt, aus dem Siedlungsgebiet entlassen werden.

Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, dass aufgrund der kantonalen Auslastung von 100.0% in den nächsten 15 Jahren ohne Kompensation keine Einzonungen mehr genehmigt werden können. Trotz allem ist vorgesehen, das Siedlungsgebiet vorsorglich leicht grösser als im Entwurf vorgesehen festzusetzen. Neu werden auch sämtliche „Löcher“ der Bauzonen, seien dies nun Bauernhofzonen oder seien dies Flächen gemäss §19 Abs. 1 lit. f RBG, zum Siedlungsgebiet zugeschlagen. Voraussetzung ist, dass diese vollumfänglich von rechtskräftigen Bauzonen umschlossen sind. Damit wird weitgehend der Argumentation der Gemeinde Biel-Benken gefolgt, wonach die Nicht-Berücksichtigung dieser „Löcher“ dem Grundsatz einer kompakten Siedlungsentwicklung widerspreche. Weitere Flächen, Baugebiete 2. Etappe oder eben Flächen gemäss §19 Abs. 1 lit. f RBG können zum heutigen Zeitpunkt jedoch nicht berücksichtigt werden. Zum einen liegen diese Flächen in funktionalen Handlungsräumen, die gemessen am Bedarf auch in 15 Jahren eine deutlich zu hohe Kapazität in den WMZ aufweisen, zum anderen weisen viele dieser Flächen nicht die erforderlichen Eigenschaften im Sinne der Planungsgrundsätze von Objektblatt S 1.1 auf. Deshalb

können aus oben genannten Gründen die Anliegen der Gemeinden Seltisberg, Giebenach, Rünenberg, Rothenfluh, Gelterkinden, Läfelfingen, Arisdorf sowie von 27 Privaten, die die Stellungnahme der Vollzugskommission Baulandumlegung Blözen unterstützen, nicht berücksichtigt werden. Ebenfalls nicht berücksichtigt werden können die Anliegen der Gemeinden Birsfelden, Binningen und Münchenstein, die vorgeschlagenen Gebiete dem Siedlungsgebiet zuzuweisen. In Birsfelden bildet das vorgeschlagene Areal einen Puffer gegen das Industriegebiet des Birsfelder Hafens (Tanklager als Störfallbetrieb), wodurch die Eignung dieses Areals für die Wohnnutzung zumindest in Frage zu stellen ist. Zudem hätte Wohnen in unmittelbarer Nachbarschaft zu den Störfallbetrieben und auch zu den anderen angrenzenden Betrieben beträchtliche Auswirkungen (Lärm, Sicherheit). In Binningen sind die vorgeschlagenen Areale im Innern der Siedlungsfläche Waldareal bzw. am Siedlungsrand auf dem Bruderholz im Konflikt mit Vorranggebiet Landschaft, Naherholung und Fruchtfolgeflächen. In Münchenstein ist der überwiegende Teil der Brüglinger Ebene, soweit sie als öffentliche Zone ausgeschieden ist, bereits Bestandteil des Siedlungsgebiets. Die Flächen im Süden dieses Areals hingegen sind klar nicht als Bauzonen ausgeschieden. Würden sie mit der Begründung der siedlungsorientierten Erholungsnutzung zum Siedlungsgebiet zugeordnet, wären weitere Flächen in der Birsstadt wie der Birsraum selbst oder das Bruderholzgebiet ebenfalls dem Siedlungsgebiet zuzuordnen, was nicht zielführend wäre. Die Anliegen der Gemeinde Oberwil wurden weitgehend berücksichtigt.

Ebenfalls sehr divergierend wurden die Ausnahmeregelungen beurteilt, wonach Einzonungen auch ausserhalb des festgesetzten Siedlungsgebiets gemäss Entwurf möglich sein sollen, sofern sie flächengleich erfolgen oder – für Betriebe – projektbezogen sind. Während die *Umweltverbände* und die *NLK* sich grundsätzlich gegen flächengleiche Abtausche oder projektbezogene Einzonungen von Arbeitszonen wenden, scheint diese Möglichkeit von den übrigen Stellungnehmenden explizit oder implizit begrüsst zu werden. Voraussetzung dafür solle aber sein, dass der Kanton präzisiere, wie der Flächenabtausch – möglichst auch bei unterschiedlichen Landpreisen - konkret funktioniere. Gleichzeitig schlagen *einige Gemeinden aus den Frenkentalern*, dem *Oberbaselbiet* und dem *Leimental* vor, die Reservezonen speziell für flächengleiche Abtausche in das Siedlungsgebiet zu integrieren. Zudem soll ein Abtausch der verschiedenen Bauzonenarten untereinander ebenfalls explizit möglich sein (Gemeinden der *Frenkentaler*). Weiter wird eine Ausdifferenzierung der Planungsgrundsätze dahin gehend verlangt, dass flächengleiche Abtausche gleicher Zonen einzig bei Verbesserung der Standortqualitäten und besserer raumplanerischer Lösungen möglich sind (*Umweltverbände, lokale Landwirtschafts- und Naturschutzvereine, NLK, SP, Grüne*). Zwei *Planungsbüros* und *10 Gemeinden* aus dem oberen Kantonsteil verlangen alternativ eine Konkretisierung der Bedingung, dass die Standortqualität neuer Bauzonen im Vergleich zu den Standortqualitäten der ausgezonten Arealen nicht schlechter (z.B. bezüglich Fusswegnähe zu Zentren/Schulen/Einbindung in bestehende Siedlung, Zugang zu Grün-/Freiräumen etc.) werden dürfe.

Der Regierungsrat verzichtet nicht auf die Möglichkeit, kommunale oder überkommunale Umlagerungen zuzulassen. Es ist nicht einzusehen, weshalb insgesamt bessere Lösungen, die sich durch Umlagerungen von Bauzonen erzielen lassen, von vornherein auszuschliessen sind. Im Gegenzug wurden die Rahmenbedingungen dafür konkretisiert. Eine zentrale Forderung, die sich auf Art. 15 RPG stützt, ist diejenige, dass bei überkommunalen Umlagerungen bei der einzonenden Gemeinden lokal der Bedarf an Bauzonen im Sinne von Objektblatt S 1.2 auszuweisen ist. Grundvoraussetzung für eine bedarfsgerechte Einzonung ist aber in jedem Fall eine überkommunale Abstimmung (Art. 15 RPG)n im funktionalen Handlungsraum sowie eine vorgängige mindestens flächengleiche Auszonung (Planungsgrundsatz b).

Starker Widerstand (*Umweltverbände, lokale Landwirtschafts- und Naturschutzvereine, NLK, SP, Grüne*), regt sich gegen die Möglichkeit, für diese Ausnahmefälle Vorranggebiete Landschaft im Umfang von maximal 1.5 ha ohne Landratsbeschluss d.h.im Rahmen einer blossen Fortschreibung konsumieren zu können.

Der Regierungsrat verzichtet aufgrund der grossen inneren Reserven an WMZ auf die Möglichkeit, für die vorgesehenen Ausnahmefälle Vorranggebiete Landschaft zu konsumieren.

9.3.3. Objektblatt S 1.2 Bauzonen (neu)

Unter dem Titel „Sicherstellung der Bauzonendimensionierung“ äussert sich der *Bund* zur Kapazität der WMZ und deren Verteilung im Kanton.

Der *Bund* beurteilt die Methode zur Berechnung der kommunalen Bauzonenkapazität sowie die Anforderungen an Neueinzonungen für Wohnnutzung, wie sie in den Planungsanweisungen festgelegt sind, als geeignet und auch erforderlich im Sinne der Bundesgesetzgebung. Aus Sicht des *Bundes* fehlt hingegen noch die Anforderung zur Schonung der Fruchtfolgeflächen FFF. Er fordert, dass die Vorgaben von Artikel 30 Abs. 1bis RPV in den Planungsanweisungen berücksichtigt werden.

Wird berücksichtigt.

Allerdings wird die Ausnahme in Planungsgrundsatz b), wonach der Regierungsrat in Gemeinden des Inneren Korridors Einzonungen genehmigen kann, wenn die Siedlungserneuerung im entsprechenden regionalen Handlungsraum trotz entsprechender Anstrengungen nachweislich langsamer voranschreitet, als gemäss "Örtliche Festlegungen" angenommen, durch den Bund kritisch beurteilt. Durch diese Ausnahme würden die Regelungen für Neueinzonungen geschwächt und die Wirksamkeit der Festlegungen bezüglich einer Siedlungsentwicklung nach innen insgesamt in Frage gestellt. Unklar bleibe zudem, was unter "nachweislich langsamer" gemeint sei. Auch wenn aus Bundessicht nachvollziehbar ist, dass der Kanton sich einen Spielraum verschaffen wolle, sei doch in Anbetracht der Tatsache, dass gerade die Innenentwicklung einen langfristigen Prozess darstellt, eine solche Ausnahmemöglichkeit kontraproduktiv und setze ein falsches Zeichen, da sie den Druck auf massgeschneiderte Lösungen im Innenbereich wegnähme. Der Kanton wird deshalb angewiesen, die Ausnahmemöglichkeit hinsichtlich Einzonungen für Gemeinden im Raumtyp "Innerer Korridor" vor dem Hintergrund der angestrebten Innenentwicklung zu überprüfen. Im übrigen lehnen die meisten *Umweltverbände* sowie die *NLK* die Ausnahmemöglichkeit hinsichtlich Einzonungen für Gemeinden des inneren Korridors ab. Dass eine unerwartet starke Bevölkerungsentwicklung möglich oder Verdichtungsmassnahmen von der Bevölkerung nicht getragen würden, werde nicht in Abrede gestellt. Dass dies aber zwangsläufig neue Einzonungen bedinge, sei nicht der einzige mögliche Weg zur Lösung. Gerade im Inneren Korridor mit dem grössten Anteil an Einwohnern und der höchsten Einwohnerdichte sollten keine Ausnahmen, die die zusätzliche Einzonung von Landschaft ermöglichen, gemacht werden. Nur so könne das Ziel aus Objektblatt S 4.1 erreicht werden, wonach eine intakte Umwelt zur hochwertigen Siedlungs- und Wohnqualität erhalten bleibe. Einen Kontrapunkt setzt hier jedoch die *Handelskammer beider Basel*. Sie beurteilt die ausgeschiedenen Bauzonen in den inneren Korridoren generell als zu knapp. Diese müssten erweitert werden. Aus Sicht der *Wirtschaftskammer* und der *SVP* ist die Eventualität der Zonenerweiterung uneingeschränkt zu befürworten.

Der Regierungsrat stellt fest, dass die Gemeinden insbesondere des inneren Korridors in den nächsten 10 Jahren Umzonungen von Arbeitszonen und OeWA zu WMZ im Umfang von gegen 100 ha vorsehen. Davon sind rund 55 ha (6'000 - 7'000 Einw.) bereits als Transformationsareale in den Entwicklungsgebieten gemäss Objektblatt S 2.2 bezeichnet. 45 ha für Umnutzungen in den Gemeinden des inneren Korridor liegen ausserhalb der Entwicklungsgebiete, zum Teil auch Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung. Das prognostizierte Bevölkerungswachstum in den nächsten 15 Jahren beträgt in den Gemeinden des inneren Korridors rund 22'000 Einwohner. Zusammen mit den unüberbauten WMZ, dem generellen Verdichtungsauftrag (2% mehr Einwohner und Beschäftigten pro 5 Jahre) sowie den zur Umzonungen vorgesehenen Entwicklungsgebieten stehen somit genügend Bauzonenreserven zur Wohnflächenproduktion zur Verfügung, sodass der Regierungsrat auf die Ausnahmeregelung verzichtet (vgl. Abschnitt 5.3 Landratsvorlage).

Des Weiteren würden bei einer Bauzonenauslastung von knapp über 100% Einzonungen in der gesamtkantonalen Bilanz in aller Regel kompensiert werden müssen, um sicherstellen zu können, dass eine ausreichende Auslastung erhalten werden kann, insbesondere vor dem Hintergrund der neuen Bevölkerungsszenarien BFS 2015. Der *Bund* weist den Kanton darauf hin, dass eine Bauzonenauslastung von 100% nicht unterschritten werden darf. Wenn aufgrund der erwarteten Ent-

wicklung bzw. des bisherigen Trends die Gefahr besteht, dass der Kanton darunter sinken könnte (insbesondere bei der Wahl des Szenario "hoch" BFS), ist im Richtplan aufzuzeigen, wie das verhindert werden kann. Das heisst, dass der Kanton im Richtplan die Möglichkeit der Umlagerung von Bauzonen und von entsprechenden Rückzonungen zumindest andeuten und aufzeigen muss, wie er nötigenfalls vorzugehen gedenkt (Art. 5a Abs. 3 Bst. A RPV).

Wird berücksichtigt: Grundsätzlich sind zwei neue Regelungen vorgesehen. Gemeinden mit deutlich zu geringer Auslastung überprüfen ihre WMZ und zeigen auf, wie sie die Auslastung erhöhen. Ausserdem muss bei gemeindeübergreifenden Umlagerungen die einzonende Gemeinde den Bedarf für Einzonungen nach Vorgaben gemäss Objektblatt S 2.2 aufzeigen. Voraussetzung ist in jedem Fall aber eine vorgängige flächengleiche Auszonung von WMZ.

Aus der Sicht des Bundes sind die bestehenden Festlegungen im kantonalen Richtplan Basel-Landschaft im Hinblick auf das Ziel einer haushälterischen Bodennutzung in den Arbeitsplatzgebieten zweckmässig und gut geeignet. Allerdings sollte bei den Kriterien zur Schaffung von Bauzonenerweiterungen für Neuansiedlungen von Betrieben und die Erweiterung von Arbeitszonen auf eine regionale Bewirtschaftung als Voraussetzung hingewiesen werden. Für die Arbeitszonen sei eine regionale Sichtweise und Abstimmung zwingend notwendig. Für die Überarbeitung habe deshalb der Kanton im Richtplan die Kriterien für Neueinzonungen von Arbeitszonen dahingehend zu ergänzen, dass die Abstimmung im Rahmen der regionalen Bewirtschaftung Voraussetzung für die Schaffung neuer Arbeitszonen ist.

Wird berücksichtigt.

Die Gemeinde Pratteln stellt sich mit Bezug auf das Einzonungserfordernis eines kommunalen und regionalen Bedarfsnachweises auf den Standpunkt, es könne nicht die alleinige Aufgabe der Gemeinde Pratteln sein, ungenügende Dichtewerte anderer Gemeinden in der Region zu kompensieren.

Das neue Raumplanungsgesetz des Bundes ist klar: die zukünftige Bevölkerung und die Bauzonen sind gesamtkantonal und regional zu verteilen. Neue Bauzonen sind gemäss Art. 15 Abs. 3 RPG nach Umfang und Lage überkommunal abzustimmen.

Das Objektblatt an sich sowie die Berechnungsmethode zur Ermittlung der Auslastung und damit auch zur Bedarfsabschätzung von WMZ sind in den eingegangenen Stellungnahmen unbestritten.

Kontrovers werden die Planungsgrundsätze zu der projektbezogenen Einzonung von Arbeitszonen beurteilt. Die *Wirtschaftsverbände* und die *SVP* begrüssen auch hier die Eventualität der Neueinzonungen für Arbeitsnutzungen uneingeschränkt, um der Wirtschaft bestmögliches Wachstum zu ermöglichen. Gerade bei Betrieben, für die nachweislich keine räumlich geeigneten Standorte innerhalb der bestehenden Arbeitszonen im Kanton zu finden sind, wird die Ausnahme begrüsst, dass als Voraussetzung von Neueinzonungen für Arbeitsnutzungen die Wertschöpfung pro Beschäftigten höher gewichtet werden kann als das Kriterium der 75 Beschäftigten. Die *SVP* schliesslich fragt nach den Gründen, weshalb der Schwellenwert von 75 Beschäftigten nicht tiefer liegen kann. Ausserdem regt sie an, das Ausnahmeregime, welches für die Inneren Korridore gilt, auf die Regionalzentren auszudehnen. Ein *Planungsbüro* fordert gar, die Planungsgrundsätze müsste dahingehend verändert werden, dass für Betriebe aus der gleichen Gemeinde, die keine Möglichkeit zur Betriebserweiterung innerhalb der bestehenden Bauzone haben, eine an das Baugebiet unmittelbar angrenzende Fläche (ohne Kompensation) eingezont werden könne.

Mit Ausnahme des Birstals bestehen grundsätzlich im ganzen Kanton genügend unüberbaute Flächen in den Arbeitszonen, insbesondere im oberen Kantonsteil. Im Birstal sind vermehrt Anstrengungen vorzunehmen, um eine bessere Nutzung der unternutzten oder brachliegenden Gewerbe- und Industrieflächen zu erreichen (z.B. Stöckli-Areal, Arlesheim). Die KRIP-Regelung wird eingeführt, um projekt- und lagebezogen Einzonungen zuzulassen, die andernfalls nachweislich ohne diese Regelung nicht realisiert werden könnten. Dabei wurde die Grenze auf 75 Beschäftigte ge-

setzt, weil dies auf eine Betriebsgrösse hinweist, die je nach Branche möglicherweise eine Einzonung erfordert und zudem ein kantonales Interesse besteht, dass sich der Betrieb im Kanton neu ansiedeln oder ein bestehender bei einer Erweiterung umsiedeln kann. Diese Neueinzonungen sind unter Einhaltung der Rahmenbedingungen gemäss Objektblatt Bauzonen in den Raumtypen Innerer Korridor, ländliche Entwicklungsachsen und Zentrumsgemeinden möglich. Im ländlichen Raum sind gemessen an der Nachfrage genügend Arbeitszonenreserven vorhanden, so dass die Regelung nicht auf diesen Raum anzuwenden ist.

Demgegenüber steht die Haltung der *Umweltverbände*, der *Grünen* und der *EVP*, welche sich auf den Standpunkt stellen, auch allfällige Erweiterungen von Arbeitszonen müssen innerhalb einer ordentlichen Richtplanänderung kompensiert oder abgetauscht werden, denn insgesamt sei die Reserve im Kanton gross genug für den Planungszeitraum des KRIP. Auch hier müsse gemeindeübergreifend geplant werden. Wenn in der einen Gemeinde nicht genug Erweiterungsfläche vorhanden sei, sei auch eine Erweiterung in einer anderen Gemeinde oder ein Umzug ins Auge zu fassen.

Einzonungen sollen und werden nur ausnahmsweise dann erfolgen, wenn für die Erweiterung oder Ansiedlung von Betrieben keine andere Möglichkeit besteht. Dies gilt einerseits für Betriebe am Rande der Bauzonen, die betriebliche Erweiterungen nur über eine Vergrösserung der Bauzonen realisieren können, andererseits für grössere Betriebe, für die es schwieriger ist, einen Standort zu finden. Mit der vom Bund geforderten Arbeitszonenbewirtschaftung sowie der regionalen Abstimmung wird sichergestellt, dass nicht ohne Not Einzonungen vorgenommen werden können. Mit einer Anpassung des Raumplanungs- und Baugesetzes soll zudem sichergestellt werden, dass der Einzonungsakt rückgängig gemacht werden kann, wenn die projektbezogenen Bautätigkeiten nicht innert einer nützlichen Frist realisiert sind (bedingte Einzonung).

Ein weiterer Brennpunkt der Diskussion ist die verlangte Mindestausnutzung bei Neueinzonungen. Ein Planungsbüro, die Gemeinden des Leimental, zahlreiche Gemeinden des oberen Kantonsteils, die CVP stellen sich auf den Standpunkt, die Mindestausnutzung von 0.6/0.8 könne sich unter Umständen negativ auf das Ortsbild auswirken und solle weggelassen oder tiefer angesetzt werden. Neu geschaffene Bauzonen in ländlichen Gemeinden sollen unter Berücksichtigung einer guten Eingliederung in das Dorfgefüge und das Ortsbild entsprechend überbaut werden, wobei dichte Überbauung situativ durchaus Sinn macht. Die Nutzungsdichte sei aber in jedem Fall auf die angrenzenden Bauzonen abzustimmen.

Wird teilweise berücksichtigt. Gemäss Art. 5a Abs. 3 lit. b RPG erteilt der Kanton im Richtplan die Aufträge, die nötig sind, die bestehenden und neu geschaffenen Bauzonen bodensparend und effizient zu bebauen und verdichten. Neu kann allerdings davon abgewichen werden, falls überwiegende Interessen dagegen stehen.

Für einige Stellungnehmenden (Gemeinden der Birsstadt, Frenkentäler, einige Gemeinden des Laufentals) ist nicht klar, wie Zonen für öffentliche Werke und Anlagen in diese Berechnung der Bauzonenkapazität einfließen. Es wird deshalb gewünscht, dass der Umgang mit Zonen für öffentliche Werke und Anlagen bei der Berechnung der Bauzonenkapazität erläutert werde, und es sei zu definieren, unter welchen Voraussetzung Zonen für öffentliche Werke und Anlagen zukünftig umgezont werden könnten.

Wird weitgehend berücksichtigt (vgl. Objektblatt S 1.2 Planungsgrundsatz b).

Hinsichtlich der Anforderungen an Einzonungen wurden ebenfalls Anträge gestellt oder Stellungnahmen abgegeben. Aus Sicht der *Wirtschaftskammer* sei die Planungsanweisung fragwürdig, wonach Gemeinden im Planungsbericht bei Neueinzonungen für die Wohnnutzung den Nachweis erbringen müssen, dass das übergeordnete Strassennetz das verursachte Verkehrsaufkommen aufnehmen kann. Fakt sei, dass die Verkehrsinfrastruktur im Kanton bereits heute an ihre Kapazitätsgrenze stosse und diese mehrfach bereits überschritten hat - sowohl auf der Strasse als auch auf der Schiene. Mehrere wichtige Strassenachsen und Knoten sind in den Hauptverkehrszeiten

stark aus- respektive überlastet. Konsequenterweise müsste je nach Ausgangslage eine Neu-Ein-zonung mit einem entsprechenden Kapazitätsausbau einhergehen.

Gemäss Art. 8a RPG legt der Richtplan im Bereich Siedlung insbesondere fest, wie Siedlung und Verkehr aufeinander abgestimmt werden. In der vorliegenden Richtplananpassung werden Vorgaben zu OeV und MIV gemacht. Die Abstimmung Siedlung und Verkehr erfolgt im Rahmen des Agglomerationsprogramms laufend. Die erforderlichen Massnahmen werden dort definiert. Dies kann unter Umständen auch ein Kapazitätsausbau sein.

Die Gemeinden des *Leimentals* begrünnen die Qualitätsvorgaben bei Neueinzonung und beantragen den Nachweis, dass zudem eine hohe städtebauliche Qualität erreicht werden soll. Der VBLG begrüsst grundsätzlich das Postulat einer hohen Siedlungsqualität auch bei Neueinzonungen, allerdings sei auf unrealistische Vorgaben für zu erbringende Nachweise in der Phase der Baugebietsausscheidung zu verzichten.

Wird mit einer neuen Formulierung berücksichtigt.

9.3.4. Objektblatt S 2.1 Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen

Der *Bund* unterstützt das Objektblatt in seinem Vorprüfungsbericht. Die „guten Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen werden ausdrücklich begrüsst“. Damit trage der Kanton dem Ortsbildschutz und einer qualitätsvollen Innenentwicklung Rechnung.

Mit Verweis auf die Ergänzung des Leitfadens Richtplanung vom März 2014 werden von Kantonen mit ausgewiesenem Bedarf Ziele und Massnahmen für die Sicherstellung eines preisgünstigen Wohnraumangebots verlangt. Aufgrund eines absinkenden Leerwohnungsbestands auf unter 0.4% im Jahre 2015 wird der Kanton deshalb aufgefordert, den Richtplan um Aussagen zur Förderung von preisgünstigem Wohnraum zu ergänzen oder gegenüber dem Bund darzulegen, wie der Kanton den geeigneten Rahmen für die notwendigen Massnahmen schafft.

Wird berücksichtigt.

Das Objektblatt wird auch in den Stellungnahmen grundsätzlich begrüsst. Das Ziel einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen, die Verdichtung der Nutzung innerhalb des bestehenden Siedlungsgebiets, kombiniert mit einer gleichbleibenden oder verbesserten Siedlungs- und Freiraumqualität, wird unterstützt. Auch die umfassende Betrachtungsweise der Siedlungsqualität wird grundsätzlich akzeptiert. Allerdings wird auch konstatiert, dass die erforderlichen Instrumente fehlen, um die Ziele des Objektblattes umzusetzen (vgl. Kap. 9.2.1). Und es wird darauf hingewiesen (insbesondere *Pratteln*, *Muttenz*, *SP*), dass der Gemeinderat gegenüber den Privaten deutlich mehr Handlungsspielraum („Enteignungen als Ultima Ratio“) brauche, um die erforderlichen Massnahmen auch durchführen zu können.

Verschiedene Zielsetzungen und Themen fehlen aus Sicht der Vernehmlassenden: Die *Gemeinden der Birsstadt* stellen sich auf den Standpunkt, für die im Kantonalen Richtplan geforderte hohe Siedlungsqualität sei auch der Gestaltung von Verkehrs- und Strassenräumen zukünftig erhöhte Beachtung zu schenken. Tramachsen und Hauptstrassenräume seien nicht nur Orientierungslinien, sondern auch Lebensadern der Agglomeration. Die Erstellung bzw. Realisierung solcher "siedlungsorientierten Strassenräume" bedinge verstärkte Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden, da auch Kantonsstrassen davon betroffen seien. Die Bedeutung der Ausgestaltung dieser Strassenräume solle in den KRIP aufgenommen und gewürdigt werden. Die Einführung von Tempo 30-Zonen auf Kantonsstrassen (z.B. in Ortskernen) und/oder die Erstellung von Begegnungszonen seien zukünftig zu ermöglichen.

Der Regierungsrat stellt sich ebenfalls auf den Standpunkt, dass gut gestaltete Verkehrs- und Strassenräume von Kantonsstrassen einen wichtigen Aspekt der Siedlungsqualität darstellen. Er

kann sich eine Ergänzung des KRIP vorstellen, wonach die Berücksichtigung des städtebaulichen Umfelds bei der Gestaltung von Strassenräumen von Kanton und Gemeinden eingefordert wird – unter Berücksichtigung der Strassennetzhierarchie. Diese Thematik und auch die diesbezüglich Zusammenarbeit zwischen Kanton und Gemeinden wird jedoch erst bei der Gesamtüberprüfung und Bearbeitung des Sachbereichs Verkehr im kantonalen Richtplan aufgegriffen. Eine diesbezügliche isolierte Aussage in der jetzigen Richtplananpassung wird nicht als zweckmässig und zielführend angesehen.

Die Regelung von Tempo 30 auf Kantonsstrassen ist nicht Regelungsgegenstand des kantonalen Richtplans.

Der VCS und die Gemeinde Allschwil fordern, mit der Siedlungsentwicklung nach innen sollten insbesondere auch kurze Wege geschaffen werden, die hauptsächlich zu Fuss oder mit dem Velo bewältigt werden können.

Ist als eine voraussichtliche Auswirkung der Strategie der Entwicklungsgebiete unter dem Titel Verkehr bereits berücksichtigt.

Angesichts der Überkapazitäten an WMZ schlagen die Grünen vor, hinsichtlich der angestrebten Siedlungsentwicklung nach innen dürfte es sinnvoll sein, das bereits eingezonte, aber nicht überbaute Bauland zu etappieren, indem zunächst die zentrumsnahen und erst später die peripheren Bauzonen zur Überbauung freigegeben werden. Die Etappierung wäre ein einfacher zu handhabendes Instrument, bei überdimensionierten Bauzonen, als die direkte Rückzonung.

Das RPG sieht zwei Möglichkeiten vor: Die Erschliessungsetappierung oder die „Bauzonenetappierung“ im Sinne von Art. 18 Abs. 2 RPG bzw. § 19 Abs. 1 lit. f. RBG. Während die Gemeinden gemäss Art. 19 RPG grundsätzlich in der Pflicht sind, die Erschliessungsetappierung vorzunehmen, handelt es sich bei der Ausscheidung einer Zone nach Art. 19 Abs. 1 lit. f RBG um eine Nicht-Bauzone. Im Objektblatt S 2.1 werden Gemeinden mit mutmasslich zu grossen Bauzonen bereits angewiesen, ihre Bauzonen zu überprüfen. Keine Berücksichtigung.

Gemäss Mieterverband BL gehört zur Siedlungsqualität auch ein ausreichendes Angebot an erschwinglichem und verfügbarem Wohnraum. Es würden zwar Angaben zur Bevölkerungsentwicklung gemacht, jedoch nicht der Frage nachgegangen, welchen Wohnraum diese zusätzlichen Leute benötigen und welche Art von Wohnraum dafür bereitgestellt werden müsse. Bereits heute sei es eine Tatsache, dass trotz hoher Bautätigkeit immer mehr Menschen auch im Kanton Basel-Landschaft Mühe hätten, bezahlbaren Wohnraum zu finden, und der Bestand an freien Wohnungen bewege sich in diesem Kanton seit geraumer Zeit auf einem auch schweizweit äusserst tiefen Niveau. Unverständlich bleibe deshalb, wieso keinerlei Umsetzungsvorschläge gemacht würden. Das Ziel und allfällige Massnahmen zur Bereitstellung von erschwinglichem und verfügbarem Wohnraum seien deshalb, auch aus Sicht der Gemeinde Allschwil, in den Richtplan aufzunehmen.

Wird nicht berücksichtigt (vgl. S. 28/29).

Die Gemeinden der Frenkentäler stellen sich auf den Standpunkt, bei den Zielen und Auswirkungen der Innenentwicklung fehle der Aspekt des Lärmschutzes und der Reduktion der Lärmbelastung. Am Beispiel von Liestal würde die Verlegung der A22 in den Schleifenberg einen wesentlichen Beitrag zur hochwertigen Siedlungsverdichtung leisten, indem die übermässige Lärmbelastung eines Quartiers, das erhebliches Verdichtungspotential hat, drastisch reduziert würde.

Wird berücksichtigt.

Zur Diskussion Anlass gibt die Frage, inwieweit Nutzungserhöhungen ausschliesslich „massgeschneidert“ sein sollen (Planungsbüro, BBK, Pratteln, Birsfelden). Eine generelle zonenweise Erhöhung der Nutzung wirke an zentralen, gefragten Lagen ebenfalls als Katalysator für eine Siedlungserneuerung und sei daher eine valable Planungsmassnahme, zumal die Quartierplanung als Hauptinstrument für die Innenverdichtung hinsichtlich Verfahren schwerfällig und risikobehaftet sei.

Allerdings bedürfe dies eines ergänzenden gesetzlichen Instrumentariums für hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen.

Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, Nutzungserhöhungen seien aus Qualitätsgründen im Grundsatz bewusst, sorgsam, begründet und somit massgeschneidert festzulegen. Insbesondere die möglichen Auswirkungen auf die räumlichen Qualitäten (Bautypologien, Aussenraum) und die Verkehrskapazitäten sind aufzuzeigen.

Auch die Zunahme von Verkehr und damit Lärm lasse sich bei Massnahmen der Entwicklung nach innen nicht verhindern. Die Zielsetzung einer gleichbleibenden Wohn- und Umweltqualität könne weggelassen werden, da die Umweltschutzgesetzgebung zu Luft und Lärm bereits eigene Qualitätsrichtlinien aufstelle.

Der Regierungsrat stellt sich auch auf den Standpunkt, dass Verdichtung Mehrverkehr erzeugt. Dies entbinde aber die Gemeinden nicht davon, Siedlung und Verkehr optimal auf einander abzustimmen und geeignete städtebauliche Lösungen zu suchen, eben massgeschneiderte Lösungen.

Gemäss VCS sollen die Gemeinden nicht nur die inneren Reserven und die geplante Nutzung aufzeigen, sondern sollen auch Vorgaben/ev. Anreize erhalten, wonach diese zu einem gewissen Grad ausgeschöpft werden müssen, bevor unbebaute Bauzonen bebaut werden können.

Aus rechtlichen Gründen ist eine derartige Regelung grundsätzlich nicht möglich. Liegenschaften in der Bauzone haben Anspruch auf eine zonenkonforme Nutzung, unabhängig davon, wie stark andere Bauzonenteile hinsichtlich Nutzung ausgeschöpft wurden.

Die Gemeinde *Birsfelden* konstatiert, dass Innenentwicklung in qualitativer Hinsicht eine Herausforderung sei. Die Verdichtung müsse einhergehen mit einer Erhaltung, wenn nicht sogar Verbesserung der Siedlungsqualität. Angestrebte Massnahmen und Anreize müssten immer mit dem übergeordneten Interesse zur Sicherung der Siedlungsqualität abgestimmt sein. Verdichtete Bauweise solle deshalb eine hohe Qualität auch hinsichtlich Architektur aufweisen. Dies sei mit entsprechenden Konzepten und Verfahren nachzuweisen.

Die Qualität der Innenentwicklung und Siedlungserneuerung ist auch aus Sicht des Regierungsrats von zentraler Bedeutung für einen attraktiven Kanton. Grundsätzlich liegt es aber in der Kompetenz der Gemeinde, ihre Verantwortung für die Qualität ihrer Siedlung zu übernehmen und dort qualitätssichernde Verfahren durchzuführen, wo sie dies als wichtig erachtet. Zudem besteht die Möglichkeit, städtebauliche und architektonische Lösungen durch die Arealbaukommission und Denkmal- und Heimatschutzkommission beurteilen zu lassen. Im Rahmen des Planungsberichts müssen jedoch die Gemeinden aufzeigen, wie sie gute Lösungen bezüglich Städtebau und Architektur bzw. gute Freiraumqualität in ihrer Nutzungsplanung gewährleisten.

Ein *Planungsbüro* und diverse *ländliche Gemeinden* stellen sich auf den Standpunkt, eine dichtere Bebauung auf unüberbauten Baulandparzellen sei in ländlichen Gemeinden nur für grössere zusammenhängende unüberbaute Wohnbauzonenreserven mit guter Erschliessung anzustreben. Die Verdichtung bzw. Erhöhung der Nutzung in bereits überbauten Wohnbauzonen mit Baulücken wird als eher problematisch erachtet. Die Planungsanweisung sei für die ländlichen Gemeinden zu präzisieren.

Gemäss Objektblatt sorgen ländliche Gemeinden mit geeigneten Massnahmen für eine dichtere Bebauung der unüberbauten Wohnbauzonenreserven. Dazu stellen sie fest, welche Areale sich dafür besonders eignen. Aus Sicht des Regierungsrats ist diese Planungsanweisung genügend präzise und lässt den Gemeinden ihren Spielraum.

Als einschränkend wird die Vorgabe „das einheitliche Erscheinungsbild ist zu bewahren“ wahrgenommen (*Gemeinden der Frenkentaler, VBLG, einige Gemeinden des Oberbaselbiets, Grüne*). Sie schränke die zukünftigen, vor allem für die Dörfer des oberen Baselbietes wichtigen Entwicklungsmöglichkeiten der Ortskerne stark ein. Auch in den Ortskernen und den angrenzenden Zonen soll

eine gewisse Moderne (zeitgemässe Weiterentwicklung) Einzug halten dürfen. Ansonsten wird es eine weitere Entvölkerung dieser für den ländlichen Raum wichtigen Wohnzonen geben, weil sich keine Investoren finden lassen, die diese Liegenschaften erneuern oder bebauen.

Wird dahingehend berücksichtigt, dass Entwicklung und Erhaltung als gleichwertige Ziele nebeneinander existieren, und im Planungsfall gegeneinander abzuwägen sind.

Wenn die Ortskerne erhalten, genutzt und belebt werden sollen, sind insbesondere auch neue Modelle für eine Weiterentwicklung der baulichen Nutzung zu entwickeln, die neben der berechtigten Zielsetzung des Erhalts der identitätsstiftenden Elemente und Strukturen auch eine Modernisierung und ein zeitgemässes Weiterbauen der Ortskerne ermöglichen.

Ist aus Sicht des Regierungsrates nicht richtplanrelevant.

9.3.5. Objektblatt S 2.2 Entwicklungsgebiete

Der *Bund* begrüsst die Ausarbeitung des Objektblattes. Er fordert den Kanton jedoch auf, neben den qualitativen Aussagen zur ÖV-Erschliessung griffige Kriterien für die Mindesterschliessung mit dem ÖV festzulegen. In Zusammenhang mit der Bedeutung, die den Entwicklungsgebieten mit der vorliegenden Richtplananpassung zukommt, erachtet der *Bund* die Informationen und Erläuterungen insgesamt als zu knapp. Die Erläuterungen sollen um räumliche Informationen ergänzt werden (Perimeter, Überbauungsstand, Erschliessung). Für allfällige zukünftige neue Entwicklungsschwerpunkte müssten im Richtplan Standortkriterien festgelegt werden.

Wird berücksichtigt (Planungsgrundsatz a) Erläuterungen Kap. 5.7 LRV).

Gegen das neue Objektblatt erwächst keine grundsätzliche Opposition. Die *Handelskammer* begrüsst dieses ausdrücklich, und auch aus Sicht der *Gemeinden der Frenkentäler* wird es als richtig erachtet, dass der kantonale Richtplan Entwicklungsgebiete ausweist. Allerdings wird seitens der *Wirtschaftsverbände* explizit darauf hingewiesen, dass Umnutzungen hin zu Mischgebieten unerwünscht und der Begriff Verdichtungsgebiete deshalb zielführender sei. Ein *Planungsbüro* stellt sich auf den Standpunkt, angesichts der teilweise kleinräumig abgegrenzten Flächen sei ein konzeptionellerer Ansatz sowie eine generalisiertere Darstellung der Entwicklungsgebiete anlog zum Leimental anzustreben.

Wird berücksichtigt, indem insbesondere kleinere Flächen nicht mehr in die Richtplan-Gesamtkarte übernommen werden.

Viele Stellungnahmen betreffen die Anforderungen an Entwicklungsgebiete, an deren Planung und die Umsetzung. Der *VBLG* verlangt Gemeindeautonomie bei der Transformation von Arbeitsgebieten zu WMZ: es solle generell den Gemeinden oder Regionen überlassen werden, solche Transformationen durchzuführen. Die Gemeinde *Allschwil* betont, dass mit der Ausscheidung von Entwicklungsgebieten kein Ausschluss von gewerblichen Nutzungen verbunden sein darf. Sie behalte sich vor, die zukünftige Nutzung des heutigen Gewerbegebiets an der Binningerstrasse im Rahmen der anstehenden Zonenplanrevision zu definieren. Die Gemeinde *Aesch* wünscht nur generelle Vorgaben im Richtplan, die dann räumlich konkretisiert umgesetzt werden. Die *Gemeinden der Frenkentäler* und der *VBLG* stellen sich umgekehrt auf den Standpunkt, es seien nicht nur Forderungen an die Gemeinden zu stellen (z.B. bezüglich Planungsbericht). Auch der Kanton solle für die Entwicklung dieser Gebiete seine Verantwortung übernehmen und dafür finanzielle und personelle Ressourcen bereitstellen, damit diese Gebiete ihren Namen (Entwicklungsgebiete) verdienen. Zudem wäre sinnvoll, wenn der Kanton auf Wunsch und gemeinsam mit den Gemeinden eine Strategie für die Vermarktung dieser Gebiete (Gebietsmanagement) entwickle und in diesem Objektblatt beschreibe.

Die vorliegenden Vorgaben sind sehr generell. Sie beinhalten eine Wenn-Dann-Relation: wenn die Gemeinden an diesen Standorten verdichten, sind die Mindestnutzungen im Grundsatz zu realisieren. Die Standorte wurden ausgewiesen, um die Inhalte des Agglomerationsprogramms zu stärken

und die Kompatibilität mit dem Kantonalen Richtplan verstärkt zum Ausdruck zu bringen. Im Übrigen sind die Gemeinden frei, zu entscheiden, wo ihre Verdichtungsschwerpunkte sind. Objektblatt S 2.2 spricht diesbezüglich keine Einschränkungen aus.

Der Kanton *Basel-Stadt* stellt fest, in Birsfelden und in Allschwil seien sowohl Entwicklungsgebiete für eine Wohn-/Zentrumsnutzung (Raum Letten) als auch regionale Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (Hafen, Bachgraben) festgesetzt, welche nicht mit einer Tramlinie erschlossen sind und welche heute teilweise keine ÖV-Erschliessungsgüte B erreichen. Der in diesen Gebieten erzeugte MIV belaste die benachbarten Quartiere Basels. Es solle daher im Richtplan verbindlicher festgelegt werden, dass eine ausreichende ÖV-Erschliessung sicherzustellen ist, bevor in diesen Gebieten weitere Siedlungsverdichtungen erfolgen.

Sämtliche ausgeschiedenen Entwicklungsgebiete sind oder werden gemäss KRIP mit dem ÖV gut erschlossen. In Birsfelden wurden aufgrund der mangelnden Erschliessungsgüte gewisse Entwicklungsgebiete aus dem Entwurf der Richtplankarte entlassen. In zahlreichen dieser Entwicklungsgebiete finden zudem auch mit dem Verkehr abgestimmte kommunale Siedlungsprojekte gemäss AP3 statt. Dies zeigt, dass die Abstimmung laufend und genügend gut erfolgt. Aus Sicht des Regierungsrates sind die von BS gestellten Forderungen nicht zwingend erforderlich.

Die *Baselbieter Bauverwalterkonferenz*, die *Gemeinden des Leimentals* und ein *Planungs-büro* wünschen sich, dass zugunsten der Verständlichkeit die Mindestnutzungsdichten (in E+B/ha) in bauliche Dichten (z.B. Ausnutzungsziffer) übersetzt werden. Die *CVP* und die *Grünen* stellen sich auf den Standpunkt, dass gerade in Gebieten mit schwierigen Parzellenverhältnissen auch eine zonenweise Erhöhung der Ausnutzung durchaus geeignet seien, um die notwendigen Impulse für eine sukzessive Verdichtung zu schaffen. Die *CVP* erachtet die Dichten allerdings als zu hoch, während die *Umweltverbände* die geforderten Mindestdichten grundsätzlich als zu tief angesetzt beurteilen.

Teilweise berücksichtigt. Die Dichtewerte bleiben im Sinne von Mindestwerten bestehen. Gibt es überwiegende Interessen, können die Gemeinden davon abweichen. Im Übrigen zeigt sich, dass die Mindestwerte bei den Quartierplanungen der letzten drei Jahre fast ausnahmslos überschritten wurden, teilweise sogar massiv.

Die *Gemeinden der Frenkentäler* schliesslich stellen sich auf den Standpunkt, dass in den Verdichtungs- und Entwicklungsarealen auch ökologische Mehrwerte zu schaffen seien. Auch der Gemeinde *Birsfelden* liegt die Thematik Freiraum am Herzen und sie fordert, dass öffentliche Grünflächen wie Sportanlagen, Friedhöfe, Pärke nicht in die Berechnung einbezogen werden müssen.

Teilweise berücksichtigt. Die Mindestdichten beziehen sich auf WMZ und Gewerbeazonen. Das Anliegen der ökologischen Mehrwerte ist in den Zielen formuliert.

Anträge zur Anpassung der Richtplankarte bezüglich Entwicklungsgebiete wurden von den Gemeinden *Pratteln*, *Münchenstein*, *Aesch*, *Binningen*, *Liestal* (als Bestand der Stellungnahme Zukunft Frenkentäler) und *Birsfelden* eingereicht.

Die Anliegen wurden weitestgehend berücksichtigt. Nicht-Berücksichtigungen wurden mit den Gemeinden besprochen.

9.3.6. Objektblatt S 2.3 Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)

Obwohl dieses Objektblatt ausser redaktionellen Änderungen, die im Zusammenhang mit der Integration des Raumkonzepts in den KRIP stehen, keine Veränderungen aufweist, wurden diverse Änderungsanträge gestellt.

Der *Bund* begrüsst die Aussagen bezüglich der Siedlungsentwicklung nach innen, vermisst jedoch Angaben zur gewünschten baulichen Dichte, die angestrebt werden sollen. Er verlangt, dass das Objektblatt mit quantitativen Verdichtungszielen ergänzt wird. Der Kanton wird angewiesen, im

Hinblick auf die Genehmigung genauer aufzuzeigen, welche bauliche Dichte er an diesen Standorten der Siedlungsentwicklung vorsieht.

Wird berücksichtigt.

Die *Baselbieter Bauverwalterkonferenz* sowie die *Gemeinden des Leimentals* stellen sich auf den Standpunkt, das Objektblatt sei nicht nur auf S-Bahnhöfe, sondern auch auf weitere Umsteigestellen von regionaler Bedeutung auszuweiten, vornehmlich dort, wo radiale und tangentielle ÖV-Verkehrsachsen verknüpft werden. Es seien deshalb die „Umsteigebahnhöfe“ Bottmingen, Oberwil und Therwil in den örtlichen Festlegungen zu ergänzen. Der VCS fordert in genereller Form, die Bahnhofsgebiete seien mit „ÖV-Drehscheiben, Busbahnhöfen oder wichtigen Tramhaltestellen“ zu ergänzen.

Wird berücksichtigt.

Die *Gemeinden des Laufentals* fordern aufgrund ihres regionalen Konzepts Laufental-Thierstein die Wiedereinführung des S-Bahnhalts in Liesberg/Riederwald. Dieser sei entsprechend auch in das Richtplan-Objektblatt zu integrieren.

Wird nicht berücksichtigt. Der Bahnhof Liesberg ist derzeit nur als Betriebspunkt für den Güterverkehr in Funktion. Die Publikumsanlagen sind zurückgebaut. Zur Stärkung der regionalen Busverbindungen mit einer Orientierung der ÖV-Anschlüsse nach Laufen wurde der S-Bahn-Halt aufgehoben. Neuerliche Anpassungen wären über einen STEP-Ausbauschritt zu realisieren. Für den STEP AS 2030 sind keine Eingaben erfolgt, welche die Wiederinbetriebnahme der Haltestelle Liesberg für den Personenverkehr zum Inhalt haben. Das Zukunftsbild der Region Laufental/Thierstein erwähnt bezüglich Verkehrsinfrastrukturen und Mobilitätsangebot ebenfalls keine S-Bahn-Haltestelle Liesberg. Bedingt durch die relativ siedlungsferne Lage des Bahnhofes ist das Gemeindegebiet heute mit der Buslinie 118 besser erschlossen als per S-Bahn. Würde anstelle der Busverbindung eine neue S-Bahn-Haltestelle im Bereich Riederwald erstellt, so würde sich die Erschließungsqualität des höher gelegenen Dorfteils von Liesberg deutlich reduzieren. Mit dem STEP AS 2030 wird zudem zwischen Laufen und Delémont zukünftig keine S-Bahn-Verbindung mehr existieren, sodass sich die Einrichtung einer Haltestelle erübrigt.

Als weiterer Brennpunkt der Stellungnahmen zu diesem Objektblatt stellt sich das Thema P+R bzw. B+R heraus. Der VBLG verlangt zusammen mit den *Gemeinden der Frenkentäler* und der *Wirtschaftskammer* ein entsprechendes Konzept dieser für die Mobilitätsdrehscheiben wichtigen Infrastrukturen, das der Realisierung der Parkplätze vorausgeht und möchte dies mit einer Planungsanweisung sichern. Die *Wirtschaftskammer* verlangt überdies P+R an der Haltestelle Salina Raurica. Als weiterer offener Punkt stellt die *Bauverwalterkonferenz* die Frage, wie die Kostentragung zwischen Kanton und Gemeinden mit Bezug auf P+R/B+R geregelt werden soll.

Wird weitgehend berücksichtigt (Planungsanweisung d). Die Frage des Kostenteilers ist jedoch nicht Gegenstand des KRIP.

Dem Auftrag, Bahnhofsgebiete zu vielseitig nutzbaren, attraktiven Zentrumsgebieten aufzuwerten, wird zugestimmt. Allerdings dürfe diese Aufwertung nicht nur ökonomisch, sondern auch städtebaulich verstanden werden (*Gemeinden des Leimentals, Bauverwalterkonferenz*). Die *Denkmal und Heimatschutzkommission* fordert zudem eine klare Aussage zu Bedeutung und Funktion von Bahnhofsgebieten aus einem historischen Kontext heraus, denn Bahnhofsgebiete und Ansprüche, die an sie gestellt werden, seien in starkem Wandel. Bahnhöfe seien Ende des 19. Jhd. bewusst ausserhalb der Siedlungen erstellt und in der 2. Hälfte des 20. Jhd. ohne Planung ins Siedlungsgebiet integriert worden.

Wird weitgehend berücksichtigt: Objektblatt S 3.1 gilt auch für diesen Bereiche..

Der VBLG stellt sich zudem auf den Standpunkt, die Gemeinden benötigen die Unterstützung des Kantons nicht nur bei der Planung sondern auch bei der Umsetzung. Zudem solle der Kanton in

enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden eine aktive Bodenpolitik im räumlichen Umfeld der Bahnhöfe und Umsteigestationen von kantonaler Bedeutung nur soweit verfolgen, als es die öffentliche Funktion dieser Orte betreffe. Beide Anliegen sollen in den Planungsanweisungen zum Ausdruck kommen.

Wird berücksichtigt.

9.3.7. Objektblatt S 2.4 Standorte für Hochhäuser

Der *Bund* begrüsst die Einführung des Objektblatts. Mit den Planungsgrundsätzen und -anweisungen würden die qualitativen Anforderungen an die Planung von Hochhäusern verankert, die dazu dienen, die Siedlungsqualität zu erhalten bzw. Nachteile auszugleichen. Damit verfüge der Kanton über eine gute Grundlage zur weiteren städtebaulichen Ausgestaltung des Agglomerationsraums Basel. Er macht zudem darauf aufmerksam, dass bei der konkreten Standortwahl für Hochhäuser das im SIL-Objektblatt für den Flughafen Basel-Mulhouse festgelegte Gebiet mit Hindernisbegrenzung beachtet werden muss.

Die Berücksichtigung der Hindernisbegrenzung aufgrund des Flughafens Basel-Mulhouse wird als Anforderung in das Objektblatt aufgenommen (Planungsanweisung b).

Das Objektblatt wird in der öffentlichen Vernehmlassung grundsätzlich begrüsst. Hochhäuser seien raumrelevant bezüglich Erscheinung, Funktion und Verkehr. Einzig die *SVP* spricht sich für einen Verzicht auf das Objektblatt ab. Die Verdichtung werde bereits in anderen Objektblättern erschöpfend behandelt, genauso wie auch der Schutz des Ortsbildes. Der Richtplan wird zudem nicht als das richtige Instrument beurteilt, um sich mit den Details von Hochhäusern zu befassen (z.B. Öffentlichkeitscharakter des Sockelgeschosses).

Der Richtplan befasst sich im Zusammenhang mit Hochhäusern nicht mit Details, sondern mit Standorten bzw. städtebaulichen und raumplanerischen Rahmenbedingungen für die eigentümerverbindliche Planung. Details sind Gegenstand des Baubewilligungsverfahrens. Aus diesem Grund wird das Objektblatt beibehalten.

Das Verhältnis des KRIP zum Hochhauskonzept BL, welches als „taugliche“ Grundlage für die Interessenabwägung anerkannt wurde, sei zu klären (*VBLG, Gemeinden der Frenkentaler, Gemeinden der Birsstadt und weitere Gemeinden des inneren Korridors, Baselbieter Heimatschutz*). Zum einen bestünden inhaltliche Differenzen (z.B. überkommunale Abstimmungspflicht über 60 m oder 80 m Gebäude) zum anderen könnte das Objektblatt mit Verweis auf das Hochhauskonzept BL entschlackt werden.

Mithilfe des Hochhauskonzepts Basel-Landschaft vom Februar 2014 wurden im Hinblick auf Themen wie raumplanerische Einordnung, Städtebau, Nutzung, Verkehr, soziale Wirkung und Freiraum die Auswirkungen von Hochhäusern untersucht sowie im Sinne einer Grundlage ein Umsetzungsvorschlag für die kantonale Richtplanung vorgelegt. Die Erkenntnisse dieses Konzepts finden nun in modifizierter Form Eingang in den kantonalen Richtplan mit dem neuen Objektblatt. Zudem sollen im Raumplanungs- und Baugesetz Hochhäuser definiert und Vorgaben zu den Verfahren (QP-Pflicht, qualifizierendes Verfahren) und Schattenwurf gemacht werden. Dies ist als Ergänzung zu diesem Objektblatt zu verstehen.

Bemängelt wurde auch die (zu hohe) Regelungsdichte in diesem Entwurf. Die Hürden für Hochhäuser seien niedrig zu halten (*SP*), die Ziele und Beschlüsse für Hochhäuser mit zu vielen Auflagen verbunden (*HEV, Wirtschaftskammer*). Mit diesen Vorgaben müsse befürchtet werden, dass Hochhäuser eher verhindert als ermöglicht werden, was dem Ziel der Verdichtung widerspreche. Die *Grünen* stellten sich auf den Standpunkt, dass die Regelungen den Kern der Fragestellung nicht recht treffen würden. Ebenso werde nicht klar, ob von einem einzigen Hochhaus gesprochen wird oder ob auch ein Cluster von Hochhäusern möglich sei. Ebenfalls bedürfe es einer Regelung hinsichtlich der Mehrwertabschöpfung und der Erschliessungskosten. Die *Handelskammer*

schliesslich möchte anstelle der Standortkriterien im Richtplankarte lieber konkrete Standorte in der Richtplankarte.

Die Regelungen des KRIP zielen darauf ab, dass die Hochhäuser raumplanerisch und städtebaulich am richtigen Standort stehen. Weichen die Standorte vom KRIP gemäss Planungsgrundsatz a) ab, haben die Gemeinden in einem über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmten Konzept aufzuzeigen, dass die alternativen Standorte zweckmässig sind. Aus Sicht des Regierungsrates sollen die Gemeinden, denen die Nutzungsplanung obliegt, grösstmögliche Freiheit bezüglich Standortwahl von Hochhäusern aufweisen. Die Mindest-Anforderungen an den Planungsbericht decken diejenigen Themen ab, die in Einsprachen zur Verhinderung der Projekte voraussichtlich verwendet werden. Deshalb ist es wichtig und projektförderlich, diese Themen in die Planung zu integrieren und im Planungsbericht zu dokumentieren.

Weitgehend einverstanden sind die Vernehmlassenden mit der Verknüpfung zwischen Hochhausstandort und guter bis sehr guter ÖV-Erschliessungsgüte. Während der *Kanton Basel-Stadt* diese Siedlung und Verkehr abstimmende Voraussetzung als ausserordentlich wichtig erachtet, fordert einzig die *Wirtschaftskammer beider Basel* explizit die Entkoppelung der beiden Themen bzw. die Streichung der ÖV-Erschliessungsgüte als zentrales Lagekriterium. Aus Sicht der *Gemeinde Birsfelden* soll die Verdichtung mit Hochhäusern nicht zu wesentlich erhöhtem Verkehrsaufkommen führen. Dies könne unter Umständen auch mit Mobilitätskonzepten sichergestellt werden und/oder mit Massnahmen zur Verbesserung des öffentlichen Verkehrs. Die Planung von Hochhäusern ausschliesslich auf die Radien der Güteklasse B abzustellen, scheine zu wenig weit gefasst.

Hochhäuser von 80-100m Höhe können schnell über 500 neue Einwohner aufnehmen. Hinzu kommen allfällige Beschäftigte und je nach Nutzungsmix Kunden. Dies bedeutet, dass man verkehrsmässig schnell in den Bereich verkehrsintensiver Einrichtungen kommt. Je besser die Anbindung an den ÖV, umso eher können die Strassen entlastet werden. Des Weiteren ist es durchaus nicht so, dass gemäss Objektblatt die ÖV-Erschliessungsgüte B abschliessend und zwingend ist. Zeigen die Gemeinden in ihrem Hochhauskonzept auf, dass auch weniger gut erschlossene Standorte zweckmässig und verkehrsverträglich sind, so werden diese durch die vorliegenden Regelungen nicht verunmöglicht.

Die Frage der Distanzbeziehung von Hochhäusern zu Ortskernen und schützenswerten Ensembles wurde von der *Baselbieter Bauverwalterkonferenz*, einem *Planungsbüro* und der *Gemeinde Birsfelden* thematisiert. Es wurde konstatiert, dass diese Begriffe einen weiten Interpretationsspielraum öffnen würden. Die Bauverwalterkonferenz und die Gemeinde Birsfelden sind der Ansicht, dass keine generelle Regel zur Distanz solcher Bauten zu Ortskernen abgeleitet werden könne und zudem weitere Faktoren der Beurteilung wie Einsehbarkeit, Sichtachsen, Gebäudehöhe, Beschattung etc. massgebend seien. Letztlich sei die maximale Höhe von Hochhäusern in der Nähe dieser sensiblen Gebiete im Einzelfall festzulegen.

Keine Bemerkungen.

Nicht bemängelt wurde, dass die Gemeinden ein über die Gemeindegrenzen hinweg abzustimmendes Hochhauskonzept zu erarbeiten haben, falls die Standorte nicht mit den Lagevorgaben des KRIP übereinstimmen. Ausnahme ist der *Kanton Basel-Stadt*, der den Spielraum der Gemeinden eingeengt sehen will und im kantonalen Richtplan sichergestellt haben möchte, dass in jedem Fall ein kommunales Hochhauskonzept vorhanden sein muss, bevor ein entsprechender Quartierplan genehmigt werden könnte.

Aus Sicht des Regierungsrates soll nur dann zwingend ein Hochhauskonzept verlangt werden, wenn von den generellen Standortvorgaben des kantonalen Richtplans abgewichen wird.

Auch die Anforderungen an den Planungsbericht des zu erarbeitenden Quartierplans wurden sehr kontrovers diskutiert. Dies betrifft Themen wie Verkehr, qualitätssichernde Verfahren (z.B. Wettbe-

werbe), Beurteilung der Ergebnisse, Funktion der Hochhäuser, Fernwirkung, der Öffentlichkeitscharakter des Sockelgeschosses sowie Freiraumanforderungen.

Der Planungsbericht sollte in wesentlichen die Themen abdecken, die Gegenstand einer Einsprache sein können. Die gefällten Entscheide sollten begründet und transparent sein. In der überarbeiteten Fassung beschränken sich die zwingend im Planungsbericht zu erläuternden Themen auf Nah-/Fernwirkung inkl. Aufzeigen des Betrachtungsperimeters, Abstimmung der Nutzung auf die Zentrumsstruktur des Orts, Verkehr sowie mikroklimatische Auswirkungen.

Aus Sicht des Kantons Basel-Stadt, der Grünen sowie des VCS genügt es aber nicht, eine optimale ÖV-Erschliessung vorzuschreiben, nötig sei auch, dass ein Hochhaus attraktiv ans Fuss- und Velowegnetz angeschlossen ist, dass genügend Veloabstellplätze vorhanden sind und dass die nächste ÖV-Haltestelle direkt und sicher erreicht werden kann. Zudem bedürfe es zwingend einer Beschränkung der Parkplatzzahl, um einen verträglichen Ziel-/Quellverkehr zu generieren.

Teilweise berücksichtigt. Eine weitere Regelung oder Einschränkung hinsichtlich Parkplätzen ist nicht erforderlich. Der Umgang mit Parkplätzen ist abschliessend im Raumplanungs- und Baugesetz geregelt. Die Reduktion der Parkplatzzahl im Quartierplanverfahren ist durch die Gemeinde im Einzelfall festzulegen.

Da Hochhäuser mehr als die Regelbauweise das städtebauliche Erscheinungsbild prägen, sollen aus Sicht der Gemeinde Birsfelden sowie der Denkmal und Heimatschutzkommission für Hochhäuser hohe städtebauliche Anforderungen gelten. Qualitätssichernde Verfahren wie Wettbewerbe und Studienaufträge seien wichtig, um aus einer Auswahl von verschiedenen Lösungen die städtebaulich, architektonisch und nutzungsmässig beste Lösung bestimmen zu können.

Qualitätssichernde Verfahren für Hochhäuser sollen im Raumplanungs- und Baugesetz geregelt werden.

Die Bauverwalterkonferenz, die Gemeinden des Leimentals, die CVP sowie ein Privater (Planungsbüro) fordern, dass im Planungsbericht auch die Fernwirkung von Hochhäusern und deren Bezug zur Kernstadt aufgezeigt werden müsse.

Teilweise berücksichtigt (Planungsgrundsatz a).

Zudem stellen sie sich zusammen mit der Gemeinde Birsfelden auf den Standpunkt, das Sockelgeschoss von Hochhäusern müsse nicht zwingend einen Öffentlichkeitscharakter aufweisen (Beispiel Rheinparkhäuser Birsfelden, Stollturm in Münchenstein).

In den überwiegenden Fällen werden neue Hochhäuser Nutzungen mit Öffentlichkeitscharakter aufweisen, die je nach Fläche in einer Konkurrenz zum Ortskern stehen. Es wird im vorliegenden Objektblatt nicht verlangt, dass das Sockelgeschoss Öffentlichkeitscharakter aufweisen muss, es wird lediglich verlangt, die Überlegungen und Abklärungen dazu im Planungsbericht öffentlich zu machen.

Schliesslich fordert die Denkmal und Heimatschutzkommission, aus Qualitätsgründen müssten Hochhäuser gegenüber einer Regelbebauung einen quantitativen wie qualitativen Mehrwert von öffentlichem Raum aufweisen. Hochhäuser seien stets im Kontext der historisch gewachsenen Siedlungsstruktur zu beurteilen, weshalb die Gemeinde dafür projektbezogen gemeinsam mit der Kantonalen Denkmalpflege einen geeigneten Betrachtungsperimeter zu bestimmen hätte. Schliesslich sei die architektonische Gestaltung durch ein unabhängiges Fachgremium zu beurteilen, da Hochhäuser erhöhten Anforderungen unterliegen würden.

Teilweise berücksichtigt (Planungsanweisung a).

9.3.8. Objektblatt S 3.1 Ortsbilschutz

Der *Bund* begrüsst die im Objektblatt S 3.1 vorgenommenen Anpassungen, welche die Rolle des Ortsbilschutzes im Kontext der Siedlungsentwicklung nach innen ergänzend ausführen.

Das Objektblatt wird von der *Denkmal und Heimatschutzkommission* sowie vom *Baselbieter Heimatschutz* in der Stossrichtung ebenfalls vollumfänglich unterstützt. Sie weisen aber auf eine Divergenz zwischen Landratsvorlage und Objektblatt hin. Während in der erläuternden Landratsvorlage festgehalten werde, dass neben ISOS und IKD auch das BIB den Gemeinden als Hinweisinventar zur Analyse der Siedlungsqualität dienen solle, fehle das BIB im Objektblatt, obwohl es als Hinweisinventar bedeutende Hilfestellung bei der Ortsbildanalyse leisten könne. Sie fordern entsprechend die Aufnahme des BIB als Grundlage für die Gemeinden.

Wird implizit berücksichtigt (Planungsanweisung a).

Auch die *SVP* begrüsst es ausdrücklich, dass historische Baustrukturen zwar grundsätzlich erhalten bleiben sollen, jedoch den Bedürfnissen der Eigentümer entsprechend anders genutzt, erneuert und erweitert werden dürfen. Die *SVP* zeigt sich überzeugt, dass die Erhaltung historischer Bausubstanz überhaupt nur auf diesem pragmatischen Weg für Private attraktiv und damit langfristig auch für den Staat finanzierbar bleibt, und erwartet ausdrücklich, dass an diesem sachbezogenen Ansatz auch nach der Vernehmlassung festgehalten werde.

Kritischer sehen es die übrigen Stellungnehmenden (*Gemeinden, Regionen, Private, Verbände, Grüne*). In der Wahrnehmung der überwiegenden Mehrheit der Stellungnehmenden wird im Objektblatt der Schutz mehr gewichtet als die zukünftige Entwicklung des Ortsbildes. Die *Gemeinden des Laufentals* fordern deshalb, dass die Entwicklungsziele nach innen bzw. die Verdichtung im Objektblatt mindestens gleichwertig wie die Schutz- und Erhaltungsziele gewichtet würden oder mit den Worten des *VBLG*: „Trotz Pflege der Ortsbilder muss auch zeitgemässe Weiterentwicklung möglich sein und nicht nur eine Konservierung“. Die hier formulierten Ziele der Pflege des Ortsbildes und der Erhaltung der geschützten Einzelobjekte seien deshalb um das Ziel der sorgfältigen zeitgenössischen Weiterentwicklung zu ergänzen. *Sehr viele Gemeinden des oberen Kantonsteils* aber auch des *Laufentals* kommen zusammen mit dem *Hauseigentümerverband* zum Schluss, unter Berücksichtigung der inzwischen eingeschränkten Entwicklungspotenziale der Gemeinden müssten die Vorgaben im Objektblatt vielmehr in die entgegengesetzte Richtung schlagen, Entwicklung vor Schutz, dies mit dem Verweis, dass sonst die Bausubstanz in den Ortskernen verfallende Bestrebungen zur dauerhaften Nutzung und Erneuerung des Gebäudebestandes seien gegenüber den Interessen des Ortsbilschutzes höher zur gewichten. Auch aus Sicht der *Grünen* dürfte der Schutz in Ortskernen nicht dazu führen, dass die Innenverdichtungspotenziale geschmälert würden oder dass nur noch sehr kapitalkräftige Investoren sehr teuren Wohnraum schaffen könnten.

Wird berücksichtigt. Die Schutz- und Entwicklungsziele werden als grundsätzlich gleichwertig gegenüber gestellt.

Aufgrund dieser Wahrnehmung wird von den meisten *Gemeinden* eine erhöhte Entscheidungskompetenz im Umgang mit den Kernzonen gefordert. Dies unter dem Eindruck, dass Befugnisse und Einflussmöglichkeiten der Abteilung Ortsbilschutz mit diesem Richtplanentwurf nochmals erweitert würden.

Mit dem Richtplan wird grundsätzlich kein neues Recht geschaffen. Entsprechend kann es aus Sicht des Regierungsrats auch keine Kompetenzverschiebungen hin zu den Gemeinden geben.

Einen etwas anderen Fokus legen die *Baselbieter Bauverwalterkonferenz*, die *Gemeinden des Leimentals* und die *CVP*. Historisch wertvolle Ortsbilder und –zentren seien nicht nur von der Bausubstanz sondern auch bezüglich Aussenraumqualität im Hinblick auf lebendige Zentren aufzuwerten. So sei der Fokus auch auf die Verkehrsplanung und den Lärmschutz bzw. auf Verkehrsberuhigung zu legen. Auch die *Wirtschaftskammer* und der *Hauseigentümerverband* teilen die Auffas-

sung, wonach intakte Ortsbilder als Aufenthalts-, Einkaufs- und Wohnraum attraktiv sein sollen. Allerdings müsste, im Sinne der Raumplanung, neben den Um- oder Ausbauten auch bei grossem öffentlichen Interesse der Abbruch eines erhaltenswerten Gebäudes möglich sein. Ortskerne seien nicht nur zu erhalten, sondern auch aktiv weiter zu entwickeln und zu erneuern.

Grundsätzlich steht es den Gemeinden frei, ihre Ortskerne zu entwickeln und zu beleben. Die Auseinandersetzung mit den Schutz- und Erhaltungsgütern ist aber dabei ebenso zwingend wie eine transparente, nachvollziehbare Interessensabwägung. Dies gilt selbstredend auch für die Gestaltung und Bespielung der Aussenräume.

Ein weiteres Thema, das ebenfalls im Zusammenhang mit der Weiterentwicklung des Ortskerns steht, ist das Thema Ersatzneubauten und Neubauten in historischen Ortskernen. *Zahlreiche Gemeinden* und ein *Privater (Planungsbüro)* monieren, die bauliche Weiterentwicklung in den Ortskernen sei auf bestehende Bauvolumen und Anbauten begrenzt. In Kombination mit dem Gebot zur Erhaltung der räumlichen Differenziertheit der Ortskerne werde eine bauliche Weiterentwicklung von Freiflächen innerhalb des Ortskernes grundsätzlich verunmöglicht (Planungsgrundsatz c)). Gerade dies aber, so die Forderung, sollte bei grossen Freiflächen oder Baulücken auch möglich sein, wenn im Rahmen einer Interessenabwägung die Verträglichkeit der Massnahme dargelegt werden könne. Die restriktive Haltung bzw. die allgemeinen Planungsgrundsätze seien deshalb zu überdenken und entsprechend anzupassen. Auch die *Gemeinde Pratteln* lehnt diese Verschärfung in den Planungsgrundsätzen explizit und entschieden ab. Es sei nicht die Aufgabe des Kantons im Rahmen des kantonalen Richtplans festzulegen, wie die Interessenabwägung von Freiräumen zu erfolgen habe. Die Interessenabwägung sei immer im Einzelfall auf das Schutzinteresse abzustimmen.

Wird berücksichtigt.

Der VBLG und die *Gemeinden der Frenkentäler* fordern deshalb, es seien Möglichkeiten aufzuzeigen bzw. Typologien zu entwickeln, die in Ortskernen auch Neubauten und Ersatzbauten ermöglichen.

Das Anliegen wird zur Kenntnis genommen und es wird auch fachliche Unterstützung durch den Kanton zugesichert. Allerdings kann dies nicht im Kontext des kantonalen Richtplans erfolgen.

Die *Wirtschaftskammer* stellt sich schliesslich auf den Standpunkt, Verdichtung nach innen, wie von der Raumplanung gefordert wird, ist mit heutigem Denkmal- und Heimatschutzgesetz in Ortskernen nur noch bedingt möglich. Mittels Volumenvergrösserung, welche zuvor einen Abriss des alten Gebäudes bedingt, könnte eine Verdichtung erzielt werden. Das derzeitige Denkmal- und Heimatschutzgesetz verlange jedoch, dass sich der Ersatzbau in Form und Grösse am alten Bau orientieren muss. Die in der Kernzone geltenden Bauvorschriften für Neubauten verunmöglichten eine Verdichtung nach innen. Entsprechend müsste dringend eine Bestimmung ins Denkmal- und Heimatschutzgesetz aufgenommen werden, welche klar festhält, dass bei grossem öffentlichen Interesse im Sinne der Raumplanung der Abbruch eines erhaltenswerten Gebäudes möglich ist und für den Ersatzbau grundsätzlich die Bestimmungen der Kernzone für Neubauten gelten.

Ortskerne umfassen rund 6% der Flächen der Bauzonen. Sie sind der Ort, wo sich ein grosser Teil des öffentlichen Lebens abspielt. Ortskerne tragen wesentlich zur Identität der Gemeinden bei, und sie beinhalten zu wesentlichen Teilen das bauliche und kulturelle Erbe unseres Kantons. Der Umgang insbesondere mit den Ortskernen hat deshalb sorgsam zu erfolgen. Harter Schutz ist ausschliesslich nur für kantonale Schutzobjekte vorgesehen. In den übrigen Fällen handelt es sich immer um eine Interessenabwägung zwischen Entwicklung und Erhaltung/Schutz. Idealerweise sind diese beiden Pole zu vereinen. Mit einer sauberen Interessenabwägung sind aber auch Entwicklungen in Ortskernen möglich, die die Schutzgüter überwiegen mögen. Der kantonale Richtplan verlangt diese Interessenabwägung explizit, gestützt auf die Bundesgerichtsurteile der letzten rund 10 Jahre. Die Anpassung des Denkmal- und Heimatschutzgesetz ist nicht Gegenstand des KRIP.

9.3.9. Objektblatt S 3.2 ISOS

Die im neu eingefügten Objektblatt S 3.2 in Bezug auf das Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder von nationaler Bedeutung dargelegten Planungsgrundsätze und -anweisungen finden die ausdrückliche Zustimmung des *Bundes*.

Das Objektblatt wird auch von der *Denkmal und Heimatschutzkommission* sowie vom *Baselbieter Heimatschutz* vollumfänglich unterstützt.

Aus dem überwiegenden Anteil der Stellungnahme lässt sich zwar ebenfalls ein grundsätzliches Verständnis für die Berücksichtigung des ISOS herauslesen. Allerdings besteht Unbehagen. So müssten Gemeinden mit einem Ortsbild von nationaler Bedeutung zusätzliche Auflagen hinnehmen, die neu über den Ortskern hinausgehen (Areale mit Entwicklungsziel A). Sie müssen sich intensiv mit Vorgaben des ISOS auseinandersetzen und bei nicht den Empfehlungen entsprechenden Planungen den Nachweis liefern, dass ein gewichtiges, dem Ortsbildschutz überwiegendes Interesse vorliegt. Mit dem neuen Objektblatt erhalte das ISOS beinahe den Status einer behördenverbindlichen Planung, obwohl es als Inventar nur Empfehlungen aussprechen dürfe und nicht demokratisch legitimiert sei. Deshalb wird die „zwingende“ Berücksichtigung von zahlreichen *Gemeinden* als unverhältnismässig erachtet, und – wie die *Laufentaler Gemeinden* in ihrer Stellungnahme artikulieren – es entstehe der Eindruck, insbesondere bei den Beschlüssen im Objektblatt ISOS, dass dem Schutzgedanken höhere Priorität beigemessen werde als der Entwicklung. Im Richtplan sei deshalb festzuhalten, dass die Entwicklungsziele der Verdichtung nach innen mindestens gleichwertig wie die Interessen des ISOS zu gewichten seien. Insbesondere brauche es auch eine koordinierende kantonale Fachstelle, welche die Interessenabwägung der Gemeinden mittrage. Ansonsten sei es kaum möglich, die vorgegebenen Dichteziele zu erreichen.

Da dem ISOS nur eine mittelbare Bedeutung bei der Raumplanung zukomme und nur eine Berücksichtigungspflicht bestehe, sollte dieses Instrument nicht dazu führen, dass die übergeordneten Zielsetzungen wie bspw. Verdichtung dadurch eingeschränkt würden. Daher lehnen die *Grünen* und der *HEV* die diesbezüglich formulierten Beschlüsse in der vorgeschlagenen Form ab. Auch die *SVP* steht dem neuen Objektblatt ISOS kritisch gegenüber, auch wenn sie dem übergeordneten Ziel des Ortsbildschutzes durchaus Wertschätzung entgegenbringt. Die im Objektblatt vorgesehenen Beschlüsse würden aber – entgegen den erläuternden Ausführungen in der Vorlage – die Planungsautonomie der Gemeinden erheblich einengen. Darüber hinaus werde im Text erneut mit rechtlich kaum fassbarer Terminologie gearbeitet, welche wiederum die Willkür der Behörden begünstige. Auch der *Wirtschaftskammer* geht das Objektblatt viel zu weit. So soll gemäss der Vorlage das ISOS eine zwingend zu beachtende Grundlage für die Richt- und Nutzungsplanung bei raumplanerischen Interessenabwägungen darstellen, und dessen Priorität könne nur bei Vorliegen eines gewichtigen, das Interesse an der Erhaltung überwiegenden öffentlichen Bedürfnis in Frage gestellt werden. Das ISOS würde somit zur systematischen Entscheidungsgrundlage werden. Eine solche starre Auslegung zugunsten des Ortsbildschutzes und damit eine künftige Verbindlichkeit von ISOS lehnt die Wirtschaftskammer dezidiert ab. Der *VBLG* schliesslich beantragt eine Streichung genau dieses Planungsgrundsatzes, wonach die dem Schutz der Ortsbilder durch das ISOS eingeräumte Priorität nur in Frage gestellt werden könne, wenn sich ein gewichtiges, das Interesse an der Erhaltung überwiegendes öffentliches Bedürfnis nachweisen lässt.

Darüber hinaus werden diverse Fragen zur konkreten Umsetzung gestellt: Was passiert, wenn die Gemeinde im Rahmen ihrer raumwirksamen Aufgaben zu anderen Schlüssen gelangt als im ISOS aufgeführt? Wie können neuzeitliche Quartiere bzw. Einzelbauten weiterentwickelt werden (Nutzungserhöhung, Umnutzungen etc.), wenn sie sich innerhalb von ISOS-relevanten Gebieten (Erhaltungsziel A oder a) befinden? Die *FDP* stellt sich auf den Standpunkt, das ISOS sei nur auf die Dorfkerne anzuwenden. Gemäss den *Gemeinden des Leimentals* soll in den Richtplanbeschlüssen zum Ausdruck gebracht werden, dass die dem Schutz der Ortsbilder durch das ISOS eingeräumte Priorität auch in Frage gestellt werden kann, wenn der aktuelle Zustand des Gebäudes oder Gebiets den Schutz nicht mehr vollumfänglich rechtfertigt.

Der VBLG und die Gemeinden der Frenkentäler schliesslich monieren, dass die Umsetzung des KRIP bei den betroffenen Gemeinden zu einem erheblichen Planungsmehraufwand und beim Kanton zu höherem Begleitaufwand der kommunalen Planungen führe.

Konflikte zwischen ISOS und baulicher Weiterentwicklung sind in der Vergangenheit so lange ausgeblieben, als Letztere auf der grünen Wiese stattfanden. Erst seit die Entwicklung nach innen Trumpf ist, kollidieren Interessen von Grundeigentümern, Gemeinden und Kantonen wahrnehmbar mit den vom Bund im ISOS als schützenswert taxierten Ensembles. In einem Grundsatzurteil hat das Bundesgericht 2009 erkannt, das ISOS betreffe nicht nur Bundesaufgaben - etwa Bauprojekte der SBB, des Bundesamts für Strassen oder der ETH. Auch Kantone und Gemeinden müssen dem Inventar Rechnung tragen – nicht, indem sie wie der Bund im Rahmen konkreter Baugesuche Interessen zwischen Schutz- und anderen Zielen abwägen, sondern indem sie das im Rahmen ihrer Richt- und Nutzungsplanung tun. Diese Abwägungspflicht zwischen Schutz und Nutzung ist verbindlich - auch ohne KRIP-Eintrag. Mit dem KRIP-Eintrag wird das, was das Bundesgericht fordert, für die Behörden verbindlich und findet somit Eingang in den kommunalen „Planungsalltag“ bzw. die kommunale „Planungskultur“.

Was heisst nun konkret, die dem Schutz der Ortsbilder durch das ISOS eingeräumte Priorität könne nur in Frage gestellt werden, wenn sich ein gewichtiges, das Interesse an der Erhaltung überwiegendes öffentliches Bedürfnis nachweisen lässt? Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, Änderungen der Nutzungsvorschriften bedingen nicht zwingend konkurrierende Interessen von nationalem Gewicht. Auch gut dokumentierte öffentliche Interessen von kantonaler oder nationaler Bedeutung können Schutzinteressen gemäss ISOS überwiegen, solange Kanton und Gemeinden keine Bundesaufgaben wahrnehmen. Deshalb bedarf es bei Planungsprozessen jeweils eines frühzeitigen Dialoges zwischen Gemeinde, Grundeigentümer und den Fachstellen, wie sich Zielkonflikte zwischen baulicher Veränderung und dem Schutz von Ortsbildern entschärfen lassen. Das ISOS soll für die Gemeinden Motivation sein, klare Entwicklungsstrategien zu formulieren, die in den letztlich oft vom Bundesgericht zu treffenden Interessabwägungen gegenüber den Schutzzielen des Bundes bestehen können. Denn häufig fehlen klare Entwicklungsstrategien der Gemeinden. Ohne diese kann eine Interessensabwägung überhaupt nicht vorgenommen werden.

Der Regierungsrat behält den Regelungsgehalt bei und nimmt die Regelungstiefe zurück.

9.3.10. Objektblatt S 4.1 Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung

Der Bund begrüsst in seinem Vorprüfungsbericht die Anpassung des Objektblatts und die Bemühungen des Kantons, die strategischen Arbeitsgebiete langfristig zu erhalten, indem zukünftig der Landrat über die Umnutzung von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung hin zu anderen Zonenzwecken entscheidet. Gleichzeitig nimmt der Bund die vorgesehenen Entlassungen einiger Standorte der Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung aus dem Richtplan zu Kenntnis.

Im Hinblick auf die Genehmigung hat der Kanton zudem aufzuzeigen, welche bauliche Dichte er an diesen Standorten der Siedlungsentwicklung in Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung vorsieht.

Wird berücksichtigt.

Mit Ausnahme der beiden *Wirtschaftsverbände*, welche Mischgebiete als konfliktträchtig einstufen und deshalb grundsätzlich ablehnen, stellen sich aber sämtliche anderen Stellungnehmenden, die sich zu diesem Objektblatt äussern, gegen die in der öffentlichen Vernehmlassung vorgeschlagene Streichung des Planungsgrundsatzes, wonach die Umnutzung von brachliegenden oder unternutzten (Teilen von) Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung zu Gebieten mit Mischnutzung (mit Wohnanteilen) in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessungsqualität unter Voraussetzung einer konzeptionellen Grundlage grundsätzlich möglich ist. Eine reine Beschränkung auf gewerbliche Nutzung in den Arbeitsplatzgebieten von kantonaler Bedeutung hätte starken Einfluss auf bereits laufende und z.T. weit fortgeschrittene Planungen z.B. in den Gebieten Aesch Nord und Dreispitz. Auch sei in den Arbeitsgebieten der Gemeinden des inneren Korridors eher eine Abnahme von

klassischen Industriebetrieben festzustellen. Würde diese durch Dienstleistungsbetriebe abgelöst, könne eine Kombination von Wohnen/Dienstleistungen eine Aufwertung für das Gebiet bedeuten und wirtschaftliche Risiken für potenzielle Investoren und die Gemeinde reduzieren. Ein gewisses Mass an Wohn-/Mischnutzungen sei zuzulassen und allenfalls eine Wohnanteilsregelung, die zum Beispiel bei maximal 30% liege, zu prüfen. Gleichzeitig müsse gewährleistet sein, dass das Gewerbe durch das Wohnen nicht eingeschränkt würde.

Gemäss Raumb Beobachtung Basel-Landschaft hat der Umfang an Gewerbebezonen seit dem Jahr 2000 aufgrund von Umzonungen von Gewerbebezonen zu WMZ um 100 Hektaren abgenommen. Zudem wurden im Kontext der Richtplananpassung die zukünftigen Begehren der Gemeinden hinsichtlich Umzonungen von Gewerbeareal zu WMZ zusammengestellt. In der Summe sind es rund zusätzlich 100 ha, die verlustig gehen können.

Arbeitsgebiete (Industrie- und Gewerbegebiete) von kantonaler Bedeutung stellen aus kantonaler Sicht hochwertige Flächen für Dienstleistungen, aber insbesondere 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 (vgl. Ausgangslage). Somit eignen sie sich insbesondere für Last- und Lieferwagen-affine Nutzungen. Gleichzeitig weisen Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung verglichen mit den übrigen Arbeitsgebieten eine geringere ÖV-Erschliessungsgüte auf, so dass sie auch flächenintensive sowie Nutzungen aus dem 2. Sektor dienen können. Mischnutzungen an diesen Orten führen ohne klare Transformationskonzepte zu Konflikten. Der Regierungsrat kommt aufgrund intensiver Diskussionen auf seinen im Rahmen der Vernehmlassung gefällten Entscheid zurück und betrachtet die Freigabe von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung nach wie vor als seine Aufgabe. Gemeinden können im Rahmen einer Sondernutzungsplanung – auf der Grundlage eines Transformationskonzeptes, welches die Auswirkungen auf Verkehr, Umwelt, Wirtschaft und städtebauliche Qualität aufzeigt – Teile des Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung, die gut erschlossen sind (ÖV-Erschliessungsgüte B und besser), in Richtung WMZ umnutzen, sofern dies vom Regierungsrat genehmigt wird (vgl. Kap. 5.11)

Die *Wirtschaftsverbände* begrüssen, dass am Erhalt und an der Weiterentwicklung des Birsfelder Hafens bzw. des Auhafens und deren Infrastruktur das kantonale Interesse im KRIP zum Ausdruck gebracht wird. Demgegenüber stellen sich die Gemeinde *Birsfelden* und die *Baselbieter Bauverwalterkonferenz* auf den Standpunkt, hochwertige Arbeitsgebiete seien zwar zu fördern und den jeweiligen Standortvorteilen entsprechend zu nutzen. Werde der Bedarf an den jeweiligen speziellen Standortqualitäten (Schifffahrtsanbindung, Gleisanschlüsse, Störfallperimeter) aber nicht ausgeschöpft, sollten Mischnutzungen oder Umzonungen möglich sein. Auf das Auffüllen von nicht standortgebundenen Arbeitsnutzungen in Arbeitsgebieten mit spezifischen Standortqualitäten sei zu verzichten (Beispiel Hafen Birsfelden). Konsequenterweise seien im Hafenperimeter vorab hafenauffine Betriebe vorzusehen. Nicht benötigte Flächen seien aus dem Perimeter des kantonalen Nutzungsplans zu entlassen und für höherwertige Arbeitsnutzungen und Mischnutzung freizugeben.

Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, dass die Hafenperimeter Rheinhäfen Birsfelden und Auhafen primär für Nutzungen mit Bedarf an Hafennähe vorenthalten werden sollen. Zurzeit sind im Birsfelder Hafen um die 25% der Flächen mit Nutzungen belegt, welche den Schiffsumschlag nicht vor Ort benötigen. Es befinden sich zudem ausserhalb des eigentlichen Hafenperimeters vom Umschlag abhängige Nutzungen. In zeitlicher Abstimmung mit den Entwicklungen im Hafenperimeter in Basel-Stadt ist eine Überprüfung der Gesamtfläche und des Perimeters jedoch grundsätzlich denkbar.

In diesem Zusammenhang fordert die *Bauverwalterkonferenz*, sämtliche Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung sollen der kommunalen Hoheit der Nutzungsplanung unterstehen. Die Gemeinde *Birsfelden* relativiert diese Forderung dahingehend, Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung hätten der kommunalen Hoheit der Nutzungsplanung nur dann zu unterstehen, sofern es sich nicht um strategische Arbeitsplatzgebiete handle. Die *Gemeinden der Frenkentäler* stellen sich demge-

genüber auf den Standpunkt, bei Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung liege es nicht nur an den Gemeinden, die Voraussetzungen zu schaffen, die Erschliessung zu prüfen und neue Industriegeleise zu sichern. Der Kanton müsse sich finanziell ebenfalls beteiligen.

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 (vgl. Ausgangslage). Aus kantonaler Sicht besonders bedeutsam sind der Birsfelder Hafen bzw. der Auhafen (Muttenz). Sie sind Drehscheiben des internationalen Güterumschlags und weisen gemäss Sachplan Verkehr des Bundes nationale Bedeutung auf. Der Hafen selbst weist für den Warenumschlag noch Kapazitätsreserven von ca. 30% auf (vgl. Objektblatt S 4.1, Ausgangslage). Die Forderung der Gemeinde Birsfelden ist bereits vollumfänglich erfüllt. Sämtliche Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung unterliegen der Hoheit der kommunalen Nutzungsplanung, mit Ausnahme des Birsfelder Hafens sowie des Auhafens (nationale Bedeutung). Aus diesem Grund ist aus Sicht des Regierungsrats auch die Verantwortung für die Erschliessung grundsätzlich den Gemeinden zu überlassen.

Für die *Wirtschaftskammer* fehlt die gute Erschliessung durch Verkehrsstrassen, unabhängig davon, ob es sich um den motorisierten Individualverkehr (MIV) oder den öffentlichen Verkehr (ÖV) handelt. Sie verlangt bei der Arealentwicklung der Arbeitsgebiete daher, dass mit einem projektbezogenen und auf die jeweiligen Bedürfnisse ausgerichteten Mix von MIV und ÖV operiert wird. Dass solche Arbeitsgebiete gemäss Angebotsdekret durch das öffentliche Verkehrsmittel allein zu erschliessen seien, wird entschieden abgelehnt. Der Grossteil der Baselbieter KMU sei auf einen motorisierten Transport ihrer Waren oder Ausrüstungen angewiesen. Die Erreichbarkeit aus dem Umland dürfe unter keinen Umständen gefährdet werden. Die Ungleichbehandlung der Verkehrsträger (zugunsten von ÖV oder Langsamverkehr) laufe der Sicherung der Erreichbarkeit zuwider. Aus Sicht der Wirtschaftsverbände fehle zudem das Ziel, dass insbesondere für verkehrs- und flächenintensive Branchen weiterhin angemessene Gebiete gesichert werden sollen.

Für den Regierungsrat ist die gute strassenmässige Erschliessung der Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung äusserst wichtig. Dieses Kriterium der bestehenden Erschliessungsgüte an das Hochleistungsstrassennetz ist denn auch das vorrangige, zentrale Kriterium bei der Bestimmung der Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung. Einzig das Gebiet Bachgraben, welches immerhin flughafennah ist und deshalb auch als Arbeitsplatzgebiet von kantonaler Bedeutung eingestuft worden ist, erfüllt dieses Kriterium nicht. Mit der Richtplananpassung 2016 Trasseesicherung Zubringen Bachgraben – Nordtangente, welche Ende November 2016 dem Landrat überwiesen wurde, sollen die ersten konkreten Schritte für die bessere Erreichbarkeit dieses Gebiets getan werden.

Zahlreiche Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung weisen jedoch eine ungenügende ÖV-Erschliessung auf, auch aus Sicht Angebotsdekret. Bezüglich Flächensicherung für verkehrsintensive Branchen stellt sich der Regierungsrat auf den Standpunkt, dass eine solche schwierig zu erreichen ist. Sie müsste praktisch bis auf Grundeigentümerstufe erfolgen, da in Industrie- und Gewerbebezonen Dienstleistungen grundsätzlich zugelassen sind. Mit dem Ansatz, dass Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung, welche sich vor allem durch eine hervorragende MIV-Erschliessung auszeichnen, und nur unter gewissen Randbedingungen zu Wohn- oder Mischzonen umgenutzt werden dürfen, wird aus Sicht des Regierungsrates der gewünschten Flächensicherung für insbesondere auch gewerbliches Arbeiten Genüge getan.

Die Gemeinde *Birsfelden* schliesslich schlägt ein neues Objektblatt Strategische Arbeitsplatzgebiete vor, welches das bestehende Objektblatt Arbeitsplatzgebiete von kantonalen Bedeutung ablöst. Es sollten gezielt einzelne Areale planerisch so aufbereitet werden, dass sie für die Ansiedlung eines Grossunternehmens, das einen hohen volkswirtschaftlichen Nutzen mit sich bringt, fertig vorliegen. Bei diesen neu auszuweisenden Flächen handelt es sich um strategische Arbeitsplatzgebiete, welche auch als solche zu bezeichnen wären. Sie liegen an sehr gut erschlossener Lage und weisen eine grosse zusammenhängende Arealfläche auf, die über das übliche Mass hin-

ausgeht. Sie werden ausschliesslich für Unternehmen von hoher Bedeutung mit hohem volkswirtschaftlichem Nutzen vorgesehen. Gerade für diese Fälle sei auch die kantonale Hoheit der Nutzungsplanung überaus zweckmässig. Handkehrum braucht es dafür aber keine grossflächige Ausweisung von kantonalen Arbeitsplatzgebieten.

Der Regierungsrat ist bereit, das Thema der strategischen Arbeitsplatzgebiete im Sinne der Gemeinde Birsfelden im Hinblick auf die Richtplangesamtüberprüfung zu prüfen. Ein derart grundlegender Systemwechsel ist ohne vertiefte Analyse und Aufbereitung der nötigen Grundlagen jedoch nicht möglich, weshalb das Anliegen im Kontext dieser Richtplananpassung nicht weiter bearbeitet werden soll.

Folgende Anträge zu den örtlichen Festlegungen wurden gemacht:

- *Zwingen:* Umbenennung von "Laufen-Dittingen-Zwingen (Ried)" in "Zwingen-Dittingen (Ried)", da das Gebiet nicht in der Gemeinde Laufen liegt.
- *Laufental:* Gestützt auf das Zukunftsbild Laufental-Thierstein sollen folgende Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung von einer Vororientierung in eine Festsetzung aufgestuft werden:
 - Liesberg (Riederwald) .
 - Laufen (Wahlenstrasse):
 - Laufen-Dittingen-Zwingen (Ried)
- *Frenkentäler:*
 - Bubendorf, Industrie Süd
 - Oristal
 - Schildareal
 - Erweiterung Liestal Altmarkt

Das zentrale Kriterium für die Ausscheidung der Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung ist deren strassenmässige gute Erreichbarkeit. Sie umfassen Gebiete, die flughafennah sind oder von Hochleistungsstrassen innerhalb kurzer Distanz erreicht werden können, ohne dass Wohngebiete durchquert werden müssen. Unter diesem Gesichtspunkt stimmt der Regierungsrat einer Aufnahme des Schildareals als Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung zu, da mit dem Anschluss des Schildareals an die kantonale Hochleistungsstrasse die zentrale Voraussetzung dafür gegeben ist. Die Laufentaler Begehren einer Aufstufung der Arbeitsgebiete Liesberg (Riederwald) und Laufen (Wahlenstrasse) von einer Vororientierung zu einer Festsetzung sind erst bei einer Aufstufung der Hauptverkehrsstrasse zu einer Hochleistungsstrasse möglich. Auch eine Aufnahme des Arbeitsgebiets Laufen-Dittingen-Zwingen (Ried) als Arbeitsgebiet von kantonalen Bedeutung ist aus obengenannten Gründen nicht möglich. Dem zudem geforderten Antrag, dieses Arbeitsgebiet sei lediglich als Arbeitsgebiet Dittingen-Zwingen zu bezeichnen, kann nicht nachgekommen werden, da es nicht in der Kompetenz des Regierungsrats oder Landrats ist, Inhalte eines regionalen Entwicklungskonzepts zu ändern. Auch die Arbeitsgebiete Bubendorf Süd und Oristal weisen nicht die erforderlichen Kriterien für eine Ausscheidung als Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung auf. Die Erweiterung des kantonalen Arbeitsgebiets Liestal-Altmarkt über die Gemeindegrenze Liestal hinaus auf den Gemeindebann Lausen wäre fachlich grundsätzlich möglich. Da der Antrag aber nicht durch die Gemeinde Lausen gestellt wurde, kann im aktuellen Verfahren nicht darauf eingetreten werden.

Gegen die Entlassung der drei Gebiete Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung in Reinach, Muttenz und Pratteln gab es keine Einwendungen.

Kenntnisnahme.

9.3.11. Objektblatt L 2.3 Wald

Das Objektblatt wird von 10 *Gemeinden*, den Gemeinde der *Region Laufental*, der *SP*, dem *Bauernverband beider Basel* sowie einem *Privaten* (Planungsbüro) vorbehaltlos befürwortet. Der schleichenden Reduktion landwirtschaftlicher Nutzflächen werde planungsrechtlich Einhalt geboten, ohne die Gemeinden kostenmässig zu belasten. Auch die Interessen der Landwirtschaft und des Naturschutzes würden in angemessener Weise berücksichtigt, ohne den Schutz der Wälder über ein gesundes Mass hinaus zu beschneiden.

Sieben *Gemeinden* sowie die Gemeinden der *Region Zukunft Frenkentaler* stimmen der Zielsetzung der Verhinderung der Verwaldung und der Offenhaltung von ökologisch wertvollen Flächen am Waldrand zu. Sie weisen aber darauf hin, dass mit der Festlegung der Waldgrenze das Gegenteil eintreffen könnte. Weil diese landwirtschaftlichen Flächen später einmal gerodet werden können, könne von den Landwirten auch ein Einwachsen des Waldes bewusst in Kauf genommen werden. Dadurch kämen die ökologisch wertvollen Flächen eher in Bedrängnis. Sie weisen dabei auf die verschiedenen Feldgehölze und Ufergehölze hin, die unter die Waldgesetzgebung fallen und somit einen beträchtlichen Aufwand bei der Festlegung von statischen Waldgrenzen generieren würden. Deshalb müsste konsequenterweise auch eine Bewirtschaftung dieser Flächen am Waldrand gefordert werden.

Die *NLK* argumentiert ähnlich und fordert zusammen mit dem *Bauernverband beider Basel* ebenfalls das Schaffen von Anreizen, um landwirtschaftliche Grenzertragslagen weiterhin zu bewirtschaften, wo dies aus landschaftlicher oder ökologischer Sicht angezeigt ist, sowie die Durchführung oder Unterstützung von Eingriffen zur Offenhaltung von Flächen aus Gründen der Biodiversität oder des Landschaftsschutzes.

Ganz grundsätzlich gegen diese Regelung sind die *Umweltverbände* sowie die *EVP*, da das Legen von statischen Waldgrenzen unerwünschten Waldeinwuchs nicht verhindere, insbesondere nicht in besonders schwer zu bewirtschaftenden Gebieten. Die Zu- oder Abnahme von Wald ergebe sich daraus, wie stark die der Landwirtschaft vorbehaltenen Flächen tatsächlich genutzt würden. Eine Regelung, dass der Wald nicht zunehmen darf, sei unsinnig. Die flächendeckende Festlegung einer statischen Waldgrenze sei somit fragwürdig, teuer, verfehle die angestrebten Ziele und habe in der Praxis wenig Wirkung. Auf die kantonsweite Festlegung von statischen Waldgrenzen ausserhalb der Bauzonen sei zu verzichten. Stattdessen seien Mittel zu definieren und entsprechende Anweisungen zu machen, um die Waldzunahme effektiv dort zu verhindern, wo sie im Einzelfall unerwünscht sei.

Die Waldgrenzen im Kanton Baselland sind heute abseits der Bauzonen dynamisch. Dies hat zur Folge, dass Offenlandbestockungen (z.B. Hecken) jederzeit zu Wald werden können. Deshalb muss bei Vorhaben in und in unmittelbarer Nähe zu Offenlandbestockungen der Waldcharakter der betreffenden Bestockungen stets beurteilt werden. Gilt eine Bestockung als Wald, so müssen die Bestimmungen der Waldgesetzgebung eingehalten werden. Dies kann Einschränkungen oder gar die Verunmöglichung eines Vorhabens zur Folge haben. Mit der flächendeckenden Ausscheidung von statischen Waldgrenzen werden, durch die verbindliche Beurteilung aller vorhandenen Bestockungen im Kanton, klare Verhältnisse bezüglich der Lage der Waldflächen im Kanton geschaffen. Die Rechtssicherheit wird dadurch markant erhöht. Langfristig gesehen entstehen durch die Ausscheidung der statischen Waldgrenzen aufgrund der bereits heute erforderlichen laufenden Beurteilungen keine Mehraufwände. Es existieren in diesem Zusammenhang somit keine Aufwände die anderweitig eingesetzt werden könnten. Durch statische Waldgrenzen wird die Waldverteilung im Kanton und damit die Verfügbarkeit der verschiedenen Waldfunktionen langfristig gesichert. Waldfrevel kann einfacher geahndet und der Verlauf der Waldgrenze auch in Gebieten mit hohem Druck auf den Wald dauerhaft gesichert werden. Zur langfristigen Verhinderung einer Vergandung von landwirtschaftlichem Kulturland und ökologisch wertvoller Flächen ist eine rechtsverbindliche Abgrenzung von Wald und Offenland unabdingbar. Eine solche wird mit den statischen Waldgrenzen geschaffen und vereinfacht dadurch die Planung und Umsetzung von Massnahmen zur Erhaltung der Offenlandflächen. Weiter wird mit der Ausscheidung der statischen Waldgrenzen die Verantwortung für die Erhaltung der Offenlandflächen klar zugewiesen. Der Regierungsrat ist über-

zeugt, dass die flächendeckende Ausscheidung von statischen Waldgrenzen dem haushälterischen Umgang mit der Ressource Boden entspricht (Begrenzung des Waldes), dadurch langfristig gesehen ohne Mehraufwand die Rechtssicherheit signifikant erhöht, die räumliche Verteilung des Waldes gesichert und das Offenland besser vor einer Vergandung geschützt werden kann.

Der vorgelegten Anpassung des Objektblattes mit der gewählten Formulierung steht die Waldgesetzgebung des Bundes gemäss Vorprüfungsbericht des Bundes nicht im Wege.

9.3.12. Objektblatt L 3.2 Vorranggebiet Landschaft

Auch aus Sicht des Bundes widerspricht die Ausnahmemöglichkeit für Einzonungen in Vorranggebieten Landschaft einerseits dem Zweck des Vorranggebiets. Zudem könne es die Zielsetzung einer Siedlungsentwicklung nach innen unterlaufen. Der Kanton wird deshalb angewiesen, die Anpassung des Objektblattes auf seine materiellen Auswirkungen auf den Zweck des Vorranggebiets Landschaft hin zu überprüfen.

Explizite Stellungnahmen zur Anpassung dieses Objektblattes werden fast ausschliesslich von Verbänden und einigen Parteien formuliert. Während die *Umweltorganisationen*, die *Grünen*, die *SP* und *EVP* die Haltung einnehmen, der Schutzcharakter der Vorranggebiete werde mit diesem Objektblatt weiter ausgehöhlt und eine Streichung des neuen Planungsgrundsatzes, wonach Ausnahmen der Freihaltung im Zusammenhang mit Einzonungen möglich sein sollen, fordern, wird dieser Planungsgrundsatz von den *Wirtschaftsverbänden* explizit begrüsst.

Gemäss Regierungsrat war die kritisierte Regelung nie als Freipass gedacht, dass Vorranggebiete Landschaft hektaren- oder gar quadratkilometerweise in Bauzonen umgewidmet werden dürfen oder sogar sollen. Vielmehr handelt es sich um eine Ultima-Ratio-Möglichkeit, die nur dann in Anspruch genommen werden soll, wenn Notwendigkeit (Bedarf) und Standortgebundenheit (als einzige Möglichkeit) gegeben sind. Allerdings sieht der Regierungsrat in der überarbeiteten Version von der Entwurfs-Regelung ab, da sie insbesondere in denjenigen regionalen Handlungsräumen, in denen die unüberbauten Gewerbe- und Industriezonen eher knapp sind, bezüglich Problemlösung nicht sehr hilfreich ist.

Die *Baselbieter Bauverwalterkonferenz* verfolgt in den Vorranggebieten Landschaft ein zusätzliches Ziel. In an die Kernstadt anschliessenden Gemeinden sollen Ausnahmen im Hinblick auf das Thema Naherholung möglich sein. Parkähnliche Gestaltungen und Anlagen für die Naherholung sollen unter erhöhten Anforderungen ausserhalb des Siedlungsgebietes bewilligt werden können.

Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, dass das rechtliche Regime für Bauten ausserhalb der Bauzonen (Art. 22 und 24 ff. RPG) Bundesrecht darstellt, welches nicht mit dem kantonalen Richtplan ausgehebelt werden kann. Die Anliegen der BBK sind grundsätzlich - abgestimmt mit einem regionalen Entwicklungskonzept oder gegebenenfalls einem regionalen Richtplan - über die Nutzungsplanung zu verfolgen.

10. Parlamentarische Vorstösse

10.1. Postulat [2014/128](#) betreffend Strategische Entwicklungsplanung

Am 10. April 2014 reichte Christoph Hänggi, SP, ein Postulat betreffend Strategische Entwicklungsplanung mit folgendem Wortlaut ein:

"In den letzten Jahren fand im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) eine beispielhafte Analyse des Zusammenhangs von Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung, Siedlungsflächen, Verkehr, Landschaft und Umwelt statt. Dabei zeigte sich, dass es keinen Sinn macht, nach grossen Würfeln zur Lösung der zweifellos bestehenden Verkehrsprobleme zu suchen, sondern dass die Verbindung von vielen, eher unspektakuläreren Massnahmen oft bessere und vor allem auch landschaftsverträglichere Resultate bringt. So wurde im Rahmen von ELBA

auch eine äussere Tangente (Südfahrt) als mögliche Lösung vertieft untersucht, jedoch nach Abschluss der Testplanung von allen beauftragten Planungsteams nicht mehr weiterverfolgt. Auch die Idee einer S-Bahn-Tangente - das öV-Pendant zur äusseren Strassentangente - wurde nicht als sinnvoll beurteilt. Dies entspricht auch den Analysen im Rahmen des Agglomerationsprogramms, in welchem der Erhalt der fingerartigen Grünraumstruktur rund um die Stadt Basel und eine konsequente Siedlungsentwicklung nach innen als Zukunftsbild Korridor+ (im Rahmen von ELBA wird von Siedlungskorridoren und Grünzügen gesprochen) entwickelt wurden.

Die Stossrichtungen von Agglomerationsprogramm und ELBA müssen als Vorgaben für eine strategische Entwicklungsplanung für den gesamten Kanton Basel-Landschaft bzw. die gesamte Region betrachtet werden. Auch die Förderung von wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten muss dieser strategischen Entwicklungsplanung folgen, die in etwa wie folgt skizziert werden kann.

- Die bestehenden funktionalen Teilräume (Arbeiten, Wohnen) und die fingerartige Grünraumstruktur (Naherholung) rund um Basel bleiben erhalten.*
- Die Siedlungsentwicklung erfolgt auf dem bestehenden Siedlungsgebiet.*
- Die Entwicklung orientiert sich an der bereits bestehenden Verkehrsinfrastruktur, es entstehen keine neuen Verkehrsachsen durch Gebiete, die der Naherholung dienen.*
- In Siedlungsgebieten und wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten werden Verkehrsmassnahmen als Ergänzung zur bestehenden Verkehrsinfrastruktur realisiert.*
- Der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs entlastet das bestehende Strassennetz und schont die Umwelt.*
- Ein qualitatives Wachstum mit verdichteter Nutzung der entsprechenden funktionalen Teilräume wird gefördert.*

Ich bitte den Regierungsrat zu prüfen und zu berichten, wie die Erkenntnisse aus ELBA und Agglomerationsprogramm zu einer strategischen Entwicklungsplanung für den ganzen Kanton - bzw. die gesamte Region - weiterverarbeitet werden können und wie diese Strategie anschliessend in die Raumplanung, in die Erhaltung der bestehenden Verkehrsinfrastruktur und in die Arealentwicklung im Rahmen der Wirtschaftsförderung einfließen kann."

Der Regierungsrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Allgemeines

Das revidierte eidgenössische Raumplanungsgesetz, das seit dem 1. Mai 2014 in Kraft ist, zwingt die Kantone, ihre Siedlungen zu begrenzen, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken und mit der Verkehrsentwicklung abzustimmen. Insbesondere sollen künftig Wohn- und Arbeitsgebiete vorwiegend an Orten geplant werden, die mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind.

Dem Kantonalen Richtplan (KRIP) kommt bei der Umsetzung dieses Bundesauftrages zentrale Bedeutung zu (vgl. Kap. 3), indem neu die raumkonzeptionellen Grundlagen in den Richtplan zu integrieren sind (vgl. Art. 8 Abs. 1 lit. a).

Daneben bilden die Agglomerationsprogramme einen wichtigen Pfeiler der Agglomerationspolitik des Bundes und der nachhaltigen Raumentwicklung der Schweiz. Um auch in Zukunft Projekte für den Agglomerationsverkehr unterstützen zu können und auch die Finanzierung der Nationalstrassen langfristig zu sichern, haben Bundesrat und Parlament auf Verfassungsstufe den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) geschaffen. Dieser neue Fonds wurde im Februar 2017 vom Souverän gutgeheissen. Er soll 2018 in Kraft treten. Damit wird die heute noch

gültige Gesetzgebung zum Infrastrukturfonds (IF) zukünftig durch die Gesetzgebung zum Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrs-Fonds (NAF) abgelöst.

Das Agglomerationsprogramm hilft den Agglomerationen, nicht mehr sektoriell und innerhalb der Gemeindegrenzen, sondern aus einer Gesamtsicht heraus und grenzüberschreitend zu agieren. Ziel ist die Gewährleistung einer koordinierten Entwicklung der Agglomeration durch eine verstärkte horizontale und vertikale Zusammenarbeit. Agglomerationsprogramme erlauben den Agglomerationen Prioritäten zu setzen und ihre Mittel effizient und wirksam einzusetzen.

Im Bereich Siedlung und Verkehr wird die Finanzierung von Verkehrsinfrastrukturen unterstützt. Ein Agglomerationsprogramm kann nur Bundesbeiträge erhalten, wenn die Grundanforderungen (vgl. dazu Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation vom 16.02.2015) erfüllt sind. Gemäss Vorgaben von Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) wird für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der richtplanrelevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6 gemäss Weisung des Bundes zu den Agglomerationsprogrammen.

Kantonaler Richtplan und das Agglomerationsprogramm arbeiten also auf unterschiedlichen Ebenen mit den gleichen übergeordneten Zielen und ergänzen sich. Letztlich ist aber der kantonale Richtplan das raumstrategische Planungsinstrument des Kantons.

Zu den im Postulat vorgeschlagenen Elementen der Entwicklungsplanung

1. *Die bestehenden funktionalen Teilräume (Arbeiten, Wohnen) und die fingerartige Grünraumstruktur (Naherholung) rund um Basel bleiben erhalten.*

Mit der vorliegenden Richtplananpassung wird das Siedlungsgebiet quantitativ und räumlich festgelegt. Gegenüber den heute rechtskräftigen Gebieten sind nur weitere 51 ha für die langfristige Siedlungsentwicklung ausgewiesen. Diese Flächen sind überwiegend Nichtbauzonen im Innern des Siedlungsgebiets und erst sekundär Flächen am Siedlungsrand, in arrondierender Weise. Die arrondierenden Flächen stehen zudem nicht im Konflikt mit den Siedlungstrenngürteln, den Vorranggebieten Landschaft sowie den Vorranggebieten Natur. Aufgrund der zu erwartenden Bevölkerungsentwicklung ist mit Einzonungen in den nächsten 15 Jahren nicht zu rechnen. Die funktionalen Strukturen sowie die Freiräume sind somit langfristig gesichert.

2. *Die Siedlungsentwicklung erfolgt auf dem bestehenden Siedlungsgebiet.*

Mit der vorliegenden Richtplananpassung werden zumindest für die nächsten 15 Jahre keine Einzonungen zugelassen, ohne dass diese kompensatorisch durch Auszonungen ausgeglichen werden.

3. *Die Entwicklung orientiert sich an der bereits bestehenden Verkehrsinfrastruktur, es entstehen keine neuen Verkehrsachsen durch Gebiete, die der Naherholung dienen.*

Gemäss Objektblatt Raumkonzept, Leitsatz 3, stimmen Kanton und Gemeinden die Verkehrsplanung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung ab. Leistungsfähige Verkehrskorridore (Bahn- und Tramkorridore mit einem Takt von mindestens 30 Minuten sowie das dortige Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassennetz) bilden das Rückgrat der Siedlungsentwicklung. Gemäss Leitsatz 4 lenken Kanton und Gemeinden die Siedlungsentwicklung nach innen und erhöhen die Siedlungsqualitäten, insbesondere in urbanen Gebieten und Dorfkernen. Die Entwicklungsgebiete gemäss Objektblatt 2.2 sind an die Haltestellen des öffentlichen Verkehrs gebunden und weisen eine ÖV-Erschliessungsgüte von A oder B (gut bis sehr gut) auf, dies im Sinne von Planungsanweisung 1 von Objektblatt V1.1, Gesamtverkehrsschau, wonach die Siedlungsentwicklung (Wohnen, Arbeiten und Einkaufen) gelenkt und auf ÖV-mässig gut erschlossene Gebiete konzentriert wird. Siedlungsstrukturen der kurzen Wege sind zu fördern.

Weder der kantonale Richtplan noch das Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation weisen weder kurz- noch langfristig neue Verkehrsachsen durch Naherholungsgebiete aus.

4. In Siedlungsgebieten und wirtschaftlichen Entwicklungsgebieten werden Verkehrsmassnahmen als Ergänzung zur bestehenden Verkehrsinfrastruktur realisiert.

Gemäss Objektblatt Raumkonzept, Leitsatz 1 fördern Kanton und Gemeinden mit einem geeigneten Flächenangebot die Wirtschaftsentwicklung. Dazu gehört insbesondere auch eine optimale Erschliessung. Objektblatt S 4.1, Planungsanweisung a), beauftragt Kanton und Gemeinden, im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit ihren Nutzungsvorschriften Voraussetzungen für den haushälterischen Umgang mit dem Boden zu schaffen sowie für eine optimale Erschliessung zu sorgen.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms werden korridorweise alle vier Jahre Areale der Entwicklungsschwerpunkte ausgewiesen, und es wird überprüft, inwieweit für die erwünschte Siedlungsentwicklung Massnahmen auf Infrastrukturebene (Verkehrsmanagement, Ausbau, Neubau) erforderlich sind. Bei Bedarf werden jeweils neue Verkehrsinfrastrukturen ins Agglomerationsprogramm bzw. in den kantonalen Richtplan aufgenommen. Gerade für diese Planungs- und Abstimmungstätigkeiten wird manchmal auf die ELBA-Planung, die dann als Ideenspender für Planungs-lösung dient, zurückgegriffen. Als Beispiele mögen das Agglomerationsprogramm 3. Generation mit den Massnahmepaketen im Raum Aesch-Reinach oder Allschwil dienen (vgl. dazu S. 34).

5. Der weitere Ausbau des öffentlichen Verkehrs entlastet das bestehende Strassennetz und schont die Umwelt.

Gemäss Objektblatt V 1.1, Gesamtverkehrsschau, soll in Planungsanweisung 3 mit dem öffentlichen Verkehr eine Alternative zum motorisierten Individualverkehr angeboten werden. Besonders zur Bewältigung der Pendler-, Schüler- und Freizeitverkehre sind attraktive Angebote mit dem öffentlichen Verkehr bereitzustellen und dadurch eine Entlastung oder ein Teilersatz des motorisierten Individualverkehrs anzustreben. 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). Auf den Achsen mit starker Verkehrsnachfrage sollen Voraussetzungen geschaffen werden, dass der öffentliche Verkehr optimal fliessen und so seinen Fahrplan einhalten kann.

6. Ein qualitatives Wachstum mit verdichteter Nutzung der entsprechenden funktionalen Teilräume wird gefördert.

In Abschnitt C. des Objektblatts Raumkonzept werden die Raumentwicklungsziele nach Raumtypen qualitativ definiert und in den örtlichen Festlegungen durch quantitative Verdichtungsziele ergänzt. Der an diesen Stellen generell formulierte Auftrag der hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen zieht sich durch sämtliche siedlungsrelevanten Objektblätter des kantonalen Richtplans und wird dort mit Planungsgrundsätzen, -anweisungen und örtlichen Festlegungen konkretisiert.

Antrag

Der rechtskräftige Kantonale Richtplan ist das raumstrategische Planungsinstrument des Kantons. Dieser raumstrategische Aspekt wurde mit Art. 8 RPG gestärkt, indem behördenverbindlich aufzuzeigen ist, wie sich der Kanton räumlich entwickeln soll. Der bestehende, rechtskräftige kantonale Richtplan, ergänzt durch die vorliegende Richtplananpassung, enthält bereits sämtliche Forderungen des Postulats.

Die Schaffung eines neuen Instruments, wie es im Postulat 2014/128 durch Christoph Hänggi gefordert wird, ist weder erforderlich noch zielführend. Vielmehr würden mit der Schaffung eines strategischen Entwicklungsplans ein redundantes Instrument, neue Abstimmungsaufgaben zwischen den Planungsinstrument und somit neue Aufwände generiert, ohne dass Mehrwerte geschaffen würden. Aus diesem Grund beantragt der Regierungsrat, das Postulat abzuschreiben.

10.2. Motion 2015-398 (als Postulat überwiesen) betreffend Anpassung des Richtplans Salina Raurica: Aktueller Modal-Split Verkehr ist unrealistisch

Am 12. November 2015 reichte Christoph Buser, FDP, eine Motion betreffend Anpassung des Richtplans Salina Raurica: Aktueller Modal-Split Verkehr ist unrealistisch mit folgendem Wortlaut ein:

Salina Raurica gehört zu den wichtigsten strategischen Entwicklungsgebieten im Kanton Basel-Stadt. Es handelt sich um ein komplexes und grossflächiges Planungsprojekt. Mit dem vom Landrat am 15. Januar 2009 beschlossenen Spezialrichtplan „Salina Raurica“ wurde die Voraussetzung für die gezielte Entwicklung des Planungsprojekts geschaffen. Aufgrund der hohen Verkehrsbelastung im Gebiet von Salina Raurica wurde im Objektblatt Verkehr des kantonalen Spezialrichtplans (SRP) festgehalten, dass die Erschliessung der Rheinebene durch den gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs zu erfolgen hat. Dies zusammen mit einem umfassenden Verkehrsmanagement. Dabei soll ein ÖV-Anteil von 35 Prozent (Modal-Split) für den Quell-/Zielverkehr angestrebt werden.

In der Landratsvorlage 2014-439 „Salina Raurica, Verlegung der Hauptverkehrsstrasse 3/7 und Rückbau der Rheinstrasse: [...]“ wurde jedoch ein pikantes Detail bekannt. Die im Rahmen des Landratsbeschlusses (LRB) Nr. 982 vom 15. Januar 2009 in Auftrag gegebene Studie führt zu Tage, dass das Modal-Split-Ziel von 35 Prozent ÖV-Anteil gemäss Richtplan auch bei sehr umfassenden Massnahmen im heutigen rechtlichen Rahmen nicht zu erreichen sein wird. Und wir wissen zusätzlich, dass alleine schon die Ansiedlung des Produktionszentrums von Coop mit Logistik das Modal-Split-Ziel strapaziert. Trotz dieser neu gewonnen Erkenntnis wird an dem ursprünglich definierten Zielwert von 35 Prozent ÖV-Anteil im kantonalen Spezialrichtplan festgehalten und die Notwendigkeit und die Fortführung der beschlossenen Massnahmen betont.

Es darf jedoch nicht sein, dass durch unrealistische Ziele das „Filetstück“ Salina Raurica in der Entwicklung massiv gehemmt wird. Für die Zukunft des Gebiets ist es entscheidend, zu unterscheiden, was wünschenswert bzw. machbar ist und mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden können.

Die Regierung wird daher gebeten, den Richtplan Salina Raurica entsprechend abzuändern und den Modal-Split von heute 35 Prozent ÖV-Anteil auf einen mit der Entwicklung Salina Rauricas einhergehenden realistischen Wert zu senken.

Mit Beschluss des Landrats vom 10. März 2016 wurde die Motion als Postulat überwiesen.

Der Regierungsrat nimmt zum Postulat wie folgt Stellung:

Allgemeines

Der Modal Split beschreibt die prozentuale Aufteilung eines Gesamtverkehrsaufkommens auf die einzelnen Verkehrsmittel oder Verkehrsmittelgruppen. Modal Splits können anhand diverser Massnahmen berechnet werden, dies können Anzahl Wege oder Wegetappen, Weglängen (Tagesdistanzen) oder Unterwegszeiten sein. In der Regel ist der Modal Split jedoch der Anteil der Verkehrsmittel an den durch die jeweils ansässige Wohnbevölkerung zurückgelegten Tagesdistanzen. Ein Weg ist dabei die Summe aller Etappen vom Ausgangsort bis zum Ziel (z.B. Arbeitsort). Das Verkehrsmittel, mit dem die distanzbezogene längste Etappe eines Weges zurückgelegt wird, bestimmt die Zuordnung des Weges (Hauptverkehrsmittel pro Weg).

Erhoben wird der Modalsplit oder generell das Verkehrsverhalten im Kontext der Mikrozensus-erhebungen. Seit 2010 ist der Mikrozensus eine von fünf thematischen Erhebungen der neuen schweizerischen Volkszählung. Er wird vom Bundesamt für Statistik (BFS) in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) alle fünf Jahre durchgeführt. Dabei werden gesamtschweizerisch rund 60'000 zufällig ausgewählte Personen telefonisch zu ihrem Verkehrsverhalten befragt, was einer Stichprobe von weniger als einem Prozent der Gesamtbevölkerung entspricht. Für die

Erhebung 2015 wurden 57 090 nach einem Zufallsverfahren ausgewählte Personen befragt. Dabei kam die computergestützte telefonische Befragung (CATI-Technik) zur Anwendung. Zur Bestimmung der zurückgelegten Distanz wurden die Angaben der Befragten zur gewählten Route noch während des Interviews mit geografischen Koordinaten versehen.

Die Kantone können auf eigene Kosten die Stichprobe erhöhen, um die Zuverlässigkeit der Daten für kleinräumigere Analysen (z.B. Bezirksebene) zu erhöhen. Die aktuellsten Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr liegen für das Jahr 2015 vor (BFS/ARE: Verkehrsverhalten der Bevölkerung. Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2015. Bern 2017). Danach betrug der Modal Split ÖV gemessen an den Weglängen für die gesamte Schweiz 24% (gemessen an der Anzahl Wegetappen sind es lediglich 14%). Die städtischen Kernräume 29%, die übrigen Agglomerationsräume 17%.

Die Ergebnisse nach Kantonen zeigt Seite 17 des obengenannten Berichts. Demnach beträgt der Modal Split ÖV bezogen auf die Tagesdistanzen für den Kanton Basel-Land beträchtliche 28% und derjenige des Kantons Basel-Stadt als Spitzenreiter in der Schweiz 43%. Allerdings sind diese Daten aufgrund der kleinen Stichprobe mit Vorsicht zu geniessen, denn im Bericht Städtevergleich Mobilität, einer vergleichenden Betrachtung der Städte Basel, Bern, Luzern, St.Gallen, Winterthur und Zürich aus dem Jahre 2012, wird für die Stadt Basel lediglich ein Modal Split ÖV von 27% ausgewiesen.

Gemäss Bericht des Departements Bau-, Verkehr und Umwelt, Mobilität im Kanton Aargau, Ergebnisse des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010 der aargauischen Bevölkerung, betrug der Modal Split ÖV nach Tagesdistanzen für den aargauischen Teil der Agglomeration Basel 22% bzw. 15% nach Etappen bzw. 13% nach Unterwegszeit. Auf weitere Kennziffern zum Modal Split ÖV für andere Teilräume wurde bereits in Kapitel 5.13 verwiesen.

Die Angaben und Berichte deuten darauf hin, dass die Ermittlung des Modal Splits für kleinräumige Einheiten mit der Methode des Mikrozensus sehr aufwändig und teuer wäre, und gleichzeitig ein Erreichen eines ÖV-Anteils von 35% an den Tagesdistanzen sehr schwierig erreichbar sind.

Einschätzungen zum Modal Splits ÖV für das Gebiet Salina Raurica

In der Landratsvorlage 2016-378 von 20. Juni 2017 zu Salina Raurica, Tramverlängerung Linie 14: Genehmigung Generelles Projekt, hat sich der Regierungsrat bereits einmal zum Modal Split ÖV wie folgt geäußert:

„Im Rahmen der Untersuchungen hat sich gezeigt, dass das Modal-Split-Ziel von 35% ÖV-Anteil gemäss Richtplan auch bei umfassenden Massnahmen bezüglich neuer ÖV-Infrastruktur, neuen ÖV-Angeboten und Mobilitäts-Management im heutigen rechtlichen Rahmen nicht zu erreichen sein wird. Dies schmälert jedoch die Notwendigkeit des vorliegenden Ausbauvorhabens in keiner Weise. Denn die verkehrliche Erreichbarkeit, die durch diese Tramverlängerung in zuverlässiger Art angeboten werden kann, ist ein zentraler Baustein zur Erreichung der gewünschten Siedlungsentwicklung im Gebiet Salina Raurica“.

An der Einschätzung gemäss Landratsvorlage 2016-378 hält der Regierungsrat fest und rückt von einer quantitativen Festlegung des Modal Splits ab. Er ersetzt sie im Objektblatt durch die Formulierung „möglichst hoher Modalsplit“.

Antrag

Der Regierungsrat beantragt im Sinne der Erwägungen, das Postulat abzuschreiben.

11. Anträge

11.1. Beschlüsse

Der Regierungsrat beantragt dem Landrat gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 29. August 2017

Im Namen des Regierungsrates

Die Präsidentin:
Sabine Pegoraro

Der Landschreiber:
Peter Vetter

12. Anhang

- Entwurf Landratsbeschluss
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, angepasste Richtplan-Gesamtkarte
- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, neue und angepasste Objektblätter
- Grundlagenbericht (Erläuterungsbericht)

Landratsbeschluss

über die Anpassung Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) 2016

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

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

Objektblatt RK	Raumkonzept Basel-Landschaft (neu)
Objektblatt S 1.1	Siedlungsgebiet (neu)
Objektblatt S 1.2	Bauzonen (neu)
Objektblatt S 1.3	Siedlungstrenngürtel (Anpassung)
Objektblatt S 2.1	Hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen (Anpassung)
Objektblatt S 2.2	Entwicklungsgebiete (neu)
Objektblatt S 2.3	Bahnhofsgebiete (Anpassung)
Objektblatt S 2.4	Standorte für Hochhäuser (neu)
Objektblatt S 3.1	Ortsbildschutz (Anpassung)
Objektblatt S 3.2	ISOS (neu)
Objektblatt S 4.1	Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (Anpassung)
Objektblatt S 4.2	Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken (Anpassung)
Objektblatt S 5.1	Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen (Anpassung)
Objektblatt S 5.2	Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen (Anpassung)
Objektblatt S 5.3	Sport und Erholungszentrum St. Jakob (Anpassung)
Objektblatt L 1.1	Aufwertung Fließgewässer (Anpassung)
Objektblatt L 1.3	Naturgefahren (Anpassung)
Objektblatt L 2.1	Landwirtschaftsgebiet (Anpassung)
Objektblatt L 2.2	Fruchtfolgeflächen
Objektblatt L 2.3	Wald (Anpassung)
Objektblatt L 3.1	Vorranggebiet Natur (Anpassung)
Objektblatt L 3.2	Vorranggebiet Landschaft (Anpassung)
Objektblatt L 4.1	Ausflugsziel im Jura (Anpassung)
Objektblatt L 4.2	Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet (Anpassung)
Objektblatt V 2.1	Übergeordnete Projekte (Anpassung)
Objektblatt V 2.2	Kantonsstrassennetz (Anpassung)
Objektblatt V 2.3	Schienennetz (Anpassung)
Objektblatt V 3.1	Kantonale Radrouten (Anpassung)
Objektblatt V 3.2	Wanderwege (Anpassung)
Objektblatt V 3.3	Fusswege (Anpassung)
Objektblatt V 3.4	Historische Verkehrswege (Anpassung)
Objektblatt VE 1.1	Grundwasser (Anpassung)
Objektblatt VE 1.2	Abbau (Anpassung)
Objektblatt VE 1.3	Mobilfunkanlagen (Anpassung)
Objektblatt VE 2.1	Energie (Anpassung)
Objektblatt VE 2.2	Elektrische Übertragungsleitungen (Anpassung)
Objektblatt VE 2.3	Rohrleitungen (Anpassung)
Objektblatt VE 3.1	Deponien (Anpassung)
Objektblatt G 1.1	Salina Raurica, Arbeitsgebiete (Anpassung)
Objektblatt G 1.2	Salina Raurica, Wohngebiete (Anpassung)
Objektblatt G 1.3	Salina Raurica, Landschaft (Anpassung)
Objektblatt G 1.4	Salina Raurica, Verkehr (Anpassung)

wird erlassen.

2. Das rechtskräftige Objektblatt S 1.2 Siedlungsbegrenzung wird aus dem Richtplan entlassen.

3. Das Postulat [2014/128](#) betreffend strategische Entwicklungsplanung von Christoph Hänggi, SP, wird abgeschrieben.
4. Die als Postulat überwiesene Motion [2015-398](#) betreffend den Modalsplit in Salina Raurica von Christoph Buser, FDP, wird abgeschrieben
5. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans tritt mit rechtskräftigem Beschluss des Landrates in Kraft.
6. Mit Rechtskraft des landrätlichen Beschlusses zum Objektblatt „Raumkonzept Basel-Landschaft“ wird das „Konzept Räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft“ vom 4. September 2003 aufgehoben.
7. Ziffer 1 dieses Landratsbeschlusses unterliegt gemäss § 31 Abs. 1 lit. a der Kantonsverfassung dem fakultativen Planungsreferendum.
8. Die Anpassung des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.

Liestal, Datum wird von der LKA eingesetzt!

Im Namen des Landrates

Die Präsidentin:

Der Landschreiber:

Richtplan-Gesamtkarte, Anpassung 2016, Entwurf

Massstab 1:50'000

Beschlussinhalt

S 1.1 Siedlungsgebiet

Siedlungsgebiet

Erweiterung Baugebiet

S 2.2 Entwicklungsgebiete

Entwicklungsgebiet Wohn-/Zentrumsnutzung

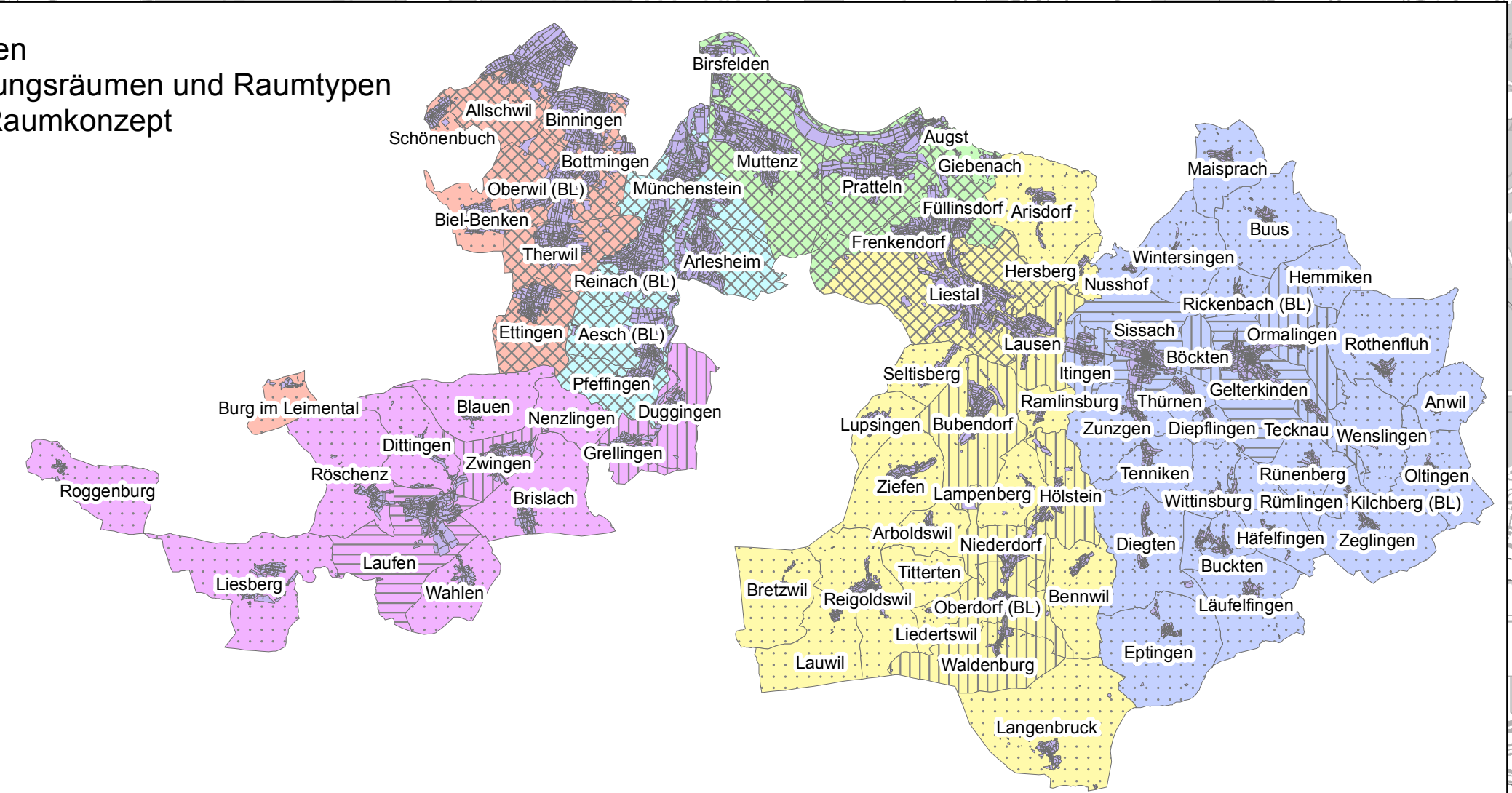
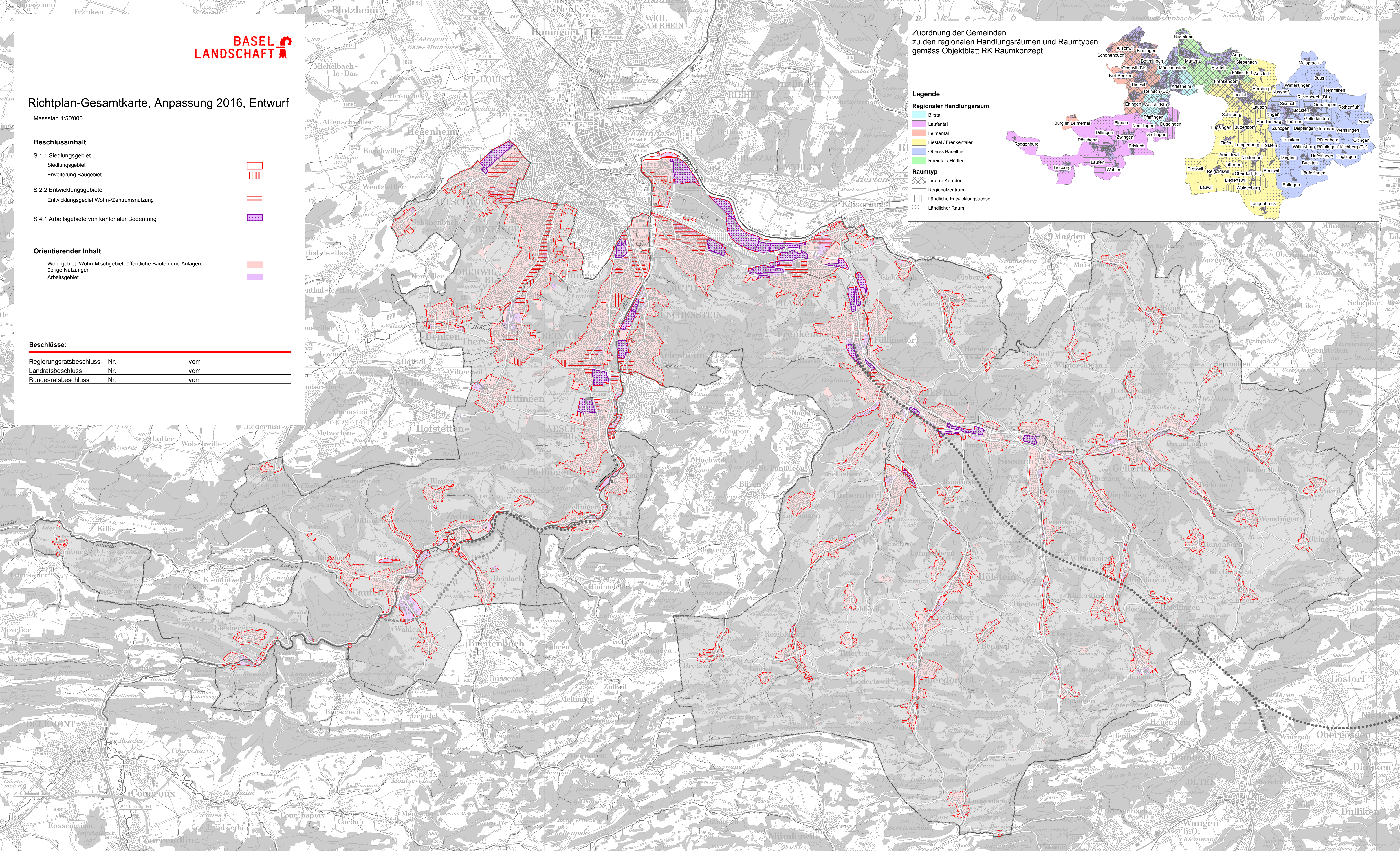
S 4.1 Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung

Orientierender Inhalt

Wohngebiet, Wohn-Mischgebiet; öffentliche Bauten und Anlagen;
übrige Nutzungen
Arbeitsgebiet

Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss	Nr.	vom
Landratsbeschluss	Nr.	vom
Bundesratsbeschluss	Nr.	vom



Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft

Richtplantext (Objektblätter)

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

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

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

Der kantonale Richtplan ist für die Behörden verbindlich.

Lesehinweis:

neuer Text:

gelöschter Originaltext:

rot

schwarze Löschblase

Beschlüsse:

Regierungsratsbeschluss

Landratsbeschluss

Bundesratsbeschluss

Richtplananpassungen:

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

Inhaltsverzeichnis

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

Gelöscht: Angestrebte Siedlungsentwicklung

Gelöscht: S 1.2 ... [1]

Gelöscht: Forstwirtschaft

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

Gesetzliche Grundlagen

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

Einleitung

Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

Auftrag und Funktion des Richtplans

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

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

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

- 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").

Der kantonale Richtplan dient hauptsächlich dazu

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

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

Funktion/Aufgaben des kantonalen Richtplans

Wirkung des Richtplans auf bestehende Instrumente

Mit der landrätlichen Genehmigung des kantonalen Richtplans entfaltet der Richtplan Wirkung innerhalb des Kantons Basel-Landschaft.

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.

Gelöscht: Doppelfunktion des Richtplans

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

Gelöscht: KORE als materielle Grundlage

Formatiert: Schriftartfarbe: Automatisch

Gelöscht: 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.

Formatiert: Schriftartfarbe: Automatisch

Gelöscht: Gleichzeitig werden sämtliche bestehenden Regionalpläne, d.h. die verschiedenen Regionalen Strassennetzpläne, der Regionalplan Landschaft, der Regionalplan Uferwege, der Regionalplan Radrouen, 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.

Formatiert: Schriftartfarbe: Automatisch

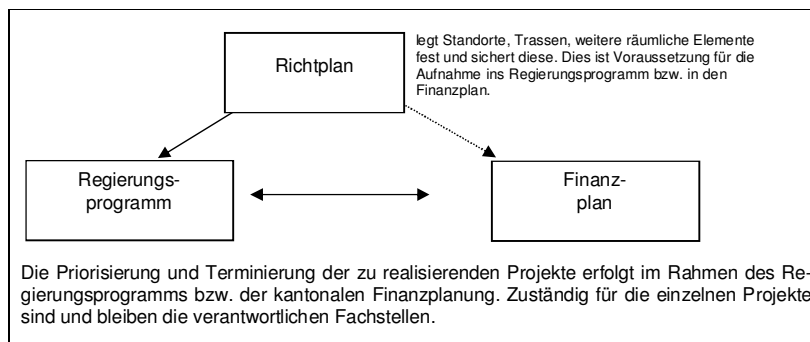
Gelöscht: Der Richtplan setzt Prioritäten, aber ausschliesslich in räumlicher Hinsicht. Entscheide bezüglich Realisierung in terminlicher und finanzieller Hinsicht erfolgen erst auf der Basis der auch grundeigentümergebundenen Nutzungsplanung. Auf kantonaler Ebene basieren sie auf den Führungsinstrumenten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

Gelöscht: - - - - Seitenumbruch - - - -

Einleitung

Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

Der Richtplan im Gefüge kantonalen Führungsinstrumente



Zusammenarbeit

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

Auf allen Ebenen (Bund, Kanton, Regionen und Gemeinden) ist eine intensive Zusammenarbeit notwendig. Der kantonale Richtplan ist das geeignete raumbezogene Koordinationsinstrument für gemeinsame Problemlösungen und verbindliche Absprachen. Das erfordert von den Beteiligten eine offene und frühzeitige Information und den Willen für eine kooperative Vorgehensweise.

Gelöscht: Richtplan schafft Voraussetzung für Interessenabwägung und Abstimmungsprozess

Gelöscht: 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

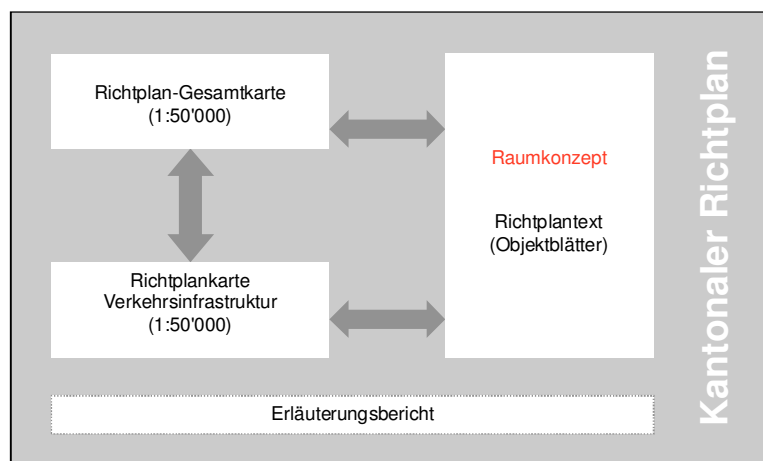
Bestandteile und Aufbau des Richtplans

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

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

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

Elemente des kantonalen Richtplans BL



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

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

Der Objektblattkopf

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

Abschnitt A

umschreibt die Ausgangslage sowie die Problemstellung und verweist auf wichtige rechtliche Grundlagen.

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

Gelöscht: bzw. die entsprechenden Leitsätze des KORE.

Einleitung

Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

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

Verbindlichkeit des Richtplans

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

- dem behördenverbindlichen Teil und
- einem orientierenden Teil

Behördenverbindlicher Teil

keine Beschlüsse, die die Rechts- und Kompetenzordnung direkt verändern

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

verbindlich für Behörden

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

Bund

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

Kanton

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

Gemeinde

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

Die Behördenverbindlichkeit entfaltet direkte Wirkung auf die zentralen Aufgaben der Gemeinden in der Raumplanung, nämlich ihre Richt- und Nutzungsplanung, die sich am kantonalen Richtplan auszurichten haben. **Die Behördenverbindlichkeit entfaltet somit direkte Wirkung auf die zentralen Aufgaben der Gemeinden in der Raumplanung, nämlich ihre Richt- und Nutzungsplanung, die sich am kantonalen Richtplan auszurichten haben.**

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

Gerichte

Die Gerichte sind an den Richtplan grundsätzlich nicht gebunden, da sich der Richtplan allein an die Behörden wendet, die mit raumwirksamen Aufgaben betraut sind, nicht aber an richterliche

Gelöscht: 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

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 kein starres Planungsinstrument sein: er muss abänderbar sein. Haben sich die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich, so werden die Richtpläne überprüft und nötigenfalls angepasst. Das Raumplanungsrecht sieht drei Formen von Richtplanänderungen vor: Überarbeitung, Anpassung und Fortschreibung.
Überarbeitung des Richtplans	Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet. Bei der Überarbeitung des Richtplans wird der gesamte Inhalt überprüft.
Anpassung des Richtplans	Anpassungen des Richtplanes werden in Zukunft an Bedeutung gewinnen. Dazu gehören in der Regel die Aufnahme neuer, konkreter Vorhaben in den Richtplan mit Koordinationsstand Zwischenergebnis oder Festsetzung sowie die Anpassung von Beschlüssen und Planungsgrundsätzen. 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. Anhörung und/oder Einbezug des Baselbieter Gemeindeverbandes.
3. Verwaltungsinterner Mitbericht mit anschliessender Überarbeitung durch die Bau- und Umweltschutzdirektion.
4. Verabschiedung des Vernehmlassungsentwurfes auf Antrag der Bau- und Umweltschutzdirektion durch den Regierungsrat.
5. Breite Vernehmlassung des Entwurfes des kantonalen Richtplans unter Einbezug sämtlicher interessierter Kreise, insbes. der Gemeinden, Parteien und Verbände sowie Information und Mitwirkung der Bevölkerung. Vorprüfung beim Bund.
6. Auswertung der Stellungnahmen und Überarbeitung des Entwurfes des kantonalen Richtplans unter Einbezug der Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD). Information Gemeinden und auf Wunsch der Gemeinden Differenzbereinigungsgespräche zwischen Kanton und Gemeinden. Entscheid der BUD über offene Punkte.
7. Ausarbeitung der Landratsvorlage.
8. Auf Antrag der Bau- und Umweltschutzdirektion Regierungsratsbeschluss: Vorlage an den Landrat betr. "Kantonaler Richtplan".
9. Beratung des kantonalen Richtplans im Landrat (Kommission, Plenum).
10. Erlass des kantonalen Richtplans durch den Landrat.
11. Antrag an den Bundesrat zur Genehmigung des kantonalen Richtplans.
12. Genehmigung des kantonalen Richtplans durch den Bundesrat.

Einleitung

Wichtige Vorbemerkungen zum kantonalen Richtplan

Umsetzung des Richtplans

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

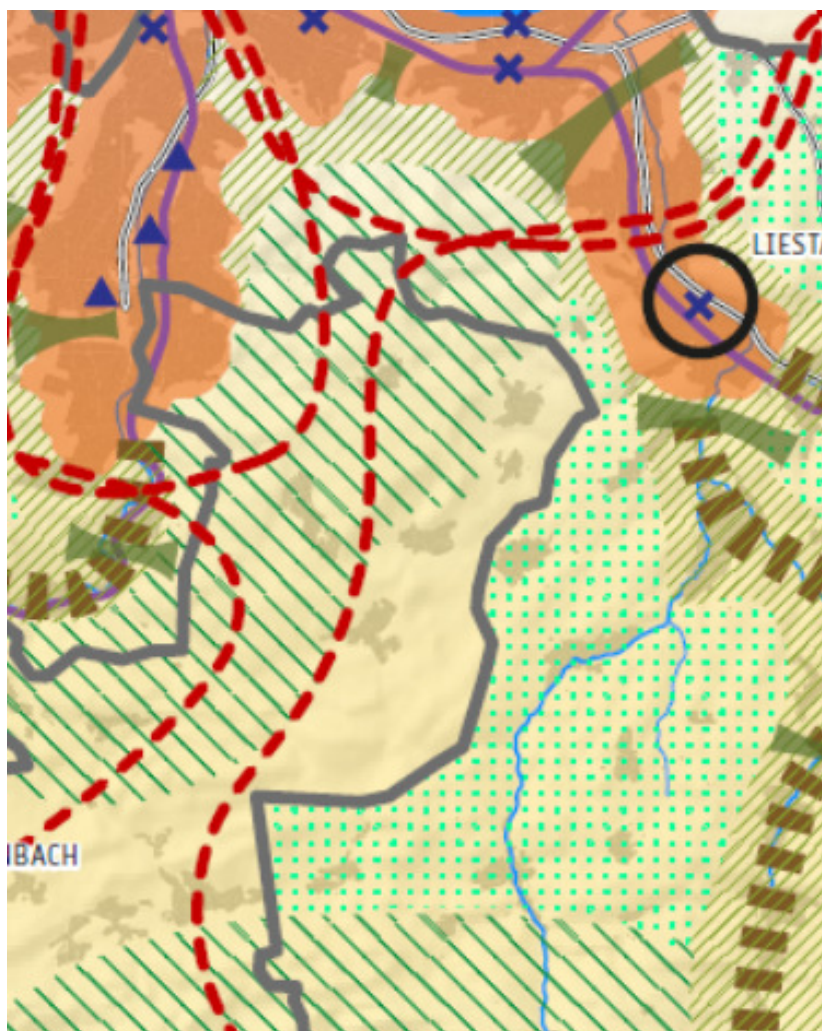
- die Umsetzung der Aufträge im Richtplan;
- die Umsetzung der richtungsweisenden Festlegungen (Ziele, Grundsätze) in der kantonalen Verwaltung sowie beim Bund, den benachbarten Kantonen und den Gemeinden;
- die Bewirtschaftung und Anpassung des Richtplans.

Umsetzung

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

**Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft
Raumkonzept**

RK



A. Ausgangslage

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

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

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

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

B. Herausforderungen

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

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

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

¹ SR 700; Teilrevision 3. März 2013

verschiedenen Interessen in diesen Übergangsräumen wird immer wichtiger.

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

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

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

C. Raumentwicklungsziele nach Raumtypen

- a) Verdichtungsräume der inneren Korridore: In den Verdichtungsräumen ist stadtnahes Wohnen mit kurzen Wegen möglich. Das Raumkonzept zielt darauf ab, das Bevölkerungs- und Beschäftigtenwachstum verstärkt in diese Räume zu lenken. Damit verbunden sind das Ziel und zugleich die Herausforderung, durch Siedlungsverdichtung und –erneuerung das Geschossflächenangebot zu erweitern und mit hohen Siedlungs- und Freiraumqualitäten aufzuwerten (Entwicklungsgebiete). In den inneren Korridoren liegen auch die strategischen Arbeitszonen mit bedeutenden Nutzungs- und Verdichtungspotenzialen.
- b) Haupt- und Regionalzentren: Das Hauptzentrum Liestal verfügt über die wichtigsten kantonalen Ausstattungen um seine Aufgaben als Kantonshauptstadt auch in Zukunft erfüllen zu können. Gleichzeitig erfüllt Liestal die Schamierfunktion zu den Gemeinden der Frenkentäler. Eine weitere städtebauliche Aufwertung und Nutzungsverdichtungen (insbesondere im Bahnhofsgelände) sowie optimale verkehrliche Anschlüsse sind wesentliche Entwicklungsziele für das Hauptzentrum.
Die Regionalzentren (Laufen, Sissach, Gelterkinden) sind die wichtigsten Orte für Beschäftigung, Versorgung, Bildung, Freizeit und Kultur im ansonsten ländlich geprägten Raum. Das Raumkonzept postuliert die Weiterentwicklung und Stärkung dieser Funktionen in Abstimmung mit dem Ziel eines verdichteten, qualitativ hochstehenden Wohnungsbaus sowie einer hohen Qualität der öffentlichen Aussenräume.
- c) Ländliche Entwicklungsachsen: Mit den ländlichen Entwicklungsachsen wird eine an den Hauptverkehrsachsen (MIV und ÖV) ausgerichtete Siedlungsentwicklung mit guten Voraussetzungen für regionales Gewerbe im Laufental, im hinteren Ergolzthal sowie im Waldenburgerthal verfolgt. Das Ausgreifen der Siedlungen auf die Talflanken soll begrenzt und unter Berücksichtigung einer erkennbaren Strukturierung auf gut erschlossene Lagen entlang den Verkehrsachsen gelenkt werden. Die Regionalzentren versorgen die Gemeinden mit den zentralörtlichen Ausstattungen.
- d) Ländlicher Siedlungsraum: Im ländlichen Raum zielt die Raumstrategie auf die Eindämmung der Zersiedelungsproblematik durch konsequente Siedlungsflächenbegrenzung. Der weitere Verlust von landwirtschaftlichem Kulturland und Waldfläche ist zu stoppen. Wichtig ist zudem die Siedlungserneuerung im Bestand und Aufwertung von Dorfkernen. Gleichzeitig sollen die Entwicklungsmöglichkeiten durch Nutzung bestehender Bauzonenreserven an den gut erschlossenen Lagen aufrecht erhalten bleiben. In Entwicklungskonzepten der betroffenen ländlichen Regionen (Laufental, Oberes Baselbiet, Liestal / Frenkentäler) werden die zukünftigen prioritären Handlungsfelder und Entwicklungsgebiete konkretisiert.

D. Beschlüsse

Kantonale Leitsätze

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

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

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

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

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

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

Planungsgrundsätze

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

Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung Kanton BL

Raumtyp	Bevölkerung		Beschäftigte	
	2015	2035	2014	2035
Verdichtungsraum der inneren Korridore	191'500	219'040	113'280	130'410
Regionalzentren	18'270	20'890	10'400	11'980
Ländliche Entwicklungssachsen	28'780	32'920	11'900	13'700
Ländlicher Siedlungsraum	46'410	53'080	11'680	13'440
Total	284'960	325'930 (+ 40'970)	147'260	169'530 (+ 22'270)

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

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

Dichteziel

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

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

Dichteziel

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

- c) Als Haupt- und Regionalzentren werden festgesetzt:

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

- d) Als ländliche Entwicklungsachsen werden festgesetzt:

- Ergolzthal
- Waldenburgertal
- Laufental

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

Entwicklungsziel

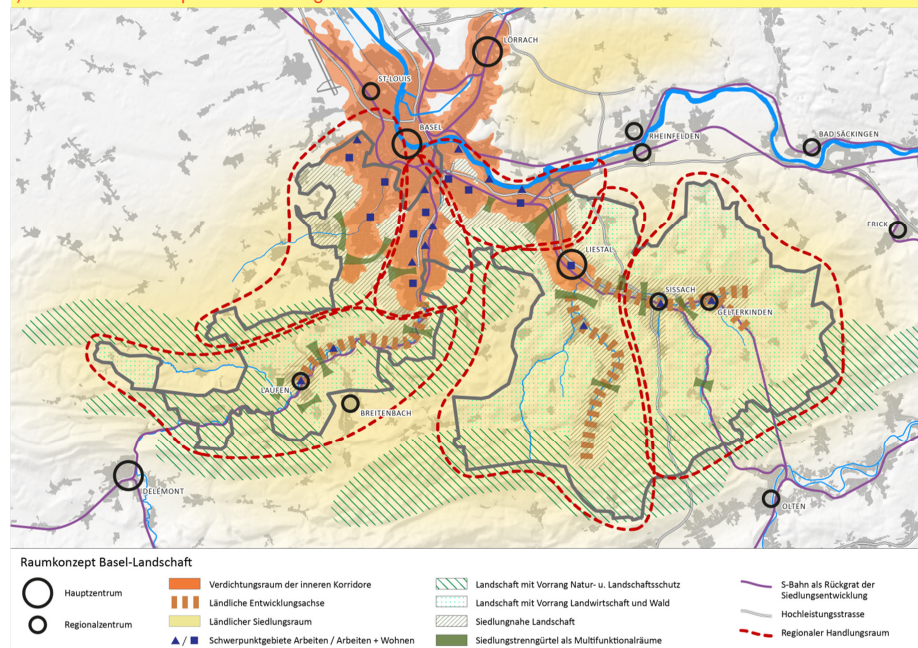
- | | |
|---|--|
| ▪ Landschaft mit Vorrang Natur- und Landschaftsschutz | Erweiterung* um 10% |
| ▪ Landschaft mit Vorrang Landwirtschaft und Wald | Kulturlandverlust stoppen, Wald erhalten |
| ▪ Siedlungsnaher Landschaft | Kulturlandverlust stoppen |
| ▪ Siedlungstrenngürtel als Multifunktionalräume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

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

RK Raumkonzept Basel-Landschaft

Raumkonzept Basel-Landschaft

f) Die Raumkonzeptkarte wird festgesetzt.



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

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

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

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft **Siedlung**

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

S1

Siedlungsentwicklung nach Innen

S2

Siedlungsqualität

S3

Wirtschaft im Siedlungsraum

S4

Siedlungsausstattung

S5



Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Siedlungsgebiet

A. Ausgangslage

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

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

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

B. Ziele

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

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

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

Umwelt

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

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Siedlungsgebiet

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen

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

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Das Siedlungsgebiet gemäss Richtplan-Gesamtkarte wird festgesetzt.

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Bauzonen

A. Ausgangslage

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

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

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

B. Ziele

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

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

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

Umwelt

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ)

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

Arbeitszonen

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

Planungsanweisungen

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

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Bauzonen

insbesondere nach:

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

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

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

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

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

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 Grünzäsuren, 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

- 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.
- Wo die Siedlungstrenngürtel heute noch erlebbare Freiräume zwischen Siedlungsgebieten oder Siedlungsgebietsteilen bestehen, sollen diese gesichert werden, **unbebaut bleiben und hinsichtlich ihrer Freiraumfunktionen aufgewertet sowie als ökologische Vernetzungsachsen erhalten werden (RK).**

Gelöscht: (KORE).

Gelöscht: und

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)
Erholung/Wohlfahrt	▪ Erhaltung von Freiräumen für die Naherholung
Soziale Aspekte	▪ höhere Identifikation mit dem eigenen Lebensraum
Wirtschaftliche Aspekte	▪ Erhaltung Landwirtschaftsflächen bzw. FFF
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ 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

Siedlung

Siedlungs- und Nutzungsstruktur

Siedlungstrenngürtel

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 Richtplans voraus.
- Dort, wo in den Siedlungstrenngürteln 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 "Brüglingen" 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

Siedlungsentwicklung nach Innen

Hochwertige Siedlungsentwicklung nach Innen

A. Ausgangslage

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

Eine Analyse des Baubestands sowie der Zonenvorschriften zeigt, dass gesamtkantonal nur rund zwei Drittel der zonenrechtlichen Nutzung ausgeschöpft wurden. In den ländlichen Gemeinden beträgt der Ausbaugrad im Durchschnitt gut 50%, während die Gemeinden des inneren Korridors einen Ausbaugrad von 70 und 80% aufweisen. Dies bedeutet, dass im Kanton Basel-Landschaft im überbauten Gebiet eine potenzielle Reserve von **weit über einer Million m² BGF besteht, ohne dass die Nutzungsvorschriften hinsichtlich der Realisierung dieses Potenzials geändert werden müssten.**

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

B. Ziele

- Erhöhung der Einwohner und Beschäftigten pro Hektare im bestehenden Siedlungsgebiet sowie eine Erhöhung der Siedlungsqualität durch standortgerechtes, massgeschneidertes Ausschöpfen des Nutzungspotenzials.
- Ein sorgfältiger Umgang mit gewachsenen Strukturen und bestehenden Qualitäten mittels räumlich differenzierter Lösungen und eine Konzentration der Verdichtung an dafür geeigneten Standorten (RK, siehe auch S2.2, S2.3 und S2.4).
- Im ländlichen Raum ist **nebst der Ausschöpfung der bestehenden, inneren Reserven im bereits überbauten Gebiet** schwerpunktmässig das Ziel zu verfolgen, mit unüberbauten Bauzonenreserven haushälterisch umzugehen.
- Im städtisch geprägten Raum ist die **Innenentwicklung** schwerpunktmässig im bereits überbauten Gebiet vorzunehmen (Nachverdichtung / Transformation). Ziel ist die quartier- und umweltverträgliche Schaffung zusätzlicher Wohneinheiten, zusätzlichen Raums für neue Arbeitsplätze und/oder für Versorgungsmöglichkeiten, welche eine hohe Qualität in der Siedlungsstruktur, **im Freiraum** und in der Architektur aufweisen.
- Auf die Versorgung mit Freiraum- und Naherholungsangeboten, insbes. die qualitative und naturnahe Gestaltung des Wohnumfeldes und die Förderung von zugänglichen und multifunktionalen öffentlichen Flächen ist besonders Wert zu legen.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Verkehr	- grösseres Potenzial für den öffentlichen Verkehr kurze Wege
Siedlung	bessere Nutzung der Siedlungs- und Freiflächen
Erholung/Wohlfahrt	zunehmender Druck auf Frei- und Aussenräume
Soziale Aspekte	- höhere Bevölkerungsdichte durchmischte Quartierstruktur
Wirtschaftliche Aspekte	- grösserer Steuerertrag für Gemeinden pro m² Bauzone - bessere Auslastung = grössere Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturanlagen

Gelösch: 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. ¶

Gelösch: mindestens 700'000

Gelösch: 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 **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.

Gelösch: Die Siedlungsentwicklung nach innen soll grössere Bedeutung erlangen. Siedlungsentwicklung nach innen heisst-

Gelösch: unter Berücksichtigung der bestehenden und einer ansprechenden Gestaltung und des voraussichtlichen Mehrverkehrs.

Gelösch: 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).

Gelösch: sind Verdichtungsanstrengungen

Gelösch: <#>geringe Zunahme in verdichteten Quartieren¶
<#>per Saldo eher weniger IV als bei Flächenwachstum¶

Siedlung

Siedlungsentwicklung nach Innen

Hochwertige Siedlungsentwicklung nach Innen

Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden

- Aufgrund der strengeren bundesrechtlichen Vorgaben ist mit höheren Kosten in Planung und Vollzug zu rechnen. Nicht quantifizierbar.

Umwelt

Natur/Landschaft

- **Intensivere Nutzung der siedlungsinternen und siedlungsnahen Freiräume**

Grundwasser/Boden

- Verminderung des Neuverbrauchs an Bodenfläche ausserhalb der Siedlungen

Lärm/Luft

- Lärm: **Zunahme des Lärms durch Mehrverkehr**
- Luft: Zunahme der lokalen Luftemissionen wird kompensiert durch geringere Gesamtbelastung im Kanton, Verstärkung der thermischen Überwärmung und reduzierte Durchlüftung möglich

Gelöscht: <#>Reduktion innerhalb, Erhaltung ausserhalb der Siedlung¶ <#>¶

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Die Siedlungsentwicklung nach innen **mit dem Ziel einer Erhöhung der Einwohner- und Beschäftigtendichte** ist von kantonalem Interesse.
- Verdichtete Bauweise und Nachverdichtungen sollen insbesondere an mit ÖV **gut** erschlossenen Lagen quartier- und umweltverträglich (massgeschneidert) erfolgen und eine hohe **städttebauliche, architektonische und sozialverträgliche Qualität** aufweisen. Sie sind mit Massnahmen zur Erhaltung, Aufwertung oder Entwicklung der Aussenräume und siedlungsinternen Freiraumqualitäten zu verbinden.
- Generelle zonenweise Erhöhungen der Nutzung durch Mutation der Zonenvorschriften sind **möglich**, wenn aufgezeigt werden kann, dass dadurch die Wohn- und **städttebauliche Qualität** nicht verringert wird.

Gelöscht: innen (Optimierung der Nutzung) und insbesondere die Umnutzung und Neunutzung von Brachflächen

Gelöscht: Entwicklung nach innen vor Entwicklung nach aussen: Die Gemeinden geben eine Übersicht über die inneren Reserven und zeigen auf, wie sie diese zu nutzen gedenken.¶

Gelöscht: in der Siedlungsstruktur und der Architektur

Gelöscht: nur vorzunehmen

Gelöscht: (Lärm, Luft, räumliche und bauliche Qualitäten)

Planungsanweisungen

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

Siedlung

Siedlungsentwicklung nach Innen

Entwicklungsgebiete

A. Ausgangslage

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

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

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

B. Ziele

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

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	- Grösseres Potenzial für den öffentlichen Verkehr - Kurze Wege
Siedlung	Bessere Nutzung der ÖV-affinen Standorte
Erholung/Wohlfahrt	Keine
Soziale Aspekte	Höhere Bevölkerungsdichte/durchmischte Quartierstruktur
Wirtschaftliche Aspekte	- Höherer Steuerertrag für Gemeinden pro m² Bauzone - Bessere Auslastung = grössere Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur
Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	Nicht quantifizierbar

Umwelt

Natur/Landschaft	- Intensivere Nutzung der siedlungsinternen und siedlungsnahen Freiräume - Chance zur ökologischen Aufwertung des Siedlungsgebiets
Grundwasser/Boden	Verminderung des Neuverbrauchs an Bodenflächen
Lärm/Luft	- Lärm: Zunahme des Nachbarschaftslärm in verdichteten Quartieren - Luft: verstärkte thermische Überwärmung und reduzierte Durchlüftung möglich.

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen

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

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

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

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

Siedlung

Siedlungsentwicklung nach innen

Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)

A. Ausgangslage

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

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

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

B. Ziele

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

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: im Bahnhofsareal und/oder -gebiet

Gelöscht: Der Einsatz bewachter Veloabstellplätze ist zu prüfen. Besondere Beachtung gilt es der Übersichtlichkeit und dem Prinzip der Sicherheit zu schenken.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	- geringeres Wachstum des regionalen MIV; Attraktivitätssteigerung des ÖV, verbesserte Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr - kürzere Wegstrecken; erhöhte 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.)
Wirtschaftliche Aspekte	- qualitativ hochwertige Dienstleistungs- und Einkaufsclusters - Orte erhöhter Wertschöpfung und Konzentration von Arbeitsplätzen
Voraussichtlich Kosten für	nicht bezifferbar

Siedlung

Siedlungsentwicklung nach innen

Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)

den Kanton und die Gemeinden

Umwelt

Natur/Landschaft

▪ keine

Grundwasser/Boden

▪ keine

Lärm/Luft

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen

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

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

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

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

Siedlung

Siedlungsentwicklung nach Innen

Standorte für Hochhäuser

A. Ausgangslage

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

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

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

B. Ziele

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

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	Grösseres Potenzial für den öffentlichen Verkehr
Siedlung	- Bessere Nutzung der Siedlungsfläche - Aussenraum in der Siedlung unter Druck - Starke Veränderung des Ortsbilds
Erholung/Wohlfahrt	keine
Soziale Aspekte	Höhere Bevölkerungsdichte
Wirtschaftliche Aspekte	Grösserer Steuerertrag für Gemeinden pro m ² Bauzone.
Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	Nicht bezifferbar

Umwelt

Natur/Landschaft	Druck auf umliegende Freiräume wird grösser
Grundwasser/Boden	Werden wegen besserer Nutzung des Siedlungsgebiets geschont
Lärm/Luft	- Lärm: mehr Verkehrslärm möglich - Luft: Mikroklimatische Verschlechterung möglich

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen

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

A. Ausgangslage

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

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

B. Ziele

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

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	keine
Siedlung	Erhaltung/Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden
Erholung/Wohlfahrt	lebendiger Beitrag zur Ortskultur
Soziale Aspekte	Identifikation mit dem Wohnort Erlebbarkeit von wertvollen Kulturlandschaften
Wirtschaftliche Aspekte	Erhöhung des Standortfaktors Tourismusförderung
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	keine

Umwelt

Natur/Landschaft	Erhaltung regionaltypischer Landschaftsbilder
Grundwasser/Boden	keine
Lärm/Luft	keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Historische Baustrukturen sollen unter Berücksichtigung der Nutzungsbedürfnisse und des Ortsbildschutzes zeitgemäss umgenutzt, erneuert oder baulich erweitert werden können. Dabei ist die wertvolle Bausubstanz zu erhalten, identitätsstiftende Bautypologien sind zu bewahren.
- b) Die räumliche Differenziertheit in den Ortskernen (Vorplatzbereich, Hauptbautenbereich, Hofstattbereich) soll erhalten und gestärkt werden. Bauliche Massnahmen haben die klare Ablesbarkeit der einzelnen überbauten und frei gehaltenen Bereiche zu berücksichtigen.
- c) In den Kernzonen der Gemeinden ist das Siedlungsbild gegenüber in Erscheinung tretender Lärmschutzmassnahmen (insb. Lärmschutzwände) höher zu gewichten.

Planungsanweisungen

- a) Die Gemeinden berücksichtigen im Zuge ihrer Ortsplanung für ihre raumplanerischen Interessensabwägungen die bestehenden nationalen und kantonalen Inventare.
- b) Die Interessen von Siedlungserhaltung und Siedlungsentwicklung sind im Planungsprozess frühzeitig abzustimmen.
- c) Im Rahmen der Ortsplanung berücksichtigen die Gemeinden insbesondere folgende Aspekte und dokumentieren die diesbezüglichen Entscheidungsprozesse im Planungsbericht:
 - Festlegen der Ziele der Siedlungsentwicklung;
 - Festlegen von Schutz- und Schonzonen zur Erhaltung der schutzwürdigen Ortsbilder, Freiräume und Ensembles (z. B. Wohnsiedlungen);
 - Festlegen der schützens- und erhaltenswerten Einzelobjekte;
 - Ausweisen von Potenzialen für die Siedlungsentwicklung und Erbringen des Nachweises wie die einzelnen Nutzungen sowohl in qualitativer als auch quantitativer Hinsicht auf die bestehenden Schutzziele abgestimmt sind.

Gelöscht: Örtliche Festlegungen

Gelöscht: . Folgende Ortsbilder werden festgesetzt und im Sinne einer Fortschreibung in der Richtplankarte 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); Muttentz, Freidorf, (Spezialfall); Muttentz (Dorf); Oltingen (Dorf); Pratteln (Verstädt. Dorf); Rothenfluh (Dorf); Rümlingen (Dorf); Sissach (Verstädt. Dorf); Waldenburg (Kleinstadt); Wenslingen (Dorf); Wintersingen (Dorf); Ziefen (Dorf); Zwillingen (Verstädt. Dorf).¶

A. Ausgangslage

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

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

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

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

B. Ziele

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

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	keine
Siedlung	Erhaltung/Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden
Erholung/Wohlfahrt	lebendiger Beitrag zur Ortskultur
Soziale Aspekte	Identifikation mit dem Wohnort Erlebbarkeit von wertvollen Kulturlandschaften
Wirtschaftliche Aspekte	Erhöhung des Standortfaktors Tourismusförderung
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	keine

Umwelt

Natur/Landschaft	Erhaltung regionaltypisches Landschaftsbilder
Grundwasser/Boden	keine
Lärm/Luft	keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	a) Das ISOS stellt eine zwingend zu beachtende Grundlage für die Richt- und Nutzungsplanung bei raumplanerischen Interessensabwägungen dar. b) Die dem Schutz der Ortsbilder durch das ISOS eingeräumte Priorität kann in Frage gestellt werden, wenn sich ein gewichtiges, das Interesse an der Erhaltung überwiegendes öffentliches Bedürfnis nachweisen lässt. c) Eine verantwortungsvolle Weiterentwicklung der Ortsbilder bleibt möglich. Die historische Bausubstanz soll unter Berücksichtigung der Nutzungsbedürfnisse und des Ortsbildschutzes zeitgemäss umgenutzt, erneuert oder baulich erweitert werden können.
Planungsanweisungen	In ihren Planungsberichten gemäss Art. 47 RPV zeigen die Gemeinden auf, wie sie das ISOS berücksichtigen.
Örtliche Festlegungen	Festsetzung Folgende Ortsbilder werden festgesetzt und im Sinne einer Fortschreibung in die Richtplan-Gesamtkarte aufgenommen. Die Fortschreibung erfolgt auf der Basis der Verordnung über die schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (VISOS). Ortsbilder von nationaler Bedeutung: <i>Dorf:</i> Allschwil; Anwil; Arisdorf; Bennwil; Burg; Buus; Itingen; Kilchberg; Maisprach; Oltingen; Rot- henfluh; Rümlingen; Wenslingen; Wintersingen; Ziefen <i>Kleinstadt / Flecken:</i> Laufen; Liestal; Waldenburg <i>Verstädtertes Dorf:</i> Gelterkinden; Münchenstein; MuttENZ; Pratteln; Sissach <i>Spezialfall:</i> Arlesheim; Birsfelden, Kraftwerk; Duggingen, Angenstein; Langenbruck, Schöntal; Lausen; Münchenstein, Brüglingen; MuttENZ, Freidorf; Zwingen <i>Spezialfall Schlossanlage:</i> Bubendorf, Wildenstein <i>Spezialfall Kulturlandschaft:</i> Frenkendorf, Röserental; Liestal, Röserental; Pratteln, Röserental

A. Ausgangslage

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

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

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

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

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

B. Ziele

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

Gelöscht: . (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

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

Umwelt

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen

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

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. 25 % auf.

Zurzeit beträgt der Umfang der Arbeitszonenreserven im Kanton Basel-Landschaft, verteilt auf 75 Gemeinden, knapp 170 ha. Gleichzeitig gingen in den letzten 14 Jahren rund 100 ha Gewerbe- und Industriezonen durch Umnutzungen zu Wohn- und Wohngebietszonen verloren. Weitere 100 ha sollen aus Sicht der Gemeinden in den kommenden 6-7 Jahren umgezogen werden. Den Reserven steht im langjährigen Mittel ein kantonaler Verbrauch von durchschnittlich 10-12 ha pro Jahr gegenüber. Eine Analyse der Baugesuche in den basellandschaftlichen Industrie- und Gewerbegebieten zeigt, dass der Betriebs- und Beschäftigtenzuwachs in den Industrie- und Gewerbegebieten zur Hauptsache in Gemeinden in unmittelbarer Nähe zur Stadt Basel oder im Ergolzthal stattgefunden hat. Ausserdem weisen diese Wachstumsgebiete eine hervorragende Lage hinsichtlich der Anbindung an das überörtliche nationale bzw. internationale Strassen- und Schienennetz auf. Auch wenn insbesondere in den Gemeinden des inneren Korridors erhebliche Brachen bzw. ungenutzte Flächen vorhanden sind, kommt aus kantonalen Sicht Industrie- und Gewerbegebieten, welche zumeist hervorragende Standortqualitäten aufweisen, erhöhte Bedeutung zu.

Gelöscht: 30

Gelöscht: 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 Gewerbegebieten je nach Standort sehr verschieden.

Gelöscht: A

Gelöscht: kommt deshalb

Gelöscht: platz

Gelöscht: (Strasse und/oder Schiene)

B. Ziele

- Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung sind ein wichtiger Bestandteil des Flächenangebots für die Wirtschaftsentwicklung. Sie sind langfristig als solche zu erhalten.
- Die Nutzung und Erschliessung in Gebieten mit vielen Arbeitsplätzen ist optimal auf die Kapazitäten des regionalen und überregionalen Strassennetzes und öffentlichen Verkehr sowie auf den Umweltschutz abzustimmen. Wo nötig, ist die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr zu verbessern (RK).
- Soweit dies verhältnismässig und bedarfsgerecht ist, sind neue Industriegebiete 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, weiterhin in bedarfsgerechtem Umfang sicherzustellen.

Gelöscht: (KORE)

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

Siedlung

Wirtschaft im Siedlungsraum

Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen

- a) Kanton und Gemeinden schaffen im Rahmen ihrer Zuständigkeiten mit ihren Nutzungsvorschriften Voraussetzungen für den haushälterischen Umgang mit dem Boden und sorgen für eine optimale Erschliessung. Soweit keine überwiegenden Interessen entgegenstehen, stellen sie in ihren Zonenvorschriften sicher, dass folgende Nutzungsdichten erreicht werden können:
- | Raumtyp | Mindestdichte [B/ha] |
|------------------------------|----------------------|
| Innere Korridore | 100 |
| Regionalzentren | 80 |
| Ländliche Entwicklungsachsen | 70 |
| Ländliche Gemeinden | 60 |
- b) Der Kanton prüft unter Federführung der Standortförderung die Festlegung strategischer Arbeitsgebiete und wie diese umgesetzt werden können.

Gelöscht: sowie eine entsprechende Anpassung der Zonenvorschriften.

Gelöscht: <#>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 grenznahes Nutzungs- und Erschliessungskonzept im Gebiet Allschwil - Hegenheim und zeigt darin auch auf, wie die Erschliessungs- und Verkehrssituation grösserräumig gelöst (Zwischenlösung ohne Südumfahrung) werden kann. Gemeinden mit Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung ... [2]

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

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

Gelöscht: MuttENZ (Hofacker)¶

Gelöscht: , 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.
- Betriebe mit hohen Störfallrisiken sind langfristig vom Birsfelderhafen in den Auhafen zu verlegen.

Gelöscht: {KORE}

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

Siedlung

Wirtschaft im Siedlungsraum

Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	a) Für die Arbeitsgebiete Schweizerhalle und Auhafen sollen gute Voraussetzungen für Betriebe mit Störfallrisiken geschaffen werden. b) Im Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken sind keine Nutzungen zuzulassen, die das Risiko von Todesfällen oder Verletzten bei einer Havarie soweit erhöhen, dass Sicherheitsanpassungen bei Störfallbetrieben erforderlich sind. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende Nutzungen: Wohnen, personenintensive Betriebe wie Einkaufszentren, Fachmärkte, Intensivsport- und Freizeitanlagen, branchenfremde Dienstleistungsbetriebe. c) Ausserhalb des Vorranggebiets für Betriebe mit Störfallrisiken bedürfen Nutzungsintensivierungen und -aufwertungen in unmittelbarer Nähe zu linienhaften (Bahnlinie, Autobahn) oder punktuellen Quellen (einzelne Störfallbetriebe) mit hohem Gefahrgutanteil der besonderen Berücksichtigung des Störfallrisikos. Nebst Massnahmen durch den Anlagebesitzer sind auch Massnahmen der Bauherrschaft zulässig, um das mit ihrem Projekt verbundene massgeblich erhöhte Risiko durch geeignete Massnahmen auf eigene Kosten wieder zu beseitigen.
Planungsanweisungen	a) Die Gemeinden MuttENZ und Pratteln setzen die Planungsgrundsätze in ihren Zonenplänen um. b) Die Situation des Vorranggebietes im grenznahen Ausland ist durch den Kanton mit den zuständigen Stellen im Ausland zu besprechen. c) Der Kanton prüft zur Entlastung des Rheinhafens Birsfelden von Störfallbetrieben die Erweiterung des Auhafens in Richtung Schweizerhalle.
Örtliche Festlegungen	Festsetzung Das Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken (MuttENZ/Auhafen zusammen mit MuttENZ-Pratteln/Schweizerhalle) gemäss Richtplankarte wird festgesetzt.

Siedlung

Siedlungsausstattung

Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen

A. Ausgangslage

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

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

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

B. Ziele

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

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

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

Umwelt

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

Siedlung

Siedlungsausstattung

Standorte für kantonale öffentliche Bauten/Anlagen

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 <i>Bauten und Anlagen der Kantonsverwaltung</i> Erweiterung Arxhof (Massnahmenzentrum für junge Erwachsene) <i>Kulturelle Bauten und Anlagen</i> Infrastrukturen Römerstadt (Augst, Gebiet Schwarzwacker) <i>Hochschulen</i> Fachhochschule für Gestaltung und Kunst (Münchenstein, Standort Dreispitz) Hochschule, Fachhochschule, Sekundarschulen und weitere Bildungseinrichtungen (Standort Campus Muttentz, Kriegacker) Sporthochschule (Raum Muttentz - Münchenstein/St. Jakob) <i>Spitalbauten</i> Ersatz Kantonsspital Bruderholz (Binningen/Bottmingen) Zwischenergebnis <i>Bauten und Anlagen der Kantonsverwaltung</i> Kantonsgericht (neuer Standort Liestal) <i>Bauten und Anlagen für Unterhalt von Kantons- und Bundesstrassen</i> Neuer Stützpunkt Hauptabteilung Verkehrssicherheit (bestehender Standort Sissach/Netzen) <i>Schulbauten</i> Sekundarschulbauten gemäss Bildungsgesetz Vororientierung <i>Bauten und Anlagen für Unterhalt von Kantonsstrassen</i> Neuer Werkhof Ost (Raum Bubendorf-Liestal-Lausen) <i>Sportbauten und -anlagen</i> 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 (RK, Leitsatz 4).
- Die Zuordnung von Wohnen, Arbeiten, Einkaufen und Freizeit ist auf möglichst geringe Mobilität und einen möglichst hohen ÖV-Anteil auszurichten. Es ist darauf hinzuwirken, dass störende Wechselwirkungen der unterschiedlichen Nutzungen klein sind.
- Die Wohngebiete sind von Lärm und Luftschadstoffen zu entlasten.
- Quartierplanpflichtige Verkaufseinheiten sind auf die Verkehrskapazitäten des lokalen und regionalen Strassennetzes abzustimmen. Sie sollen auch mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sein.
- 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.

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (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

Siedlung

Siedlungsausstattung

Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen

Wirtschaftliche Aspekte	- Gebiete mit verkehrsintensiven Einrichtung sind für den Kanton in steuerlicher Hinsicht attraktiver als Wohnen, aber weniger interessant als Gebiete mit breitem Branchen-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

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

- Als verkehrsintensive Einrichtungen mit grosser MIV-Erzeugung gelten Einkaufszentren, Fachmärkte und verkehrsintensive Freizeitanlagen sowie Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen, die mehr als 4'000 Fahrten (= 2'000 Hinfahrten + 2'000 Rückfahrten) pro Tag erzeugen. **Neue Standorte für VE mit mehr als 4'000 Fahrten erfordern vorgängig eine Richtplanfestsetzung.**
- 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.
- Verkehrsintensive Einrichtungen sind gut für den Velo- und Fussverkehr zu erschliessen. Weiter sind der sichere und attraktive Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger ab Parkplatz wie auch ab ÖV-Haltestelle sowie genügend Veloabstellplätze zu gewährleisten.
- Die Versorgung der Bevölkerung insbesondere mit Gütern des täglichen Bedarfs ist in erster Linie in den Orts- und Quartierzentren sicherzustellen.

Planungsanweisungen

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

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgende Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

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

Vororientierung

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

Siedlung

Siedlungsausstattung

Sport- und Erholungszentrum St. Jakob

A. Ausgangslage

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

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

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

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

B. Ziele

- 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.
- 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.

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

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

Umwelt

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

Siedlung

Siedlungsausstattung

Sport- und Erholungszentrum St. Jakob

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 (ÖV prioritär) ist insbesondere mit Blick auf Grossveranstaltungen zu optimieren und, wo nötig, zu ergänzen. Die Kantone BS und BL erarbeiten dafür in enger Zusammenarbeit einen „Masterplan Verkehr und Parkierung St. Jakob“.
- c) Die Gemeinde Münchenstein 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.

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft Landschaft

Natürliche Lebensgrundlagen

Land- und **Waldwirtschaft**

Natur- und Landschaftsschutz

Freizeit, Erholung und Sport

L1

L2

L3

L4

Gelöscht: Forst



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 Ausdölungen 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.
- 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.
- 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.

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

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

Landschaft

Natürliche Lebensgrundlagen

Aufwertung Fließgewässer

	Kanton	115 Mio. CHF Hochwasserschutz (Priorität 1-3) 46 Mio. CHF Revitalisierung (Priorität 1-3)
Umwelt	Natur/Landschaft	▪ 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.	

Landschaft

Natürliche Lebensgrundlagen

Naturgefahren

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. CHF als Kostendach bewilligt. Der Bund und die Basellandschaftliche Gebäudeversicherung beteiligen sich mit zusammen 3 Mio. CHF an den Gesamtkosten. Der Abschluss des Projektes ist für 2011 vorgesehen.

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.
- Die Wälder mit Schutzfunktion sind langfristig zu erhalten.
- Der Kanton setzt eine regierungsrätliche Kommission Naturgefahren ein.

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	▪ Schadensprävention
Siedlung	▪ der Nachweis der Baugebietseignung ist vorhanden ▪ Schadensprävention
Erholung/Wohlfahrt	▪ keine
Soziale Aspekte	▪ keine
Wirtschaftliche Aspekte	▪ in den letzten zehn Jahren haben Naturereignisse Schäden von rund 130 Mio. CHF verursacht. Erhebliche Verringerung des Schadenausmasses durch ein effizientes Naturgefahrenmanagement
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	▪ Erarbeitung Gefahrenkarten: Gesamtkosten 4.1 Mio. CHF, für den Kanton BL 1.1 Mio. CHF

Umwelt

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

D. Beschlüsse

L
L1
L1.3

Landschaft
Natürliche Lebensgrundlagen
Naturgefahren

Planungsgrundsätze	a) Der Schutz vor Naturgefahren erfolgt in unüberbauten Gebieten prioritär durch Anpassung der Nutzung, in weitgehend überbauten Gebieten soweit sinnvoll durch bauliche Massnahmen. b) Der Schutzwaldpflege kommt erhöhte Bedeutung zu.
Planungsanweisungen	a) Auf der Grundlage der Gefahrenhinweiskarte und des Ereigniskatasters erarbeitet der Kanton unter Federführung der Basellandschaftlichen Gebäudeversicherung (BGV) für die Bauzonen die Gefahrenkarten. 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 **Waldwirtschaft**

Landwirtschaftsgebiet

Gelöscht: Forst

A. Ausgangslage

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

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

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

B. Ziele

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

Gelöscht: (KORE)

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
 - Siedlungstrenggürtel
 - 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 Waldwirtschaft

Fruchtfolgefleichen

Gelöscht: Forst

A. Ausgangslage

Fruchtfolgefleichen (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 **waldwirtschaftliche** Nutzung gesamthaft ausgeschiedene Fläche erhalten werden soll. Mit dem Kantonswechsel des Laufentals ab 1994 zum Kanton Basel-Landschaft ist auch eine Verschiebung von FFF verbunden. Im Sachplan-Verfahren vom 30.6.2014 wurde das Kontingent des Kantons Basel-Landschaft um 1'800 ha auf neu 9'800 ha FFF erhöht.

Gelöscht: forstwirtschaftliche

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

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

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

B. Ziele

- Das ackerfähige Kulturland (Fruchtfolgefleichen) 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.
- Die FFF gemäss Vorgabe des Sachplans FFF sollen erhalten werden.
- Kanton und Gemeinden sichern die FFF.

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

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

Umwelt

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

- a) Kanton und Gemeinden unterstützen die Bestrebungen des Bundes zur Sicherung und langfristigen Erhaltung der Fruchtfolgeflächen.
- b) ~~Fruchtfolgeflächen können durch eine Planung oder ein Vorhaben konsumiert werden, sofern der Bedarfsnachweis erbracht, die Standortgebundenheit gegeben ist und eine Gesamtinteressenabwägung durchgeführt wurde. Ab einer Fläche von 5'000 m² muss der Verlust an Fruchtfolgeflächen kompensiert werden. Die Fruchtfolgeflächen für die Kompensation sind im Geo-Portal des Kantons dargestellt. Als Kompensation weisen die Gemeinden eine Kompensationsfläche aus. Diese Ersatzflächen werden als Fortschreibung in den kantonalen Richtplan übernommen. Gemeinden, die keine Kompensationsflächen aufweisen, suchen über kommunal nach Lösungen.~~
- 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 verfolgt die Änderungen bei Lage, Umfang und Qualität der Fruchtfolgeflächen und teilt die Veränderungen alle vier Jahre dem Bund mit.
- b) Die Gemeinden sichern die Fruchtfolgeflächen in ihren Zonenvorschriften, indem sie diese den Landwirtschaftszonen zuweisen und als orientierenden Inhalt im Zonenplan darstellen.
- c) Die Gemeinden zeigen im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV, den Bedarfsnachweis, die Standortgebundenheit des Vorhabens sowie die Ergebnisse der Gesamtinteressenabwägung bei der Konsumation von Fruchtfolgeflächen auf.
- d) Der Regierungsrat wird beauftragt, innerhalb von drei Jahren ein überarbeitetes Objektblatt vorzulegen, das den effektiven Schutz der Fruchtfolgeflächen der Güteklassen 1 bis 3 gewährleistet.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Die Fruchtfolgeflächen gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

Landschaft

Land- und Waldwirtschaft

Wald

Gelöscht: Forst

A. Ausgangslage

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

Gelöscht: n

Gelöscht: öffentlich-rechtlichen Eigentümern.

Gelöscht: zeichnen sich durch besondere Naturnähe aus und

Gelöscht: auf eine Weise und in einem Ausmass geschieht

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

Die Abstimmung zwischen kantonalem Richtplan und WEP ist notwendig, da verschiedene Nutzungen über die Waldgrenze hinaus erfolgen. Der Wald ist daher durch Nutzungen ausserhalb des Waldes direkt oder indirekt betroffen und der WEP seinerseits kann über den Wald hinaus Auswirkungen haben. Mit der Abstimmung zwischen Richtplan und WEP wird einerseits ein zweckmässiges Vorgehen in den gegenseitigen Einflussbereichen sichergestellt, und andererseits kann mit Massnahmen der Raumplanung die Erhaltung und Förderung der verschiedenen Waldfunktionen unterstützt werden.

Gelöscht: sowohl innerhalb als auch ausserhalb des Waldes stattfinden, der Wald

Gelöscht: ¶

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

B. Ziele

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

Gelöscht: (KORE)

Landschaft

Land- und Waldwirtschaft

Wald

Gelöscht: Forst

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

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	Schutzwirkung für Infrastrukturbauten
	Siedlung	Schutzwirkung für Bauten und Anlagen
	Erholung/Wohlfahrt	Förderung einer gelenkten Erholung im Lebensraum Wald
	Soziale Aspekte	- freier Zutritt der Bevölkerung zum Wald - Schaffung von Arbeitsplätzen im ländlichen Raum
	Wirtschaftliche Aspekte	Förderung der Holzwirtschaft
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	gemäss den ordentlichen Waldbudgets des Kantons und der Gemeinden
Umwelt	Natur/Landschaft	- Erhaltung/Verbesserung von Landschaftsbild, Biodiversität und ökologischem Gleichgewicht - Erhaltung Kulturland und ökologisch wertvolle Flächen
	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. c) Zur Verhinderung der unerwünschten Zunahme der Waldfläche wird im gesamten Kantonsgebiet die Abgrenzung von Wald und Nutzungszonen vorgenommen.
Planungsanweisungen	a) Der Kanton erarbeitet die Waldentwicklungspläne (WEP) gemäss Vorgaben der Waldgesetzgebung und legt die Vorrangfunktionen fest. b) Das Amt für Wald beider Basel erarbeitet Grundsätze für die "Erholung und Freizeit im Wald". c) Das Amt für Wald beider Basel nimmt gemäss den Vorgaben der Waldgesetzgebung die Abgrenzung zwischen Wald und Nutzungszonen mittels Festlegung von statischen Waldgrenzen vor.
Örtliche Festlegungen	Festsetzung Die statischen Waldgrenzen können im gesamten Kantonsgebiet festgelegt werden. 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 **Waldwirtschaft** - ihre fachgerechte Pflege und Nutzung sicher zu stellen. So stehen heute (Stand 2013) über 8% der Nicht-Siedlungsfläche (Landwirtschaftsgebiet (1.5%) und Wald (16.5%)) unter kantonalem Schutz (aufgenommen im Inventar der geschützten Naturobjekte des Kantons Basel-Landschaft).

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

Gelöscht: Forstwirtschaft

B. Ziele

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

Gelöscht: und

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: Forstwirtschaft

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 Waldwirtschaft |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | Kostenrahmen gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept BL |

Gelöscht: Forstwirtschaft

Landschaft

Natur- und Landschaftsschutz

Vorranggebiet Natur

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 den 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 Waldwirtschaft sind zu berücksichtigen, soweit sie den Schutzziele der Vorranggebiete Natur nicht widersprechen. Insbesondere soll die fachgerechte Pflege und Nutzung in den Vorranggebieten Natur in enger Partnerschaft mit Land- und Waldwirtschaft angestrebt werden.
- d) Die Vorranggebiete Natur sind von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten.
- e) Bei Zielkonflikten zwischen den Schutzziele der Vorranggebiete Natur und den Wünschen von Freizeit und Erholung haben die Anliegen des Naturschutzes Vorrang.
- f) Bund, Kanton und Gemeinden erhalten und verbessern die Durchgängigkeit der Wildtierkorridore. Sie ergreifen die notwendigen Massnahmen bei:
 - a) Planungen und Vorhaben, welche die Durchgängigkeit tangieren;
 - b) bestehenden Strassen oder Trassees.
 Sie arbeiten dabei mit den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern zusammen.

Gelöscht: Forstwirtschaft

Gelöscht: Forstwirtschaft

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.
- e) Der Kanton erarbeitet ein Konzept zur grossräumigen Vernetzung der Naturräume im Kanton. Insbesondere bezeichnet er jene Gebiete, die im Interesse der grossräumigen Vernetzung möglichst hindernisfrei bleiben oder wieder hergestellt werden sollten. Er schlägt die dazu notwendigen Massnahmen vor.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Die Vorranggebiete Natur gemäss Richtplankarte werden, soweit sie das Landwirtschaftsgebiet überlagern, festgesetzt.

Ersatzstandort Zurlindengrube im Gebiet Klingenthal, MuttENZ:

Bei der Aufnahme des Ersatzstandortes in das Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung ist sicherzustellen, dass die Schiessanlage Lachmatt saniert und gegebenenfalls erweitert werden kann.

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

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

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

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

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

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

B. Ziele

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

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

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

Landschaft

Natur- und Landschaftsschutz

Vorranggebiet Landschaft

Lärm/Luft

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen

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

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Die Vorranggebiete Landschaft gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

Landschaft

Freizeit, Erholung und Sport

Ausflugsziele im Jura

A. Ausgangslage

Der Kanton Basel-Landschaft ist kein Tourismuskanton im herkömmlichen Sinn. Er ist vielmehr ein Naherholungsgebiet - auch für den Kanton Basel-Stadt und die umliegenden Kantone. Seine Qualitäten liegen in der landschaftlichen Vielfalt, die durch ein gutes Wanderwegnetz erschlossen ist. Bereits der Regionalplan Landschaft von 1980 hat eine Reihe von Ausflugszielen im Jura bezeichnet mit der Zielsetzung, die Erholung im Jura derart zu fördern, dass die einzigartige Juralandschaft weiterhin als unbeschädigter Landschaftsraum erhalten bleibt und ihre zahlreichen Aufgaben erfüllen kann.

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

B. Ziele

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

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

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

Umwelt

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Ausflugsziele im Jura dienen in erster Linie als Verpflegungsmöglichkeiten in einem Wandergebiet. Sie können Bauten und Anlagen für den Ausflugsbetrieb umfassen. Bauten und Anlagen müssen der Öffentlichkeit offen stehen und einem regionalen Bedarf entsprechen.
- Voraussetzung für die Bewilligung von Bauten und Anlagen ist die Ausweisung einer Spezialzone gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz.
- Bei 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 im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen:

Chlus, Aesch
Blauen Reben, Blauen
Stierenberg, Bretzwil
Waldgrotte, Buus
Bergmattenhof, Dittingen
Oberbölichen, 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
Eggli Graben, 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.
- 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.
- Mit der Festlegung der Anforderungskriterien und Verfahrensabläufe sollen raum- und umweltverträgliche Standorte für künftige Freizeit und Erholungsanlagen geplant und realisiert werden können.

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

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

Umwelt

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

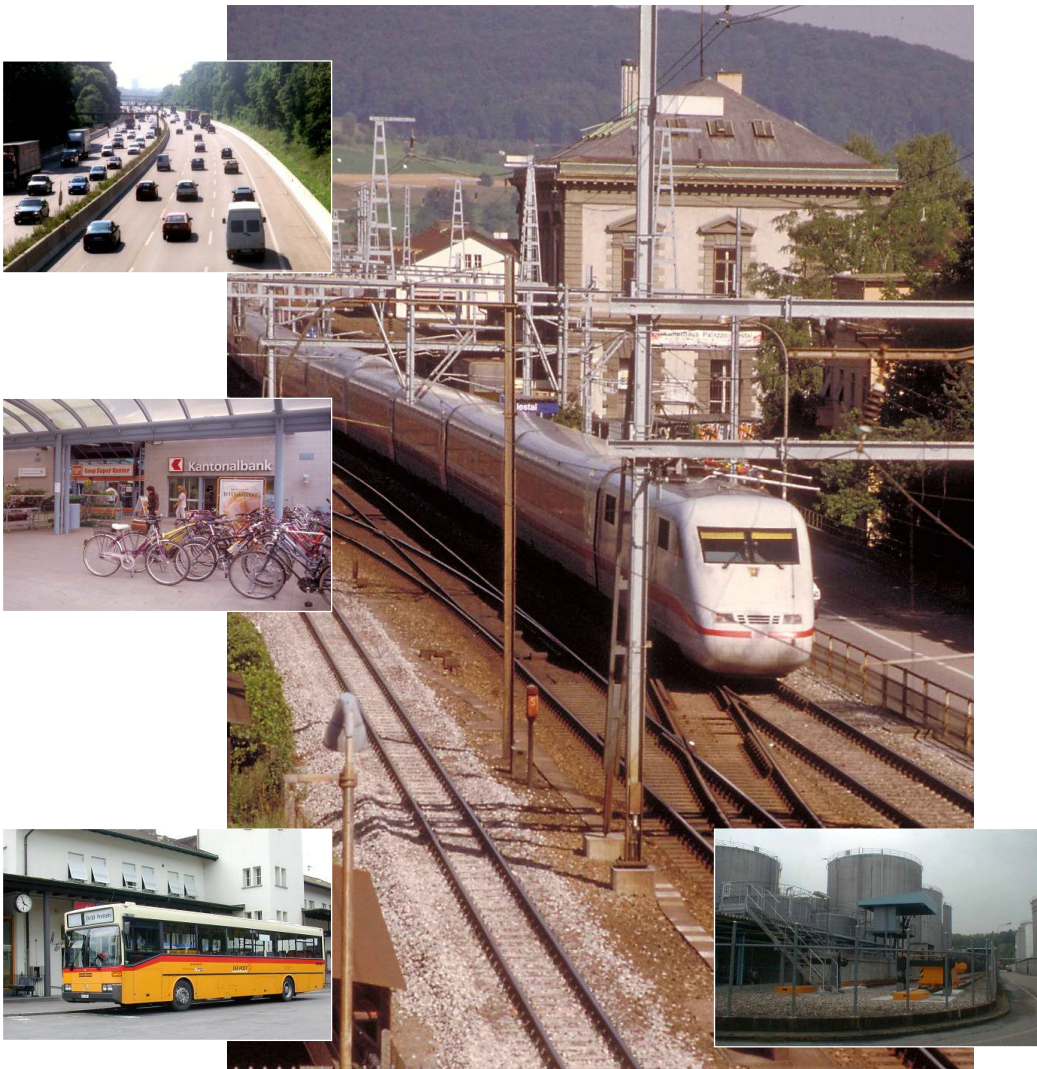
Planungsanweisungen

- a) Die Gemeinden weisen im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV nach, wie die Spezialzonen mit folgenden Interessen abgestimmt sind:
 - hinreichende Erreichbarkeit
 - Erschliessung mit Langsamverkehr und öffentlichen Verkehrsmitteln
 - Einordnung ins Orts- und Landschaftsbild
 - Fruchtfolgeflächen
 - Nutzung bestehender Infrastrukturen
 - Immissionsschutz
 - möglichst auf bereits belasteten Standorten
- b) Der Kanton (BUD/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
Verkehrsinfrastruktur
Langsamverkehr / Wegnetze**

**V1
V2
V3**



A. Ausgangslage

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

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

B. Ziele

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

Gelöscht: KORE und

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

Kapazitätssteigerung A2 Osttangente, Verzweigung Hagnau bis Schwarzwaldtunnel

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

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

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

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

Umwelt:	Während der Bauphase ist mit einer begrenzten Belastung in den Umweltbereichen zu rechnen. In der Betriebsphase sollte der Verkehr stadtverträglicher bewältigbar sein und zu einer Verbesserung in den meisten Umweltbereichen führen.
Kosten:	> 1 Mrd. CHF
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)

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.
 2013-2015: Submissionsverfahren zum Bau.

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. 500 Mio. CHF, 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)

ABAC, Autobahnanschluss Basel-City, Gellertdreieck-Bahnhof SBB-Birsig (Gundeldinger-Tunnel)

Unter dem Vorhaben "Umfahrung Gundeldingen" wird das Projekt 'Basel A2/A7 Zubringer Birsig (Margarethen) - Gellertdreieck' verstanden. Dieser neue Nationalstrassenabschnitt schafft eine neue Verbindung von der bestehenden A2 (Gellertdreieck) in den Raum Birsig bzw. Margarethen und soll das Gundeldingerquartier von Durchgangsverkehr sowie die Nauenstrasse und den Centralbahnplatz entlasten. Machbarkeit und Zweckmässigkeit verschiedener Linienführungen werden geprüft. Es konnte aufgezeigt werden, dass das Vorhaben Tramlinie Margarethenstich neben dieser Umfahrung Gundeldingen realisiert werden kann.

Auf einem neu zu bauenden Nationalstrassenabschnitt soll der Verkehr im Anschluss an die A2 im Bereich St. Jakobsstrasse / Grosspeterstrasse in einen Tunnel abtauchen, das Gundeldinger Quartier unterirdisch passieren und an der Binningerstrasse bzw. beim Dorenbachviadukt wieder auftauchen.

Das Vorhaben soll als Zubringer zur N2 im Rahmen der Netzfertigstellung umgesetzt werden,

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

womit der alte Kostenteiler zwischen Bund und Kanton gilt.

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

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

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

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen

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

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

10. Februar 1983: Laufentalvertrag § 109

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

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

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

Das Vorprojekt wurde erarbeitet und inhaltlich 2011 fertiggestellt.

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

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

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

H18, Muggenbergtunnel

Die H18 ist strassenseitig der verkehrliche Lebensnerv des Laufentals. Allerdings hat sie die Kapazitätsgrenze teilweise bereits erreicht. Der Muggenbergtunnel zwischen Angenstein und Grellingen soll dieses Teilstück entlasten, indem das sekundäre Strassennetz und das Hochleistungsstrassennetz entflochten werden. Die H18 ist zur Aufnahme ins Nationalstrassennetz vorgesehen. Damit würde die Massnahme durch das ASTRA realisiert und finanziert. Seitens des Bundes war vorgesehen, die Netzanpassungen mittels einer Erhöhung des Preises der Autobahnvignette zu finanzieren. Da diese in der Volksabstimmung vom 24. November 2013 abgelehnt worden ist, ist der Netzbeschluss noch nicht in Kraft getreten. Die Achsen H2 und H18 bleiben vorläufig unter kantonaler Hoheit, das weitere Vorgehen bezüglich dieses Projekts ist noch offen.

1978: Ausarbeitung eines Generellen Projektes.

1980: Ausarbeitung eines Ausführungsprojektes.

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

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

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

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

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

Kosten: ca. 150 Mio. CHF

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

H18, Vollanschluss Aesch

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

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

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

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

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

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

Umwelt: Der Vollanschluss Aesch befindet sich in einem Grundwasserschutzgebiet. Mit entsprechenden baulichen Massnahmen kann dieses jedoch gut geschützt werden.

Kosten: ca. 56 Mio. CHF.

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Kapazitätserweiterung
A2, Verzweigung Hagnau
– Verzweigung Augst

Die Kapazitäten der A2 zwischen dem Raum Augst und Basel sind langfristig sicherzustellen. Die Zielsetzung ist ein stabiler Verkehrsfluss auf der internationalen Transitroute ohne negative Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz.

Mit der Inkraftsetzung des NFA per 1.01.2008 sind die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100% an den Bund übergegangen. Die weitere Projektausarbeitung liegt seit diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Der Ausbau der A2 ist in der Bundesbeschlussvorlage zur Behebung von Engpässen im Nationalstrassennetz (zweite Programmbotschaft) im Modul 4 enthalten und wird damit von Bundesseite her zurückgestellt.

Siedlung: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Wirtschaft: geringere Staukosten

Umwelt: zum jetzigen Zeitpunkt nicht beurteilbar

Kosten: eine erste Kostenschätzung liegt bei ca. 420 Mio. CHF

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

Autobahnanschluss
Pratteln, Ausbau

Bei der Überführung Salinenstrasse, welche Teil des Autobahnanschlusses Pratteln ist, besteht Instandsetzungsbedarf. Aufgrund der starken Verkehrsbelastung des bestehenden Anschluss Pratteln ist im Rahmen der Erhaltungsmassnahmen auch die Optimierung der Kapazitäten anzustreben. Es gilt insbesondere einen Rückstau auf die A2 zu verhindern. Als Lösung ist eine Umgestaltung des Anschlusses zu einem Grosskreisel angedacht worden. Die Massnahme liegt in der Kompetenz des Bundes.

Siedlung: keine namhaften Einflüsse

Wirtschaft: Verbesserung der Verkehrsqualität im gesamten Raum und verbesserte Erreichbarkeit des Raum Pratteln Mitte und Nord.

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: Die Kosten betragen gemäss Vorprojekt rund 9 Mio. CHF (Preisbasis 2003).

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

H2, Erneuerung und
Erweiterung Umfahrung
Liestal (inkl. Zentrumsan-
schluss Liestal)

Die Umfahrung Liestal muss erneuert werden. Die Erneuerung sieht neben der Instandsetzung eine Verbreiterung des Trassees vor, um eine Mitteltrennung erstellen zu können (höhere Verkehrs- und Betriebssicherheit) sowie eine Höherlegung der Ergolzbrücke (Hochwasserschutz / Betriebssicherheit).

Die H2 wird durch einen zusätzlichen Anschluss Liestal Zentrum an die Gasstrasse erweitert. Südlich des neuen Anschlusses befinden sich diverse Entwicklungsgebiete des regionalen Zentrums Liestal, welches funktional in Richtung H2 erweitert werden soll.

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

20. September 2001: Landratsbeschluss betr. Verpflichtungskredit für ein Verkehrskonzept Liestal unter Berücksichtigung des Sanierungsbedarfs der H2 Umfahrung Liestal.

26. November 2009: Das Vorprojekt wird vom Landrat genehmigt.

Das Bauprojekt wird in Abhängigkeit von der Entwicklung bezüglich zukünftiger Eigentümerschaft projektiert und etappiert.

Siedlung: Die Erneuerung und Erweiterung der H2 Umfahrung Liestal mit einem neuen Zentrumsanschluss und einem umgestalteten Anschluss Altmarkt kann deutliche

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

	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: ca. 150- 160 Mio. CHF (inkl. Projektierung) 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. Erste Abklärungen haben ergeben, dass eine Rheinquerung als Strassenlösung aufgrund von stark differierenden Interessen nicht im Vordergrund steht. Im Moment wird die Option einer neuen Fuss/Velo-Brücke geprüft. Als Option soll aber das Trasse gesichert werden. Siedlung: Option zur besseren grenzüberschreitenden Zusammenzuführung der Agglomeration sowie Sicherung des dafür nötigen Trasses. Das Vorhaben ist noch mit Deutschland (Grenzach-Wyhlen) abzustimmen. Wirtschaft: Realisierung einer feingliederigen und besseren Erschliessung der grenzüberschreitenden Agglomeration. Umwelt: Minimierung von negativen Umwelteinflüssen. Kosten: Es liegen noch keine Angaben vor. Termine: langfristig (> 15 Jahre)
Neubaustrecke 3. Juradurchstich	Eine Neubaustrecke zwischen Liestal und Olten soll den bestehenden Engpass im Güter- und Personenverkehr zwischen Basel und dem Mittelland beheben. Zudem ist diese Strecke ein bedeutender Nordzulauf für die NEAT. Das Vorhaben ist nicht Bestandteil der Anfang April 2006 präsentierten ZEB-Vorlage. Die Bedeutung dieser Verbindung wird von der gesamten Nordwestschweiz hervorgehoben. Im Rahmen der Vorlage für die Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur (FABI) ist der 3. Juradurchstich nicht in der Dringlichkeitsstufe 1 aufgeführt. Dies bedeutet aus heutiger Sicht einen Realisierungshorizont erst ab 2040. Im Ausbauschnitt 2025 wurden jedoch Mittel für Planungsarbeiten des Bundes zum 3. Juradurchstich bewilligt. Siedlung: Durch die Tunnellösung werden die Siedlungen im Ergolzthal mit insgesamt über 50'000 Einwohnern vom Lärm entlastet. Zudem unterstützt der 3. Juradurchstich eine Siedlungsentwicklung in den Korridoren und Zentren gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+" (Kapazitätserweiterung für Fern- und Güterverkehr, S-Bahnangebot Laufen-, Ergolz- und Fricktal). Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten. Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt. Kosten: ca. 5'610 Mio. CHF Termine: langfristig (> 15 Jahre)
Vierspurausbau Liestal	Westlich des Bahnhofs Liestal vereinigen sich die Stammstrecke von Frenkendorf und die Neu-

inkl. Anbindung Kopfgleis	baustrecke aus dem Adlertunnel. An der Kreuzungsstelle zwischen dem Fernverkehr von der Neubaustrecke Richtung Olten und dem Güter- und S-Bahnverkehr auf der Stammstrecke Richtung Basel entstehen Konflikte. Mit der vierspurigen Gleisanlage im Bahnhof Liestal werden die Fahrwegkonflikte entschärft. Parallel dazu erfolgt ein Ausbau des Bahnhofs Liestal mit der Anbindung des bestehenden Kopfgleises an die Strecke Basel-Pratteln-Liestal mit Gleisanpassungen (zusätzliche Weichen). Das Variantenstudium wurde abgeschlossen, das Vorprojekt ist derzeit in Erarbeitung. Der Vier-spurausbau ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten, das separate Wendegleis Liestal im STEP-Ausbauschritt 2025. Siedlung: Kann zum jetzigen Zeitpunkt noch nicht abgeschätzt werden. Wirtschaft: Die durch das Vorhaben realisierte Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten. Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolzthal und das Mehrangebot vor allem beim Bahngüterverkehr bewirken eine Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt. Kosten: ca. 320 Mio. CHF (Vierspurausbau), ca. 50 Mio. CHF (Kopfgleis).. Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)
Elektrifizierung Hoch-rheinstrecke Regio-S-Bahn	Die Bahnstrecke Basel – Waldshut-Tiengen – Schaffhausen - Singen ist bis heute nicht durchgehend elektrifiziert. Der Kanton Schaffhausen baut zurzeit das Teilstück Schaffhausen – Erzingen aus. Vor diesem Hintergrund und um die deutsche Hochrheinseite besser in die Regio-S-Bahn der Agglomeration Basel einzubinden, wird eine Elektrifizierung der restlichen Strecke bis Basel angestrebt. In Verbindung mit dem Herzstück Regio-S-Bahn wird so langfristig eine Vielzahl an neuen Direktverbindungen geschaffen und die regionale Erreichbarkeit im ÖV deutlich verbessert. Das Projekt kommt ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft zu liegen und wird im vorliegenden Richtplan orientierend dargestellt. Die Federführung liegt beim Land Baden-Württemberg. Siedlung: Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+". Wirtschaft: Bewirken eine Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten. Umwelt: Die Verbesserung des Angebots bei der Bahn bewirkt eine Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt. Kosten: 120 Mio. CHF (Abschnitt Basel- Waldshut) Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)
Ausbau Basel SBB Ost-kopf, Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe)	Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Um den Ausbau des S-Bahnangebots Richtung Laufen-, Ergolz- und Fricktal realisieren zu können, sind infrastrukturelle Anpassungen notwendig. Die Ein- und Ausfahrtskapazitäten des Bahnhofs Basel sollen mit zusätzlichen Zufahrtsgleisen und Perrongleisen aufgeweitet werden. Das Projekt ist im STEP Ausbauschritt 2025 enthalten. Siedlung: Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 "Korridor+". Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Knoten Basel und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten. Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Knoten Basel und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt. Kosten: ca. 390 - 510 Mio. CHF.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau)

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

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

Die Finanzierung des Vollausbaus wird über STEP angestrebt.

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

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

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

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

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Entflechtung Pratteln (1. Etappe)

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

Das Projekt ist im STEP Ausbauschritt 2025 enthalten.

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

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

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

Kosten: ca. 430 - 560 Mio. CHF.

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden

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

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

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

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

Verkehr

Verkehrsinfrastruktur

Übergeordnete Projekte

Ausbau Doppelspur
Laufental

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

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

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

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

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen

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

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

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

Zwischenergebnis

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

Vororientierung

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

A. Ausgangslage

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

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

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

Das Strassennetz von Kanton und Gemeinden ist die infrastrukturelle Basis für den öffentlichen Busverkehr. Die Geschwindigkeit und die Zuverlässigkeit (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 Vorrangpriorität 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 Abtausche 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

- 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.
- Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- Der motorisierte Durchgangsverkehr ist auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren.
- Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.
- Der Langsamverkehr ist soweit möglich vom schnellen motorisierten Verkehr zu entflechten.
- 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.
- Die aufgeführten Projekte sollen die Erreichbarkeit/Standortqualitäten sichern und verbessern sowie die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten.
- 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.

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: . (KORE)

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

H3 Verlegung Rhein-
strasse (Salina-Raurica)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Kosten: ca. 48.3 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Aesch, Zubringer Pfeffingerring

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

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

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

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

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

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

Kosten: ca. 10 - 20 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Zubringer Dornach/Aesch

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

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

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

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

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

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

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

Kosten: ca. 30 Mio. CHF

Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Knoten Angenstein /
Aesch

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

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

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

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

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

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

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

Kosten: ca. 11.5 Mio. CHF

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

Betriebs- und Gestal-

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

tungskonzept Liestal-Ost

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

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

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

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

Sundgauerstrasse

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

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

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

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

Umfahrung Waldenburg

1960: Planungsstudie

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

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

Umfahrung Rickenbach	1984: Anordnung einer Felderregulierung in Rickenbach durch den Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft. 1997: Abschluss der Felderregulierung mit Ausscheidung und Erwerb des erforderlichen Landes für eine Ortsumfahrung; es liegen zudem ein Entwurf einer Planungsstudie sowie rechtskräftige Bau- und Strassenlinien vor. Siedlung: Der Dorfkern ist vom Verkehr zu entlasten und die verkehrstechnischen Probleme (Engnisse) der Ortsdurchfahrt sind zu beheben. Im Detail liegen noch keine, den heutigen Erfordernissen entsprechende Untersuchungen vor. Wirtschaft: Für die Umfahrungsstrasse ist der Landerwerb zu Gunsten des Kantons vollumfänglich über die Neuzuteilung des Grundeigentums erfolgt. Umwelt: Durch eine optimale Einpassung des Bauprojekts in die Landschaft, sind der Schutz der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt sowie deren Lebensräume als auch die Infrastruktur für Wege, Bachöffnungen und dergleichen zu gewährleisten. Dies wurde in einer ersten Stufe bei der Arealausscheidung für die Umfahrungsstrasse soweit heute bekannt berücksichtigt. Möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1104. Kosten: Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor. Termine: langfristig (> 15 Jahre)
Laufen, neue Birsbrücke	2004/2005: Variantenstudium für Umfahrung von Laufen und Zwingen 2006: Zweckmässigkeitsbeurteilung und Variantenentscheid für Ausarbeitung von Vorprojekt Umfahrung von Laufen und Zwingen 2008 / 2009: Untersuchung der flankierenden Massnahmen in Laufen 2009: Grobvariantenvergleich und städtebauliche Machbarkeitsstudie neue Birsbrücke Laufen 26. März 2009: Beschluss von Trasseesicherung der Umfahrung von Laufen und Zwingen durch Landrat Siedlung: Die neue Birsbrücke Laufen entlastet die Achse Vorstadtkreisell-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse vom Durchgangs- und Binnenverkehr. Die Achse kann für den öffentlichen Verkehr (siehe auch Objektblatt S1.4 Bahnhofgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)) und den Langsamverkehr deutlich aufgewertet werden. Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss Umwelt: Zeitgleich mit der Erstellung der neuen Birsbrücke Laufen wird das Birsufer der Öffentlichkeit zugänglich gemacht. Kosten: Die Kostenschätzung liegt gemäss Landratsvorlage bei 15 - 20 Mio. CHF. Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)
Laufen, Verbindungsstrasse Stangimatt, Trasseesicherung	Für die bessere Anschliessung des Siedlungsgebiets Laufen sowie der Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen an den Anschluss Laufen Ost der Umfahrung von Laufen und Zwingen ist die neue Kantonsstrasse Stangimatt geplant. Mit dieser Kantonsstrasse wird die Voraussetzung geschaffen, dass der Verkehr von Laufen in Richtung Wahlen und Breitenbach auf der Güterstrasse und Wahlenstrasse konzentriert wird und die Breitenbachstrasse entlastet werden kann. Letztere führt in Laufen vornehmlich durch Wohngebiete. Grundsätzlich ist der Bau der neuen Strasse vor Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen möglich. Siedlung: Ermöglicht Entlastung der Breitenbachstrasse (Wohngebiet) von Strassenverkehr von Laufen in Richtung Süden (Breitenbach). Wirtschaft: Optimierte Anbindung von Gewerbe- und Industriezone Stangimatt in Laufen, insbes. im Falle der Realisierung einer Umfahrung von Laufen und Zwingen. Umwelt: abhängig davon, ob die heutige Breitenbachstrasse zurückgebaut wird. Kosten: noch offen Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Netzenunterführung
Sissach

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

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

Grellingen, Sanierung der
SBB-Niveauübergänge

1985: Ein erstes Projekt des Kantons Bern wurde ausgearbeitet; Kosten ca. 21 Mio. CHF.
1994: Übernahme des Projekts durch den Kanton Basel-Landschaft im Rahmen des Kantonswechsels; danach wurde es zum Auflageprojekt ausgearbeitet und im Herbst im Rahmen eines eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens von der SBB AG öffentlich aufgelegt.
11. September 1995: Landratsbeschluss zum Regionalen Strassennetzplan Laufental.
November 1995: Regierungsrätliche Rückweisung - vorwiegend aus Kostengründen - an die Bau- und Umweltschutzdirektion des Entwurfs einer Landratsvorlage für einen Baukredit sowie Abschreibung des eisenbahnrechtlichen Plangenehmigungsverfahrens.
4. Dezember 1997: Landratsbeschluss betreffend die Ausarbeitung einer deutlich weniger kostenintensiven Variante; auch eine Nulllösung sei diskutabel.

Siedlung: Ursprünglich galt es, die beiden Niveauübergänge der Nunninger- und Seewenstrasse zu ersetzen. Dabei sind Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse zu entschärfen. Zudem werden empfindliche Siedlungsgebiete vom Durchgangsverkehr entlastet. Auch werden die Fussgänger- und Veloverbindungen verbessert.
Wirtschaft: Die Erschliessungsqualität wird verbessert, wobei insbesondere lange Wartezeiten an den Bahnübergängen vermieden werden.
Umwelt: Aus Gründen des Natur- und Landschaftsschutzes wird angestrebt, dass Schutzgüter nicht beeinträchtigt werden und der Flächenverbrauch auf ein Minimum reduziert wird. Diesem Anliegen vermag allerdings nur die Variante "Erweiterte Nulllösung" zu entsprechen.
Kosten: Die Gesamtkosten für das ursprüngliche Projekt betrugen 21 Mio. CHF. An diese Gesamtkosten waren Beiträge des Bundes, der SBB und der Gemeinde im Betrag von ca. 14 Mio. CHF zu erwarten. Eine einvernehmliche, allseitig anerkannte Lösung konnte bis Ende 2003 noch nicht gefunden werden.
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Abtretungen an die Ge-
meinden

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

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

Projektbezogene Abtretungen	▪ Liesberg Die Abtretungen in den Gemeinden Zwingen, Grellingen, Langenbruck, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf/Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In Zwingen ist dies die Erstellung der neuen Birsbrücke und in Grellingen die Erstellung eines neuen Bahnübergangs. In Langenbruck ist eine neue Querverbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der H2 Pratteln-Liestal erfolgen. Die Abtretung der Kantonsstrasse nach Egerkingen in Langenbruck erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn.
Abtretungen zur Netzbereinigung	Alle Abtretungen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt. Die Abtretungen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.
Übernahmen durch den Kanton	In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenabschnitten - zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten - durch den Kanton vorzusehen: ▪ Aesch ▪ Allschwil ▪ Arlesheim ▪ Liestal ▪ Langenbruck
Projektbezogene Übernahmen	Die Übernahmen in Langenbruck und teilweise in Liestal (Gasstrasse ab Weierweg bis Erzenbergerstrasse) können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastrukturen in Kraft treten (vgl. Projektbezogene Abtretungen).
Übernahmen zur Netzbereinigung	Alle Übernahmen werden im Sinne des Kantonalen Richtplanes mit den betreffenden Gemeinden im Rahmen von separaten Landratsvorlagen bereinigt und festgesetzt. Die Übernahmen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.
	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 CHF. 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 sowie allenfalls notwendige flankierende Massnahmen festzulegen. 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. e) Die Kantonsstrassen bilden zusammen ein funktionales Strassennetz mit der Aufgabe, regionalen und überregionalen Verkehr durchzuleiten, Verkehrsträger zu verbinden und die Gemeinden untereinander zu verbinden. Die Dichte des Kantonsstrassennetzes ist im ganzen Kanton konsistent auszugestalten.
Planungsanweisungen	a) Der Kanton überprüft im Raum Angenstein das Anschlusskonzept für die H18 mit dem Ziel, die Verkehrsströme von und aus dem Laufental optimal mit dem lokalen Verkehr der Gemeinden Aesch, Duggingen, Grellingen und Dornach zu verknüpfen. b) Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richt-

Örtliche Festlegungen

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

Festsetzung

Folgende Vorhaben werden festgesetzt:

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

Zwischenergebnis

Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis eingestuft:

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

Vororientierung

Folgende Vorhaben werden als Vororientierung eingestuft:

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

A. Ausgangslage

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

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

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

Als Mittel- und Feinverteilsystem besteht im Kanton Basel-Landschaft zudem ein gut ausgebautes Tramnetz, welches mit dem Netz des Kantons Basel-Stadt verbunden ist. Die 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 Muttens, Pratteln und Reinach besser erschlossen werden.

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

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

B. Ziele

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

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Beschrieb und Projektauswirkungen

S-Bahn-Haltestelle
Pratteln Buholz

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

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

S-Bahn-Haltestelle
Morgartenring

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

Die Finanzierung wird über STEP angestrebt.

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

Siedlung: noch nicht untersucht
Wirtschaft: noch nicht untersucht
Umwelt: noch nicht untersucht
Kosten: ca. 10 Mio. CHF
Termine: mittelfristig (5 - 15 Jahre)

Wendegleis Aesch

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

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

Schienenanbindung Süd
Auhafen Muttentz (Güterverkehr)

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

Die zu bauende Infrastruktur umfasst ein Teilstück von 900 m sowie die Anbindung an das Anschlussnetz Schweizerhalle und das Netz der Hafenbahn im Auhafen (Bestandeslinien).

Eine Vorstudie ist in Erarbeitung, das Plangenehmigungsverfahren ist für ca. 2015 vorgesehen. Die Federführung liegt bei der Hafenbahn Schweiz AG.

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

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

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

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

Kosten: Es liegt noch keine Kostenschätzung vor.

Termine: kurzfristig (0 - 5 Jahre)

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

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

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

Die Finanzierung wird über STEP angestrebt.

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

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

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

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

Kosten: ca. 1.5 Mrd. CHF

Termine: mittelfristig (5 – 15 Jahre)

Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, "Spiesshöfli" Binningen

Die Tramlinie 10 Dornach - Basel - Ettingen (- Rodersdorf) verkehrt seit Dezember 2011 im 7,5'-Takt. Die Taktverdichtung erfolgte, weil die Kapazitätsgrenze in den Spitzenstunden erreicht wurde und die prognostizierte Bevölkerungsentwicklung eine weitere Nachfragesteigerung voraussagt. Im ca. 350 m langen eingleisigen Abschnitt "Spiesshöfli" in Binningen sind Fahrplaninstabilitäten zu erwarten, weshalb ein Doppelspurausbau angestrebt wird. Mit dem 7.5'-Takt und der Ausnutzung aller bestehenden Kreuzungsmöglichkeiten besteht keinerlei Fahrplanflexibilität mehr. Daraus ergibt sich, dass die Anschlusssituationen im Hinteren Leimental (Ettingen und Flüh) sowie die zeitliche Einbindung ins Stadtnetz suboptimal sind.

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

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

ÖV-Drehscheibe Laufen
(exkl. Neue Birsbrücke
Laufen)

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

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

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

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

Neue Tramverbindung
Dreispietz

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

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

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

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

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

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

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

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

Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB

(Tramtunnel Bruderholz)

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

Die genaue Linienführung ist noch nicht evaluiert. Nach ersten Einschätzungen könnten das Südportal in Bottmingen bei der Margarethenstrasse, und das Nordportal im Gundeldinger Quartier ausgangs der 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 Bin-
ningen - Oberwil

(Tramtunnel Bruderholz)

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

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

Tramverlängerung
Pratteln - Buholz

Eine Verlängerung der Tramlinie 14 Richtung Buholz bringt einem grossen Teil der Gemeinde Pratteln ein stark verbessertes, vom motorisierten Individualverkehr unabhängiges ÖV-Angebot. Am 11. April 1991 hat der Landrat auf eine Verlängerung der Linie 14 um ca. 600 m bis zur Zweiengasse verzichtet.

Für den Abschnitt Bahnhof Pratteln bis Zweiengasse liegt ein rechtskräftiges Generelles Projekt vor mit entsprechender Genehmigung des BAV. Das 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)

Tramerschliessung Salina Raurica (1. Etappe)

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Mit der Tramlinie wird die Erreichbarkeit der publikumsintensiven Einrichtungen

	in Grüssen wesentlich verbessert. Der neue Tramlinienabschnitt wird dank der Verlängerung direkt mit dem Bahnhof Pratteln verbunden. Die Verknüpfung erfolgt über direkte Zugänge zu den Gleisen.
Umwelt:	Noch nicht abschliessend untersucht. Durch die Schaffung eines attraktiven ÖV-Angebotes können die Umweltauswirkungen des zusätzlichen Verkehrsaufkommens gemindert werden. Die zu erwartende deutliche Zunahme des MIV im Gebiet wird durch die Tramlinie wesentlich abgemildert. Die Tramlinie wird mehrheitlich in das kommunale Erschliessungsnetz integriert und beansprucht somit kaum neue Flächen.
Kosten:	ca. 80 Mio. CHF (1. Etappe)
Termine:	kurzfristig (0 - 5 Jahre)
Tramerschliessung Salina Raurica (2. Etappe)	In der zweiten Etappe wird die Tramlinie vom Gewerbegebiet Grüssen zur Bushaltestelle Augst geführt und durchquert dabei das Schwerpunktgebiet Salina Raurica und erschliesst dieses mit drei neuen Tramhaltestellen. Die Tramprojektion erfolgt in enger Abstimmung mit der Verlegung der Rheinstrasse (M4) und der kommunalen Strassennetz- und Nutzungsplanung. An der Bushaltestelle Augst (als neuem Umsteigeknoten) wird eine neue Platzsituation mit identitätsstiftendem und siedlungsorientiertem Charakter geschaffen.
Siedlung:	Nur eine optimale Anbindung an den ÖV gewährleistet eine konzentrierte Entwicklung des Gebiets Salina Raurica. Die Line prägt den öffentlichen Raum wesentlich, und ermöglicht insbesondere die Aufwertung hoch frequentierter Räume um die Haltepunkte. Beitrag zur subjektiven Sicherheit durch neue Plätze mit Aufenthaltsqualität
Wirtschaft:	Mit der Tramlinie wird die Erreichbarkeit des Entwicklungsgebiets Salina Raurica sowie der publikumsintensiven Einrichtungen in Grüssen wesentlich verbessert. Die Tramlinie ermöglicht eine „stadtartige“ Mobilität und so die Nähe von Wohn- und Arbeitsplätzen.
Umwelt:	Die zu erwartende deutliche Zunahme des MIV im Gebiet wird durch die Tramlinie wesentlich abgemildert. Tram ist ein wichtiger Baustein in der Verkehrsberuhigung (verkehrliche Wasserscheide) von Salina Raurica. Die Tramlinie wird mehrheitlich in das kommunale Erschliessungsnetz integriert und beansprucht somit kaum neue Flächen.
Kosten:	ca. 60 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (5 - 15 Jahre)
Tramverlängerung Allschwil-Letten	Verlängerung der Tramlinie 8 von der heutigen Endstation Neuweilerstrasse bis Allschwil-Letten. Die weitere Verlängerung entlang der Binningerstrasse Richtung Dorfkern ist für einen späteren Ausbauschritt zu prüfen und wird im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) definiert.
Siedlung:	Hochwertige ÖV-Erschliessung eines bedeutenden Entwicklungsgebiets mit Mischnutzung Arbeiten und Wohnen. Qualitative Verbesserung der öffentlichen Räume (Neugestaltung des Strassenraumes einschliesslich Plätzen).
Wirtschaft:	Verbesserte Erreichbarkeit im Raum Allschwil. Netzergänzung, neue Haltestellen, bessere ÖV-Erschliessung von Allschwil, Erhöhung des Fahrkomforts.
Umwelt:	Geringe Reduktion der Belastung durch Wegfall von Dieselnissen. Kein zusätzlicher Flächenverbrauch, Tramtrasse auf bereits bestehenden Verkehrsflächen.

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

Expresstram Linie 10

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

Siedlung: Das bereits dicht besiedelte Gebiet wird aufgewertet und durch einen schnellen ÖV vernetzt.
Die Massnahme kann einen Beitrag für die weitere Erhöhung der Siedlungsdichte leisten.

Wirtschaft: Deutliche Fahrzeitreduktion zwischen Ettingen – Basel SBB (inkl. Margarethenstich) bringt deutlich positiven Effekt.
Das dicht besiedelte Gebiet wird deutlich besser erreichbar und besser vernetzt.
Die P&R Anlage in Oberwil wird besser angebunden. Weitere P&R Anlagen können sinnvoll eingebunden werden.

Umwelt: Mittlerer Modal Split-Effekt. Der ÖV wird deutlich attraktiver und besser auf das überregionale Netz (Basel SBB) angebunden.
Es werden keine zusätzlichen Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets beansprucht.

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

ÖV-Korridor Reinach - Dornach

Mai 2003: Aufgrund der Untersuchungen zur Optimierung des ÖV-Angebotes im Leimental im Rahmen der Studie "Südumfahrung Basel" wurde die technische Machbarkeit einer Verknüpfung der Tramlinien 11 und 10 bzw. die Verbindung von Reinach mit dem Bahnhof Dornach-Arlesheim über das Gewerbegebiet Kägen in Reinach geprüft und die Machbarkeit nachgewiesen. Die gemachten Abklärungen genügen jedoch nicht, um bereits definitive Entscheide zu treffen.
Zur Realisierung des Vorhabens wären im Wesentlichen eine neue Brücke über die Schweizerische Hauptverkehrsstrasse 18 sowie eine neue Tramunterquerung unter der Fluhstrasse notwendig. Zudem sind wohl grössere Anpassungen im Bereich der heutigen Birsbrücke bzw. bei den 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. Kurzfristige Massnahmen im Langsamverkehr sind in den LV-Paketen des Agglomerationsprogramms enthalten. Die Konkretisierung der ÖV-seitigen Massnahmen erfolgt nach Abschluss der ELBA-Planung. Darin ist auch die weitere Verknüpfung mit dem Umfeld, insbesondere Richtung Leimental, zu prüfen.

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

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

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

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

Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttentz)

Die Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dreispitz und St. Jakob stellt eine Querverbindung zwischen den ÖV-Einfallssachsen aus dem Birseck und dem Ergolz-/ Fricktal dar und ermöglicht das Anbieten einer zusätzlichen Linie im Quartier Gundeldingen mit neuer Anbindung nach Osten. Weiter kann eine direkte Fahrmöglichkeit vom Sport- und Eventraum St. Jakob an den Bahnhof Basel SBB geschaffen werden. In Abhängigkeit der Entwicklungen im Bahnhofsgelände Muttentz (Polyfeld) kann die neue Strecke später via Polyfeld an den Bahnhof Muttentz verlängert werden. Eine Zweckmässigkeitsbeurteilung resultierte aus der Tramnetzplanung 2020. Als nächster Schritt gilt es eine Parlamentsvorlage für die Erarbeitung einer Vorstudie aufzugleisen.

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

Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein

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

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

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Innerhalb der Agglomeration ist das OeV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- Für die Regio S-Bahn Linien S1 und S3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätsvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- Der Ausbau der Vorortslinien ist weiterzuführen.
- Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- Wo die Netzwirkung verbessert wird und/oder es die Nachfrage rechtfertigt, soll die Schieneninfrastruktur erweitert werden. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden.
- Die Verknüpfungspunkte zwischen den zubringenden Bussen und den Bahnen sind zu optimieren. Ebenso diejenigen zwischen den individuellen, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Langsamverkehr. Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden.
- Eine grenzüberschreitende Tarifierung der OeV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der sub-

	jektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken. i) Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.
Planungsanweisungen	Die zuständigen, kantonalen Stellen werden angewiesen, eine Strategie für die Fahrplanstabilität des strassenseitigen ÖV auszuarbeiten. Dabei sind Konflikte mit dem übrigen Verkehr zu minimieren.
Örtliche Festlegungen	Festsetzung Folgende Vorhaben werden als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen: - Tramerschliessung Salina-Raurica (1. Etappe) - Tramerschliessung Salina-Raurica (2. Etappe) - Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen - ÖV-Drehscheibe Laufen - Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau - Schienenanbindung Süd Auhafen MuttENZ (Güterverkehr) Zwischenergebnis Folgende Vorhaben werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen: - Neue Tramverbindung Dreispitz - Tramverlängerung Allschwil-Letten - Expresstram Linie 10 - ÖV-Korridor Reinach-Dornach - Doppelspurausbau Waldenburgerbahn, Abschnitt Lampenberg-Hölstein Vororientierung Folgende Vorhaben werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen: - S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau - Neues Wendegleis Aesch - Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung) - Tramtunnel Bruderholz - Tramverbindung Binningen-Oberwil - Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld MuttENZ)

Formatiert: Italienisch (Schweiz)

Verkehr

Langsamverkehr / Wegnetze

Kantonale Radrouten

A. Ausgangslage

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

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

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

Gemäss § 6 Abs. 2 des kantonalen Strassengesetzes sind die Radrouten nach der Fertigstellung Bestandteil des Gemeindestrassennetzes. Die bauliche und betriebliche Gestaltung wird vielfach 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.
- Für eine ökologisch sinnvolle Mobilität sind die räumlichen Voraussetzungen weiterzuentwickeln.
- Mit dem Veloverkehr soll eine nachhaltige und gesunde Mobilität im Kanton Basel-Landschaft gezielt gefördert werden.
- Die Verkehrssicherheit ist gezielt zu verbessern.
- Das kantonale Radroutennetz ist möglichst rasch zu realisieren.

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	- Förderung einer nachhaltigen und gesunden Mobilität - Förderung des Veloverkehrs
Siedlung	- 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
Erholung/Wohlfahrt	Gesundheitsförderung
Soziale Aspekte	- Verbesserung der Erreichbarkeit der öffentlichen Bauten und Anlagen - Förderung der sozialen Kontakte unter den BewohnernInnen
Wirtschaftliche Aspekte	- Primär: Erschliessung von Räumen des täglichen Verkehrs - Sekundär: Tourismusförderung
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	Okt. 1998: Rahmenkredit 3. Etappe 25 Mio. CHF (inkl. Einbezug des Laufentals)

Umwelt	Natur/Landschaft	▪ kein Gefährdungspotenzial
	Grundwasser/Boden	▪ kein Gefährdungspotenzial
	Lärm/Luft	▪ Entlastung anderer Verkehre/Verminderung der Emissionen
		▪ lautlose Fortbewegungsart/Mobilität

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze	Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.
Planungsanweisungen	a) Der Kanton stellt das Radroutennetz (auf der Basis des Radroutenplans von 1998) bis 2020 fertig und optimiert es weiter. b) Verkehrsintensive Einrichtungen sind soweit möglich über kantonale Radrouten zu erschliessen. c) Der Kanton signalisiert das Netz der kantonalen Radrouten und sorgt für den Unterhalt der Signalisation.
Örtliche Festlegungen	Festsetzung Das Radroutennetz gemäss der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur wird festgesetzt.

A. Ausgangslage

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

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

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

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

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

B. Ziele

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

Gelöscht: (KORE)

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 (Verzerrung von Hoferschliessungen)
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	ca. 80'000-90'000 CHF pro Jahr für Markierung

Umwelt

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

Planungsgrundsätze

D. Beschlüsse

- 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 ~~Waldwirtschaft~~ sowie der öffentlichen Dienste.
- c) Wanderwegverbindungen auf stark befahrenen Strassen oder auf Strassen, die für den Motorfahrzeugverkehr geöffnet werden müssen und bei denen keine verkehrsberuhigenden Massnahmen die Sicherheit der Fussgängerinnen und Fussgänger gewährleisten, sind nach Möglichkeit durch vorhandene oder neu zu schaffende Wege zu ersetzen.
- d) Historische Verkehrswege ausserhalb des Baugebietes, die sich als Wanderwege eignen, sind in das Wanderwegnetz einzubeziehen.

Gelöscht: Forstwirtschaft

Planungsanweisungen

- a) Die Gemeinden übernehmen die im Richtplan festgesetzten Wanderwege in ihren Strassenetzplan 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.

Die in Zusammenarbeit und Abstimmung mit einer Gemeinde vorgenommenen Änderungen am Wanderwegnetz werden im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen.

Verkehr

Langsamverkehr / Wegnetze

Fusswege

A. Ausgangslage

Direkte, sichere und attraktive Fusswegnetze tragen zu einer lebenswerten Siedlung bei.

Der Bund beauftragt deshalb die Kantone dafür zu sorgen, dass Fusswege angelegt, unterhalten und gekennzeichnet werden, dass diese Wege möglichst frei und gefahrlos begangen werden können und dass der öffentliche Zugang rechtlich gesichert ist. Zentraler Akteur hier ist aber die Gemeinde.

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

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

B. Ziele

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

Gelöscht: (KORE)

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.

Verkehr

Langsamverkehr / Wegnetze

Historische Verkehrswege

A. Ausgangslage

Historische Verkehrswege, deren Geländeformen (z.B. Böschungen, Hohlwege) oder begleitende Elemente (z.B. Wegkreuze, Brücken) gelten als Kulturdenkmäler, also als von Menschenhand geschaffene Werke von besonderer Bedeutung. Beim Schutz der historischen Verkehrswege geht es somit um den Erhalt des historischen Kulturgutes, gleichzeitig aber auch in bedeutendem Masse um den Erhalt landschaftsprägender Elemente, die historische Verkehrswege doch häufig begleiten. Ihr Verschwinden hätte nicht nur den Verlust eines Teils des historischen Erbes zur Folge, sondern würde gleichzeitig auch eine Verminderung der landschaftlichen Vielfalt bedeuten.

Mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS), das am 1. Juli 2010 in Kraft trat, wurden durch den Bund Grundlagen geschaffen, welche die Kantone bei der Erstellung ihrer Richtpläne zu berücksichtigen haben. Beim IVS handelt es sich um ein Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG).

Als historische Verkehrswege gelten Wege, Strassen und Wasserwege aus früheren Epochen, deren Substanz mindestens abschnittsweise erhalten ist und die durch historische Dokumente belegt sind.

Das Bundesinventar (d.h. Strecken von nationaler Bedeutung) umfasst im Kanton Basel-Landschaft rund 3.2 km der Kategorie "mit viel Substanz" und rund 59 km der Kategorie "mit Substanz". Der Kanton hat zusätzlich die Strecken von regionaler und lokaler Bedeutung erheben und dokumentieren lassen. Inventarkarte, Geländekarte und Objektbeschreibungen sind unter www.geo.bl.ch einsehbar.

B. Ziele

- Der Pflege des Ortsbildes und dem Erhalt der Kulturdenkmäler ist vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken.
- Ästhetisch hochwertige und kleinräumig gegliederte Landschaften sowie regionaltypische Landschaften sind zu erhalten und zu fördern.
- Die historischen Verkehrswege sind durch ortsplanerische Schutzmassnahmen zu sichern.

Gelöscht: (KORE)

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	Strassenabschnitte, die Bestandteil des IVS sind, unterliegen erhöhten Anforderungen bei Sanierung und Ausbau
Siedlung	Erhaltung wichtiger Elemente der Baselbieter Kulturlandschaft
Erholung/Wohlfahrt	Erhaltung von attraktiven Elementen in den Erholungsgebieten
Soziale Aspekte	Erhaltung identitätsstiftender Kulturelemente
Wirtschaftliche Aspekte	Förderung des sanften Tourismus
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	keine

Umwelt

Natur/Landschaft	Erhaltung wichtiger Elemente der Baselbieter Kulturlandschaft
Grundwasser/Boden	keine
Lärm/Luft	keine

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) An der langfristigen Erhaltung der historischen Verkehrswege von nationaler, regionaler und lokaler Bedeutung besteht ein kantonales Interesse.
- b) Kanton und Gemeinden nehmen ihre Verantwortung für die Erhaltung und Entwicklung der historischen Verkehrswege wahr.
- c) Sie berücksichtigen das IVS in der Interessensabwägung bei Planungen und bei der Realisierung von raumwirksamen Vorhaben.

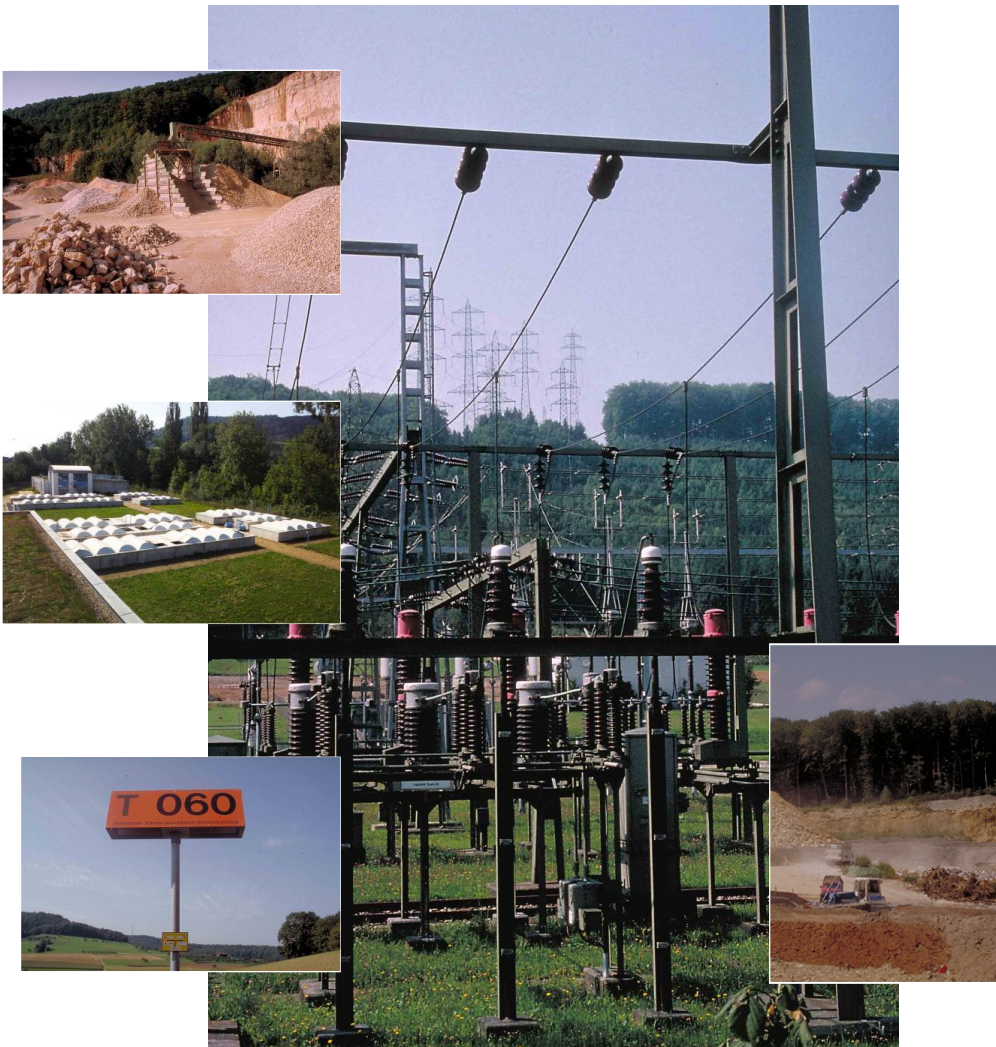
Planungsanweisungen

- a) Kanton und Gemeinden berücksichtigen die historischen Verkehrswege in ihrer Richt- resp. Nutzungsplanung.
- b) Kanton und Gemeinden zeigen in ihren Planungsberichten gemäss Art. 47 RPV auf, wie sie die historischen Verkehrswege berücksichtigen.
- c) Kanton und Gemeinden fördern Kenntnis und Wissen über die historischen Verkehrswege durch geeignete Öffentlichkeitsarbeit.
- d) Historische Verkehrswege, die sich als Wanderwege eignen, sind vom Kanton in das Wanderwegnetz einzubeziehen.
- e) Die Gemeinden übernehmen den Verlauf der historischen Verkehrswege der Kategorien "mit viel Substanz" und "mit Substanz" als orientierenden Inhalt in ihre Strassennetzpläne.

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft Ver- und Entsorgung

**Versorgung
Energie
Entsorgung**

**VE1
VE2
VE3**



A. Ausgangslage

Das Grundwasser ist die wichtigste Ressource zur Versorgung mit Trink- und Brauchwasser. Der Schutz des Grundwassers vor Verunreinigungen stellt deshalb eine zentrale Aufgabe der öffentlichen Hand dar.

Die Wasserbeschaffung im Kanton ist dezentral organisiert. Praktisch jede Gemeinde besitzt eine eigene Wasserversorgung. Die Trinkwassernetze sind allerdings zusammengeschlossen, um im Bedarfsfall Wasser von den Nachbarwasserversorgungen zu beziehen. Das System der dezentralen Wasserversorgung hat sich aus folgenden Gründen in den letzten Jahre sehr bewährt:

- Es besteht eine grosse Versorgungssicherheit, da verschiedene Grundwasserleiter für die Trinkwasserversorgung genutzt werden. In Fällen von Verunreinigungen kann jeweils auf ein anderes Grundwasserfließsystem zurückgegriffen werden.
- Die Versorgungsnetze haben eine überblickbare Grösse und können deshalb von den gemeindeeigenen Wasserversorgungen betrieben werden.
- Die lokale Trinkwassergewinnung verstärkt den Schutz des Grundwassers. Ohne diese Nutzung müsste der Gewässerschutz ebenfalls gewährleistet werden (Grundsatz im Gewässerschutzgesetz), der offensichtliche Nutzen des Schutzes für den Menschen wäre aber geringer.
- Der Energieverbrauch in kleineren und mittleren Wasserversorgungen ist oft geringer als in grossen Versorgungsgebieten, da Quellen genutzt werden können, die in freiem Gefälle ins Netz fliessen (keine Pumpenenergie).
- Kleinere und mittlere Wasserversorgungen bieten eine grössere Versorgungssicherheit, da sie gegen äussere Einflüsse (Naturgefahren, menschliche Einwirkungen) weniger gefährdet sind bzw. im Fall eines Versorgungsunterbruchs weniger Personen betroffen sind.

Gerade in den dicht besiedelten Räumen im Birs- und Ergolzthal, müssen Flächen für die Grundwassernutzung freigehalten werden, um auch in Zukunft genügend Raum für die Grundwassergewinnung bereit zu stellen. Die Nutzung von zuvor freigehaltenen Flächen (z.B. Schutzzonen) durch den Menschen bewirkt einen zusätzlichen Eintrag von unerwünschten Stoffen und gefährdet damit langfristig die Wasserversorgung. Grundwassersysteme können auch mit grossem technischem Aufwand nicht soweit isoliert werden, dass keine Schadstoffe ins Trinkwasser gelangen.

Die chemische Qualität des Grundwassers im Kanton entspricht praktisch überall Trinkwasserqualität. Trotzdem können in vielen Fällen Stoffe nachgewiesen werden, die im Grund- und Trinkwasser unerwünscht sind, und längerfristig eine Aufbereitung verlangen (z.B. Stoffe aus Altlasten).

Die mikrobiologische Grundwasserqualität entspricht zeitweise nicht Trinkwasserqualität. Betroffen sind Karstquellen und Grundwasserbrunnen in der Nähe von Flüssen. In diesen Fällen muss die Belastung durch Optimierung der Schutzzonen und Nutzungseinschränkungen reduziert werden.

Das Konzept der Grundwasserschutzzonen umfasst drei Bereiche: den Fassungsbereich S1, die engere Schutzzone S2 und die weitere Schutzzone S3. Mit der Schutzzone S2, soll verhindert werden, dass abbaubare Substanzen oder Mikroorganismen in die Fassungen gelangen. Für schlecht abbaubare Stoffe, die in erhöhten Konzentrationen auftreten, werden Zuströmbereiche 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.
- 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.

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

- | | |
|--|--|
| Verkehr | keine |
| Siedlung | bauliche Einschränkungen je nach Schutzzone, Erhaltung von Freiräumen zwischen Siedlungen |
| Erholung/Wohlfahrt | Erhaltung von Gebieten für die Erholung mit extensiver Nutzung |
| Soziale Aspekte | Erhaltung von Grünflächen für die Erlebbarkeit der Natur und zur Erfahrung der Trinkwasserherkunft |
| Wirtschaftliche Aspekte | Die Wasserversorgungen sind unabhängig und werden von der öffentlichen Hand (Gemeinden) betrieben. In den Grundwasserschutzzonen gelten Einschränkungen insb. der landwirtschaftlichen und wald wirtschaftlichen Nutzung zur Erhaltung der Grundwasserqualität. |
| Voraussichtliche Kosten für den Kanton | keine |

Gelöscht: forst

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 Abbaubetrieb 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 Abbaubetriebs 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.
- Mit der Einhaltung der definierten Verfahren sollen raum- und umweltverträgliche Abbaustandorte geplant und realisiert werden können.

Gelöscht: (KORE)

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

Planungsgrundsätze

D. Beschlüsse

- 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 evt. die Folgenutzung) eine nachweisliche ökologische Verbesserung entsteht.

Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Folgender Abbau-Standort gemäss Richtplankarte wird festgesetzt:
Erweiterung Abbaustandort Müsch (Wahlen) (Tonabbau)

Zwischenergebnis

Folgender Abbau-Standort wird als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:
Erweiterung Abbaustandort Kiesgrube Chlingental (MuttENZ/Pratteln)

Vororientierung

Folgender Abbau-Standort wird als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:
Neuer Abbaustandort Fiechten (Brislach) (Tonabbau)

A. Ausgangslage

Anlagen für die Telekommunikation bilden heute eine unabdingbare Voraussetzung für die Wirtschaft - speziell für Dienstleistungsbetriebe. Eine gute Telekommunikationsinfrastruktur trägt auch entscheidend zur Qualität als Wohnstandort bei. Der Kanton Basel-Landschaft hat ein grosses Interesse an einem guten und zukunftsgerichteten Infrastrukturangebot Telekommunikation.

In den letzten Jahren hat insbesondere der Mobilfunk eine immer grössere Bedeutung als Kommunikationsmittel erlangt. Mit dieser Entwicklung einhergehen sehr grosse Wachstumsraten beim Verkauf bzw. bei der Benützung entsprechender Geräte. Da zudem auch die Technologie immer weiter entwickelt wird, wird die dafür nötige Infrastruktur (neue Antennenstandorte) laufend ausgebaut, was zu Ängsten und Konflikten führt. Aus diesem Grund wird dem Dialog und der Abstimmung zwischen Gemeinden, Mobilfunkbetreibern und der zuständigen kantonalen Fachstelle (Lufthygieneamt beider Basel) besondere Bedeutung zugemessen.

B. Ziele

- 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.▼
- Der Kanton ist in Zusammenarbeit mit den Anbietern von Fernmeldediensten bestrebt, der Bevölkerung und Wirtschaft unter Rücksichtnahme auf Mensch und Umwelt zukunftsgerichtete Telekommunikation anzubieten.
- Die Realisierung der Infrastruktur muss mit der angestrebten räumlichen Entwicklung abgestimmt werden.

Gelöscht: (KORE)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	keine
Siedlung	Zunahme von abgestimmten Antennenstandorten
Erholung/Wohlfahrt	keine
Soziale Aspekte	Zunahme der Erreichbarkeit
Wirtschaftliche Aspekte	Wachstum im Bereich der Telekommunikationsbranche
Voraussichtliche Kosten für den Kanton	keine

Umwelt

Natur/Landschaft	abgestimmte Antennenstandorte ausserhalb Bauzonen (Synergieeffekte mit bestehenden Infrastrukturanlagen)
Grundwasser/Boden	keine
Lärm/Luft	Auswirkung der Strahlung nicht abschliessend beurteilbar

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Der Kanton unterstützt die Versorgung des Kantonsgebiets mit Infrastruktur für die Telekommunikation.
- b) Mobilfunkanlagen gehören zur Infrastruktur des Baugebiets und sind daher grundsätzlich in der Bauzone anzubringen. Innerhalb des Siedlungsgebiets ist eine Zusammenlegung von Sendeanlagen auf wenige konzentrierte Standorte nicht generell anzustreben, damit die Belastung der Anwohnerinnen und Anwohner durch nichtionisierende Strahlung möglichst gering ist.
- c) Mobilfunkantennen können nur ausnahmsweise ausserhalb der Bauzone bewilligt werden, wenn sie standortgebunden sind; das ist namentlich dann der Fall, wenn
 - sie aus technischen oder topographischen Gründen auf einen Standort ausserhalb der Bauzone angewiesen sind oder
 - wenn mit einem Standort einer Mobilfunkantenne ausserhalb der Bauzonen mehrere Standorte innerhalb der Bauzonen aufgehoben werden können oder
 - wenn die Mobilfunkanlage optimal in eine bestehende Infrastrukturanlage (z.B. Autobahn, Hochspannungsmast, bestehende Sendeanlage) integriert werden kann.
- d) Ausserhalb des Siedlungsgebiets ist eine grösstmögliche Konzentration der Antennen auf möglichst wenige Standorte anzustreben. Mögliche Standorte ausserhalb der Bauzonen sind auf allfällige Konflikte mit dem Natur- und Landschaftsschutz zu überprüfen.

Planungsanweisungen

Der Kanton lässt sich einmal jährlich die Netzplanungen der Betreiberfirmen mit Blick auf eine verbesserte Standortkoordination vorlegen.

A. Ausgangslage

Energie gehört zu den Ressourcen, welche sowohl heute als auch in Zukunft eine der Schlüsselgrössen für eine gut funktionierende Gesellschaft und Wirtschaft darstellen. Gemäss dem geltenden Energiegesetz vom 4. Februar 1991 will der Kanton, dass:

- eine sichere, umweltgerechte, breit gefächerte und volkswirtschaftlich optimale Versorgung mit Energie gefördert wird;
- Energie sparsam, rationell und umweltschonend verwendet wird;
- nichterneuerbare 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

- Mit einer Energieplanung der Gemeinden sollen günstige Rahmenbedingungen für den rationellen Einsatz nichterneuerbarer Energien, die Nutzung erneuerbarer Energien und die Nutzung lokaler Abwärmequellen geschaffen werden (Umsetzung Nr. 5 der Energiestrategie).
- Langfristige Sicherung der eigenen Stromproduktion aus Wasserkraft bzw. deren Bezug, speziell auch Kleinwasserkraftwerke (Umsetzung Nr. 19).
- Die Verwendung von Holz für die Energiegewinnung wird, unter Einhaltung der ökologischen Ziele, gefördert (Umsetzung Nr. 20).
- Ausbau der WKK Anlagen und Wärmepumpenanlagen, insbesondere mit Erdsonden zur Nutzung von Umweltwärme und Tiefengeothermie (Umsetzung Nr. 21 und 22).
- Kontinuierlicher Ausbau der durch Solarenergie erzeugten Wärme (Sonnenkollektoren) und Elektrizität (Photovoltaikanlagen) (Umsetzung Nr. 23).
- Das wirtschaftlich nutzbare Biomasse-Potenzial wird ausgeschöpft. Der Bau von Biomasseanlagen wird regional koordiniert und gefördert. (Umsetzung Nr.24).
- Die Realisation von Windkraftanlagen im Kantonsgebiet wird unterstützt (Umsetzung Nr. 25).

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr	keine
Siedlung	lokal verstärkte Nutzung einzelner Energieträger
Erholung/Wohlfahrt	dank weniger Emissionen, weniger Schäden an Bauten und Gesundheit
Soziale Aspekte	positive Auswirkungen der Versorgungssicherheit und der Kalkulierbarkeit der Energiekosten auf die Gesellschaft
Wirtschaftliche Aspekte	grössere Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern aus dem Ausland. Neue zukunftsträgliche 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	Der Kanton schafft die notwendigen Rahmenbedingungen, dass die Energie im Gebäudebereich rationell eingesetzt werden kann, durch: a) Nutzung ortsgebundener hochwertiger Abwärme (z.B. langfristig zur Verfügung stehende Industrieabwärme); b) Nutzung ortsgebundener niederwertiger Abwärme (z.B. Abwärme aus Abwasserreinigungsanlagen oder Schmutzwasserkanälen); c) Nutzung regionaler erneuerbarer Energieträger (z.B. Biomasse wie Holzenergie, Geothermie) d) Nutzung örtlich ungebundener Umweltwärme (z.B. Umgebungsluft, Sonnenenergie); e) Verdichtung bereits bestehender Versorgungsgebiete mit leitungsgebundenen Energieträgern (z.B. Erdgasversorgung).
Planungsanweisungen	a) Der Kanton revidiert die gesetzlichen Grundlagen über die rationelle Energienutzung im Hinblick auf eine vermehrte rationelle Energienutzung im Gebäudebereich. b) Der Kanton aktualisiert zusammen mit den Gemeinden den Abwärmekataster aus dem Jahre 1980. c) Der Kanton erstellt eine Übersichtskarte über die Nutzung von Abwärmern aus Abwasserreinigungsanlagen und grösseren Schmutzwasserkanälen im Siedlungsgebiet. d) Der Kanton ermittelt die potenziellen Standorte für Kleinwasserkraftwerke. e) Der Kanton erstellt eine Karte für die Nutzung der Geothermie (Erdwärmesonden etc.).

Ver- und Entsorgung Energie Elektrische Übertragungsleitungen

A. Ausgangslage

Die Versorgung mit Elektrizität ist eine Grundvoraussetzung für den Wirtschaftsstandort und den Lebensraum Basel-Landschaft. Die Bewilligung von elektrischen Übertragungsleitungen untersteht dem Bund. Er regelt mit dem Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) die Ausbauvorhaben der Netzbetreiber auf Stufe Höchstspannung für die nächsten Jahre. Der SÜL muss die kantonalen Richtpläne berücksichtigen. Die Kantone haben die Pflicht, die Vorgaben des Bundes zu berücksichtigen und die eigenen Tätigkeiten darauf abzustimmen.

Der Bund hat in der Verordnung über den Schutz vor Nichtionisierender Strahlung (NISV) Immissionsgrenzwerte und vorsorgliche Emissionsbegrenzungen für elektrische Übertragungsleitungen festgelegt. Diese sind bei der Erstellung, Änderung und beim Betrieb von Leitungen und der Ausweisung von Bauzonen zu beachten. Neue Bauzonen dürfen nur noch dort ausgeschieden werden, wo die Anlagegrenzwerte von bestehenden Leitungen eingehalten werden können. Dabei sind auch zukünftige Anlagen zu berücksichtigen.

Die elektrischen Übertragungsleitungen sind im Kanton Basel-Landschaft im Wesentlichen erstellt. Sie sind in der Richtplankarte als Ausgangslage dargestellt. Der Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) enthält als Vororientierung Leitungsbauvorhaben auf der SBB-Strecke Muttenz-Delémont sowie zwischen Therwil/Froloo und Sierentz/F. Das Plangenehmigungsverfahren für das Leitungsbauvorhaben Froloo-Sierentz wurde sistiert.

B. Ziele

- 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.
- 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.

Gelöscht: (KORE)

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)

Ver- und Entsorgung Energie Rohrleitungen

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

- 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. ▼
- 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.

Gelöscht: (KORE)

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.

Ver- und Entsorgung Entsorgung Deponien

A. Ausgangslage

Mit der Umsetzung der Verbrennungspflicht in der ganzen Schweiz erhalten Deponien mehr und mehr den Status von Endlagern für stabile, wenig umweltgefährdende Abfälle. Zudem wurde in vielen Bereichen die Verwertung stark ausgebaut, sodass auch die Menge der zu deponierenden Abfälle tendenziell sinkt. Trotzdem werden Deponien auch künftig ein wichtiges Element der Abfallbewirtschaftung bleiben und die erforderlichen Standorte müssen raumplanerisch rechtzeitig gesichert werden. Eine sichere Abfallentsorgung bildet auch eine Voraussetzung für die wirtschaftliche Standortgunst.

Gemäss Art. 31 des Umweltschutzgesetzes und Art. 17 der Technischen Verordnung über Abfälle (TVA) bestimmen die Kantone die Standorte der Abfallanlagen, insbesondere der Deponien und der wichtigen anderen Abfallanlagen. Sie weisen die vorgesehenen Standorte in ihren Richtplänen aus und sorgen für die Ausweisung der erforderlichen Nutzungszonen. Die TVA kennt drei Deponietypen: Inertstoff-, Reststoff- und Reaktordeponien.

Für die Entsorgung von Abfällen, die auf Reaktordeponien abzulagern sind, stehen im Kanton die Deponien 'Elbisgraben' Liestal/Füllinsdorf und 'Hintern Chestel', Liesberg, zur Verfügung. Innerhalb der Deponie 'Elbisgraben' können auf einem separaten Teil auch Reststoffe abgelagert werden, sodass im Kanton für alle Abfallkategorien zeitgemässe Entsorgungsmöglichkeiten bestehen. Das verfügbare Restvolumen genügt sicher für den Zeitraum der nächsten 20 Jahre, sodass vor-herand keine Massnahmen für eine zusätzliche Standortsicherung erforderlich sind.

Im Bereich der Inertstoffdeponien hat der Regierungsrat 1998 mit dem "Konzept für die Aushub- und Bauschuttentsorgung im Kanton Basel-Landschaft" die Grundsätze und die Verfahrensabläufe für die künftige Entsorgung festgelegt. In den Teilregionen 3 und 5 sind die entsprechenden Inertstoffdeponie-Standorte ("Höli", Liestal, "Asphof/Humbelsrain", Rothenfluh, "Strickrain", Sissach) auf Richtplan-Stufe festgesetzt worden. In weiteren Teilregionen sind verschiedene Planungen im Gange. Inertstoffdeponien, bei denen das Nutzungsplanverfahren abgeschlossen ist, werden als Ausgangslage dargestellt.

B. Ziele

- 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.
- 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.

Gelöscht: (KORE)

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 und des Waldareals
------------------	---

- | | |
|-------------------|-----------------------------|
| 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, 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) "Eichenkeller", Reigoldswil (Erweiterung um 300'000 m³). Das Projekt für die Inertstoffdeponie 'Eichenkeller' soll so etappiert werden, dass bei fehlenden oder zu geringfügigen Ablagerungsmengen ein Abschluss der Deponie und eine fachlich korrekte Rekultivierung des Areals bei einer Deponiegrösse von ca. 150'000 m³ möglich bleibt. Zwischenergebnis Folgende Inertstoffdeponie-Standorte gemäss Richtplankarte werden als Zwischenergebnis aufgenommen: "Elbis Nord", Füllinsdorf/Liestal (Landratsbeschluss vom 14.12.2000; genehmigt durch UVEK am 2.8.2001) Der Standort "Elbis Nord" ist als Nachfolgestandort der Inertstoffdeponie "Höli", Liestal bzw. bei einem Verzicht auf deren Realisierung für die Teilregion 3 weiterzubearbeiten.

Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft Gebietsplanungen

Salina-Raurica (LRB vom 15.1.2009)

G1



A. Ausgangslage

	Der Perimeter Salina-Raurica ist als Industrie- und Gewerbestandort von kantonalen Bedeutung festgehalten mit einem erheblichen Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutzobjekten. Die Rheinebene umfasst ein Gebiet von 72.6 ha Bauzone (ohne Strassen); davon entfallen der Grossteil auf die Industriezone und ein kleinerer Teil auf die Gewerbezone.
Salina-Raurica	Die Untersuchungen im Rahmen der Gesamtplanung Salina-Raurica haben ergeben, dass zukünftig eine Differenzierung der Arbeitsgebiete zugunsten von Gewerbe und Dienstleistungen notwendig ist. Eine zentrale Aufgabe der Planung Salina-Raurica war es, wertschöpfungsstärkere Arbeitsplätze im Bereich Dienstleistungen ansiedeln zu können. In geringem Umfang müssen zentrale Funktionen wie Geschäfte auch mit Wohnen kombiniert werden können.

Gelöscht: KORE

Gelöscht: Wirtschaft im Siedlungsraum: Leitsätze 1, 2, 4

Gelöscht: Regionalplan „Siedlung“

Gelöscht: im Regionalplan Siedlung

Gelöscht: (Objektblatt-Nr. S 3.101)

B. Ziele

	a) Das Gebiet Industriezone Nord ist in wirtschaftlicher Hinsicht kantonales Interessensgebiet. D.h. es ist aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft sicherzustellen, dass unter Berücksichtigung der verschiedenen Konflikte die Voraussetzungen für eine gewerblich-industrielle Nutzung bestehen bleiben bzw. geschaffen werden.
	b) Das Gebiet Industriezone Nord weist - nicht zuletzt auch aufgrund seines Umfangs - zahlreiche gewichtige Konflikte auf. Eine adäquate Lösung ist nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts (Nutzung, Erschliessung, ev. Gestaltung) möglich.
Salina-Raurica	c) Planungsträgerin ist die Gemeinde. "Wir fördern die hohe Standortgunst für Wirtschaft und Gesellschaft und ermöglichen die Schaffung hochwertiger Arbeitsplätze für Industrie und Dienstleistung" (RRB Nr. 960 vom 12.6.2001). Die Entwicklung des Siedlungsraums wird nach den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft ausgerichtet. Die Bauökologie der Bauten entspricht dem höchsten Standard und die Energieversorgung wird zum grösstmöglichen Teil mit regenerativen Energiequellen sichergestellt.

Gelöscht: Regionalplan „Siedlung“

Gelöscht: (Objektblatt-Nr. S 3.101)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr:	▪ deutliches, aber steuerbares Wachstum des regionalen mobilisierten Individualverkehrs (MIV)
	Siedlung:	▪ grossflächige Nutzung von Bauzonen ▪ Arbeitsplatz- und Gewerkekonzentrationen im Rheintal
	Erholung/Wohlfahrt:	▪ keine
	Soziale Aspekte:	▪ keine
	Wirtschaftliche Aspekte:	▪ Bereitstellung von zahlreichen Standorten ▪ Konzentration von Wirtschaftsaktivitäten an einem Standort zur Vermeidung verstreuter Standorte ▪ Nachbarschaftsvorteile
Umwelt	Natur/Landschaft:	▪ Überbauung von Freiflächen ▪ Verlegung Amphibienlaichgebiet von nat. Bedeutung
	Grundwasser/Boden:	▪ Versiegelung von Boden
	Lärm/Luft:	▪ Zunahme der Verkehrsemissionen
	Energie:	▪ gemässigte Zunahme des Energieverbrauchs

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Die **arbeitsplatzextensiven Gewerbegebiete** stehen ausschliesslich Betrieben zur Verfügung, die aufgrund ihrer Grösse und / oder Tätigkeit über wenig Arbeitsplätze verfügen und auf eine schnelle Anbindung an die Nationalstrasse angewiesen sind. Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete sind beispielsweise für Logistikbetriebe, Lagerräume, Werkhöfe, Produktionsbetriebe vorgesehen. Projekte sind so auszugestalten, dass für die in Schweizerhalle ansässigen chemischen Industrien keine zusätzlichen Massnahmen zur Risikominderung im Sinne der Störfallverordnung notwendig werden. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- Gewerbe-Dienstleistungsgebiete** ohne publikumsintensive Einrichtungen sind für nicht-störendes Gewerbe - im Gebiet zwischen Salinenstrasse und ARA Rhein auch mässig störendes, industrielles Gewerbe - und Bürogebäude vorgesehen. Ihre jeweilige Zuordnung ist an die Erschliessung mit MIV, ÖV und Langsamverkehr anzupassen. Publikumsintensive Einrichtungen (>2'000 Fahrten / Tag) werden aufgrund der lokalen Verkehrsbelastung im Projektperimeter nicht zugelassen. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- Wohn- und Geschäftsgebiete** sind an zentraler Lage um den Längi-Park und der S-Bahn-Haltestelle anzusiedeln. Die Verkaufsflächen der Geschäftsgebiete umfassen im Wesentlichen den täglichen Bedarf. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.

Gelöscht: gemäss Richtplanentwurf 2006

Planungsanweisungen

Folgende Planungsanweisung ergänzt die Festsetzungen des Spezialrichtplans:

- Die Fachstellen des Kantons sind angewiesen, in Bezug auf die Störfallthematik in Schweizerhalle Gebiete mit störfallverträglichen Nutzungen auszuweisen und notwendige Massnahmen als Sicherheitsvorkehrungen zu benennen.
- Die Gemeinden Augst und Pratteln streben an, die Anforderungen an die Quartierpläne derart zu formulieren, dass ein grösstmöglicher Teil der Neubauten als hochwärmedämmte Gebäude zu realisieren und geringere Ansprüche an die Gebäudehülle mindestens durch die Nutzung von vorhandenen regenerativen Energiequellen auszugleichen sind.

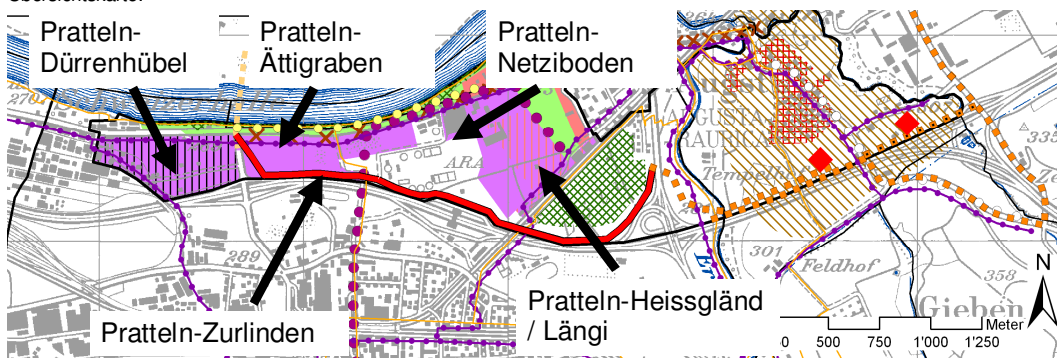
Örtliche Festlegungen

Festsetzung

Als Arbeitsgebiete gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:

- | | |
|---------------------------------------|---------------------------------|
| Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete: | ▪ Pratteln - Dürrenhübel |
| Gewerbe-Dienstleistungsgebiete: | ▪ Pratteln - Ättigraben |
| | ▪ Pratteln - Zurlinden |
| | ▪ Pratteln - Netzboden |
| Wohn- und Geschäftsgebiete: | ▪ Pratteln - Heissgländ / Längi |

Übersichtskarte:



A. Ausgangslage

Salina-Raurica	Mit der Aufwertung von Bahnhofsgebieten im Gebiet Salina-Raurica, sollen einerseits die bestehenden Wohngebiete Pratteln-Längi und Augst besser an den öffentlichen Verkehr angebunden werden und andererseits die Entwicklung der Bauzonen vorangetrieben werden. Aufgrund der Standortgunst und den Ergebnissen der Untersuchungen im Rahmen der Gesamtplanung Salina-Raurica wurden Wohngebiete im Umfang von 20-30% der Baugebiete vorgesehen, da die Nachfrage nach Wohnraum für die Zukunft stabilere Prognosen besitzt als nach Arbeitsgebieten. Mit Salina-Raurica soll ein neues "Quartier" entstehen, das über einen ausgewogenen Nutzungsmix aus Wohnen, Arbeiten, Versorgung und Erholung verfügt, um eine belebte, städtische Atmosphäre zu schaffen. Das Image der Wohnlage in Pratteln wird qualitativ durch Architektur, Grünflächen und durch die Nähe und Aktivitäten der Römerstadt Augusta Raurica und zum Rhein aufgewertet. Die Vorgabe des Regionalplans Siedlung zur Aufwertung des Bahnhofsgebiets wird damit umgesetzt.
----------------	---

- Gelöscht:** KORE
- Gelöscht:** Siedlungsstruktur: Leitsätze 1, 3, 4¶
Siedlungsqualität: Leitsatz 3
- Gelöscht:** Regionalplan „Siedlung“
- Gelöscht:** Der Regionalplan Siedlung sieht für das Gebiet Salina-Raurica die
- Gelöscht:** vor (Objektblatt-Nr. S 1.5).
Damit

B. Ziele

Salina-Raurica	a) Die Bahnhofsgebiete und Umsteigestellen von regionaler Bedeutung sollen als vielseitig nutzbare, attraktive Zentrumsgebiete ausgestattet werden. Es sind - je nach örtlichen Bedarf bzw. den Verhältnissen entsprechend - Angebote für Einkaufs-, Verpflegungs- und Dienstleistungseinrichtungen sowie Wohnraum und Sitzungs-, Tagungs-, Ausstellungs- und /oder Mehrzweckräume etc. vorzusehen. b) Die Bahnhöfe sollen städtebaulich als Orientierungspunkte im Quartier konzipiert werden und entsprechend ihrer Bedeutung und Funktion im Siedlungsgebiet in Erscheinung treten. Je nach ihrer Bedeutung sind erhaltenswerte Zeugnisse der Vergangenheit in einer umgestalteten städtebaulichen Bahnhofssituation zu erhalten oder durch geeignete Umgestaltung neuen Zwecken zuzuführen. "Wir gestalten bis ins Jahr 2020 in Augusta Raurica beispielhaft eine weit über die Schweiz hinaus bekannten Erlebnisraum und verbinden so unser kulturelles Erbe mit der Zukunft" (RRB Nr. 960 vom 12.6.2001). Die Entwicklung des Siedlungsraums wird nach den Zielen der 2000-Watt-Gesellschaft ausgerichtet. Die Bauökologie der Bauten entspricht dem höchsten Standard und die Energieversorgung wird zum grösstmöglichen Teil mit regenerativen Energiequellen sichergestellt.
----------------	---

- Gelöscht:** Regionalplan „Siedlung“
- Gelöscht:** (Objektblatt-Nr. S 1.5)

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr ▪ geringeres Wachstum des regionalen MIV Siedlung ▪ geringeres flächenhaftes Agglomerationswachstum im Anschluss an bestehende Wohngebiete
Umwelt	Erholung/Wohlfahrt ▪ Ansiedlung "guter" Steuerzahler Soziale Aspekte ▪ Aufwertung der Nachbarschaft Pratteln - Längi Wirtschaftliche Aspekte ▪ Erhöhung Steuereinkommen für Gemeinden und Kanton Natur/Landschaft: ▪ Überbauung von Freiflächen ▪ Verlegung Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Grundwasser/Boden: ▪ Versiegelung von Boden Lärm/Luft: ▪ geringe Zunahme der Verkehrsemissionen Energie: ▪ gemässigte Zunahme des Energieverbrauchs

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Die **Wohngebiete** in Salina-Raurica sind ausschliesslich im Anschluss an bestehende Wohngebiete in Pratteln- Längi und in Augst zu platzieren sowie in Nähe zur neuen S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- b) **Wohnen Augst-Oberdorf** bezeichnet den Bereich, in dem die bestehende Siedlung Oberdorf arrondiert und baulich ergänzt werden kann, in der bereits bestehenden Bauweise. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.

Planungsanweisungen

- Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:
- a) Der Kanton und die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, bei der Ausgestaltung der Wohngebiete besonders der Lärm- und Luftproblematik Beachtung zu schenken.
 - b) Der Kanton und die Gemeinden sind angewiesen, die Entwicklung der Wohngebiete in das Grün- und Freiraumkonzept zu integrieren und für eine einheitliche Gestaltung der Aussen- und Freiräume zu sorgen.
 - c) Der Kanton ist angewiesen, die genaue Abgrenzung des Bereichs Wohnen in Augst-Oberdorf, in dem weiterhin Bautätigkeiten ermöglicht werden, in Absprache mit der Gemeinde und im Rahmen des kantonalen Nutzungsplans Augusta Raurica festzulegen.
 - d) Die Gemeinden Augst und Pratteln streben an, die Anforderungen an die Quartierpläne derart zu formulieren, dass ein grösstmöglicher Teil der Neubauten als hochwärmegeämmte Gebäude zu realisieren sind und geringere Ansprüche an die Gebäudehülle mindestens durch die Nutzung von vorhandenen regenerativen Energiequellen auszugleichen sind.
 - e) Die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, für das gesamte Siedlungsgebiet Salina-Raurica ein Grün- und Freiraumkonzept zu erarbeiten, das die Anlage und den Unterhalt öffentlicher und halböffentlicher Freiflächen sowie die Flächen des ökologischen Ausgleichs regelt.

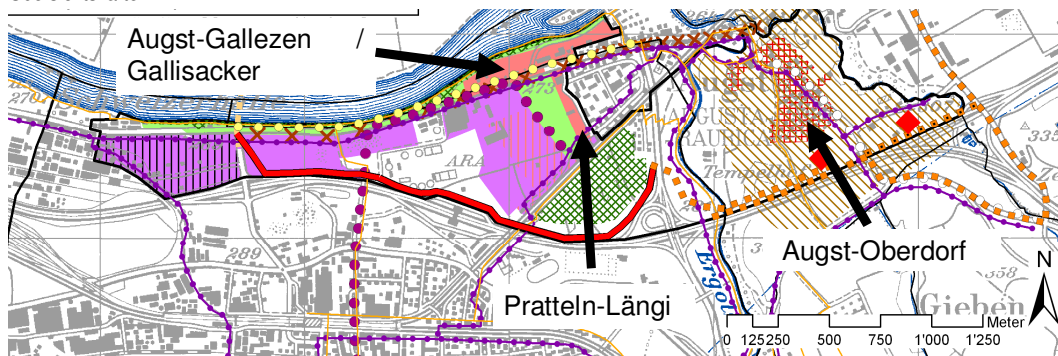
Örtliche Festlegungen

Festsetzung

- a) Als Wohngebiete gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:

Wohnen:	▪ Pratteln-Längi
Wohnen:	▪ Augst-Gallezen / Gallisacker
Wohnen:	▪ Augst-Oberdorf

Übersichtskarte:



A. Ausgangslage

Der ökologische Ausgleich im Siedlungsgebiet ist dort wichtig, wo grossflächige Bauzonen neu überbaut werden sollen. Im Rahmen der Planung Salina-Raurica stellte sich die Aufwertung der Freiflächen als eine unumgängliche Massnahme heraus, um die umfangreichen Bauflächen in der Rheinebene qualitativ voll nutzen und um der Gemeinde Pratteln zu einem besseren Image verhelfen zu können.

Die erheblichen Konflikte mit Natur- und Landschaftsschutzobjekten beziehen sich auf die Zurlindengrube, ein Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung, das in der Industriezone liegt und somit derzeit eine bauliche Nutzung verhindert. Der Regionalplan Siedlung als behördenverbindlicher kantonaler Spezialrichtplan beinhaltet den Auftrag: "Die zuständigen kantonalen Stellen (ARP, ALV) unterbreiten dem Regierungsrat einen Genehmigungsantrag, welcher Umfang und Kosten der Unterschutzstellung ausweist. Mit einer separaten Landratsvorlage wird eine Verlegung des Amphibienlaichgebiets beantragt." Die Verlegung der Zurlindengrube sowie der entsprechende Kredit wurden am 3. Mai 2007 (LRB 2007/017) durch den Landrat beschlossen.

Gelöscht: KORE

Gelöscht: Lebensräume für Pflanzen und Tiere erhalten: Leitsatz 1, 2, 3

Gelöscht: Regionalplan „Siedlung“

Gelöscht: Der Regionalplan Siedlung sieht für das Gebiet Salina-Raurica einerseits einen ökologischen Ausgleich im Siedlungsgebiet (Objektblatt-Nr. S 6.3) vor und beschreibt andererseits einen erheblichen Konflikt mit Natur- und Landschaftsschutzobjekten (Objektblatt-Nr. S 6.2).

Salina-Raurica

Eine zukünftige Arbeitsplatzentwicklung muss über grosse Freiraumqualitäten verfügen, um im Wettbewerb bestehen zu können. Das Gebiet Salina-Raurica ist heute bereits durch zerschneidende Infrastrukturen stark belastet. Die Aufwertung des Planungsgebietes mit Grün- und Freiflächen ist eine unverzichtbare Massnahme, um Aufenthaltsqualität für Bewohnerschaft und Arbeitende in einem bislang wenig attraktiven Raum zu schaffen und um den ökologischen Ausgleich vorzunehmen (Art. 18 NHG).

IANB

Die Zurlindengrube ist in das Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung aufgenommen. Gemäss Amphibienlaichgebiete-Verordnung (AlgV) sind diese Objekte in ihrer Qualität und Eignung als Amphibienlaichgebiete sowie als Stützpunkte für das langfristige Überleben und die Wiederansiedlung gefährdeter Amphibienarten ungeschmälert zu erhalten. Zum Schutzziel gehört die Erhaltung und Förderung des Objektes als Amphibienlaichgebiet und als Element im Lebensraumverbund sowie die Erhaltung und Förderung der wertgebenden Amphibienpopulationen. Ein Abweichen vom Schutzziel ist nur zulässig für standortgebundene Vorhaben, die einem überwiegenden öffentlichen Interesse von ebenfalls nationaler Bedeutung dienen. Verursacherinnen und Verursacher sind in diesem Fall zu bestmöglichen Schutz-, Wiederherstellungs- oder ansonst angemessenen Ersatzmassnahmen verpflichtet.

NIN

Gemäss Schriftenreihe Umwelt Nr. 306 "Nationale Prioritäten des ökologischen Ausgleichs im landwirtschaftlichen Talgebiet" liegt die Rheinebene zwischen Pratteln und Laufenburg, Ergolzthal und Fricktal in einem "Nationalen Interessengebiet Naturschutz" (NIN). Diese Gebiete umfassen Biotop von nationalem Interesse, Lebensräume stark gefährdeter Arten sowie Flächen, die der langfristigen Sicherung stark gefährdeter Arten dienen. Für das Gebiet des Spezialrichtplans Salina - Raurica liegt die Bedeutung in der Erhaltung folgender nationaler Werte: strukturreiche Uferabschnitte an Rhein und Zuflüssen, Auenrelikte am Rhein, Trockenstandorte, Hochstammobstgebiete, Vögel der offenen und halboffenen Kulturlandschaft. Bezogen wird das NIN nur auf die Fläche ausserhalb der heute gültigen Bauzonen.

B. Ziele

- Dort, wo es im Rahmen neuer Überbauungen möglich ist, sollen die Siedlungen siedlungsin-tern so angelegt und gestaltet werden, dass der Landschaftsraum stärker mit dem Siedlungs-raum verknüpft wird oder die beiden Talseiten durch Siedlungsgrün miteinander vernetzt wer-den.
- Die Zurlindengrube ist als Amphibien-Biotop von voraussichtlich nationaler Bedeutung zu schützen und zu erhalten, oder es ist entsprechend Ersatz zu schaffen.
- Es ist ein Biotopverbund-Konzept zu erarbeiten, welches aufzeigt, wie das Biotop mit benach-barten Lebensräumen (Anlegen von Wanderkorridoren, Verminderung der Barrierewirkung der Strassen etc.) ökologisch vernetzt werden kann.

Gelöscht: Regionalplan „
Siedlung

Gelöscht: (Objektblatt-Nr. S 6.3)

Gelöscht: (Objektblatt-Nr. S 6.2)

Salina-Raurica

"Wir setzen uns ein für naturnahe und attraktive Erholungsräume" (RRB Nr. 960 vom 12.6.2001).

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesell-
schaft

- | | |
|-------------------------|---|
| Verkehr | ▪ Verminderung Verkehrsaufkommen |
| Siedlung | ▪ Erhaltung / Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden Augst und Pratteln |
| | ▪ Begrenzung des Siedlungsraums |
| Erholung/Wohlfahrt | ▪ Erhaltung und Aufwertung von Freiräumen für die Naherholung |
| Soziale Aspekte | ▪ höhere Identifikation mit dem eigenen Lebensraum |
| Wirtschaftliche Aspekte | ▪ qualitative Aufwertung der Bauzonen und des Image des Stand-orts |

Umwelt

- | | |
|--------------------|--|
| Natur/Landschaft: | ▪ Erhaltung der Freiräume und des Landschaftscharakters |
| | ▪ Gewährleistung der grossräumigen Lebensraumvernetzung |
| | ▪ Verlegung Amphibienlaichgebiet von nat. Bedeutung |
| Grundwasser/Boden: | ▪ Erhaltung unversiegelter Flächen/natürlich gewachsener Böden |
| Lärm/Luft: | ▪ Verminderung Siedlungsdichte mit belastenden Aktivitäten |

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- Die Anlage der **Parks** im Gebiet Salina-Raurica dient der urbanen Gestaltung, der ökologi-schen und gestalterischen Aufwertung des gesamten Gebiets sowie der grossräumigen Frei-raumvernetzung. Je nach Lage sind die Parks urbaner und siedlungsbezogen auszugestalten oder eher freiraum- und naherholungsbezogen, aber möglichst naturnah mit einheimischen Pflanzen. Die Parks sind punktuell mit Einrichtungen für Freizeit und Sport auszugestalten. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- Die **Vorranggebiete Natur** dienen dem ökologischen Ausgleich und der grossräumigen Frei-raumvernetzung. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- In das **Grün- und Freiraumkonzept** sind Parks, Vorranggebiete Natur und alle übrigen Flä-chen inklusive Flächdächer miteinzubeziehen.

Planungsanweisungen

Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:

- Die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, ein Grün- und Freiraumkonzept für das gesamte Gebiet Salina-Raurica auszuarbeiten, das die Anlage und den Unterhalt öffentlicher und halböffentlicher Freiflächen sowie die Flächen des ökologischen Ausgleichs regelt.
- Der Kanton übernimmt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln die Aufgabe, für die Grünanlage Längi-Park ein Varianzverfahren (Wettbewerb) mit den betroffenen Grundeig-entümern und Anrainern durchzuführen.
- Der Kanton übernimmt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln die Aufgabe, die Grünanlagen Längi-Park und Rhein-Park mit den betroffenen Grundeigentümern und Anrai-nern zu projektieren und zu realisieren. Es erfolgt die Koordination mit dem Agglomerations-park Möhlin-Rheinfelden-Kaiseraugst.

- d) Der Kanton übernimmt die Aufgabe für einen gleichwertigen Ersatzstandort der Zurlindengrube zu sorgen.
- e) Der Kanton sorgt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln für den ökologische Ausgleich nach Art. 18b NHG.

Örtliche Festlegungen

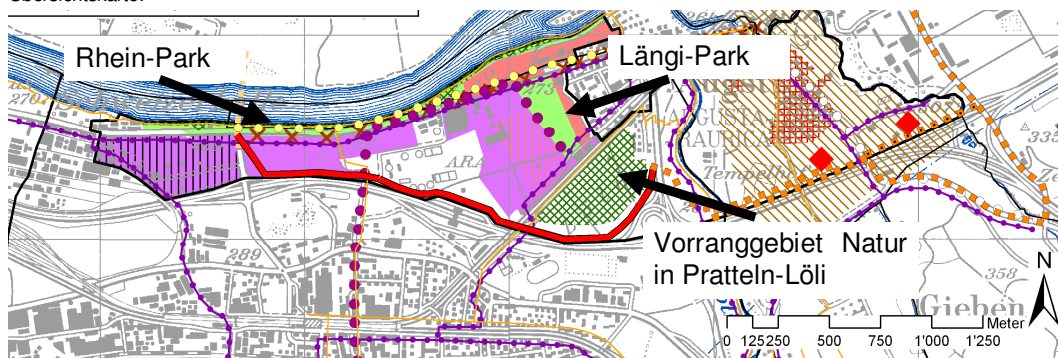
Festsetzung

Als Freiflächen gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:

- Park:
- "Rhein-Park" in Augst-Gallezen / Pratteln-Rheinufer
 - "Längi-Park" in Pratteln-Längi"

- Vorranggebiet Natur:
- "Wirtslöli", "Im Oos", "Ergolzufer", "Rheinufer"

Übersichtskarte:



A. Ausgangslage

Der Grossteil der gewerblichen und industriellen Reserveflächen von Pratteln befindet sich im Gebiet Salina-Raurica und ist noch nicht überbaut. Etwa die Hälfte der unüberbauten Gewerbe- und Industrieflächen ist nicht oder nur teilerschlossen und gilt damit als nicht baureif. Diese un- oder teilerschlossenen Flächen befinden sich unmittelbar östlich des Autobahnbaustringers Pratteln, also an den erschliessungsmässig besten Lagen sowie im Dreieck A2 - SBB - Heissgländstrasse.

Aufgrund der mit 120'000 Fahrzeugen hohen täglichen Verkehrsbelastung auf dem benachbarten Autobahnabschnitt Basel - Augst sowie der Emissionen der bestehenden Betriebe wird das Industriegebiet Pratteln-Nord lufthygienisch als erheblich vorbelastet betrachtet. Aus den Erfahrungen mit den bisherigen Umweltverträglichkeitsprüfungen im Gebiet Pratteln besteht darum ein dauernder Konflikt zwischen den Ausbauvorhaben in den Industrie- und Gewerbegebieten und den Forderungen des Luftreinhaltmassnahmenplans. Mit jeder neuen Anlage wird die Verkehrssituation und Luftbelastung verschärft. Da Umweltverträglichkeitsprüfungen nur bei einzelnen Anlagen durchgeführt werden können und nicht für ein ganzes Gebiet möglich sind, drängt sich eine gesamtethische Sicht und Planung durch die Gemeinde und die betroffenen kantonalen Stellen auf. Dabei müssen sich alle Beteiligten klar darüber werden, was in diesem Gebiet in Zukunft wünschbar bzw. machbar ist und mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden können.

Luthygenische Probleme treffen insbesondere auch für das im Osten angrenzenden Wohngebiet Längi zu, auf welches zusätzlich noch Lärmimmissionen wirken. Ein Immissionsschutz des Wohngebiets Längi besteht nicht.

Salina-Raurica

Die Planung Salina-Raurica erfüllt den Anspruch des Regionalplans Siedlung nach einem gesamthaften Vorgehen. Aufgrund der verkehrsbelasteten Ausgangssituation kann die Erschliessung der Rheinebene nur durch den gezielten Ausbau des öffentlichen Verkehrs erfolgen, zusammen mit einem umfassenden Verkehrsmanagement. Ziel ist ein Modal-Split von 35% ÖV. Um eine Erhöhung der Verkehrsbelastung im Ortszentrum von Augst zu verhindern, sind hier entlastende Massnahmen angezeigt. Folgende richtplanrelevante Massnahmen sind notwendig, um die verkehrliche Entwicklung auf dieses Mass zu beschränken:

- Die bereits realisierte S-Bahn-Station,
- Verkehrsberuhigung Hauptstrasse Augst,
- Verlegung der bestehenden Rheinstrasse (Kantonsstrasse),
- Aufhebung und Rückbau der Rheinstrasse als Uferpromenade,
- Umfahrung Augst / Kaiseraugst,
- Verlängerung Tramlinie 14 auf Tram-Korridor von Pratteln-Mitte bis zur Bushaltestelle Augst,
- Verkehrsmanagement für das Gesamtgebiet.

B. Ziele

- a) Das Gebiet Industriezone Nord ist in wirtschaftlicher Hinsicht kantonales Interessensgebiet. D.h., es ist aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft sicherzustellen, dass unter Berücksichtigung der verschiedenen Konflikte die Voraussetzungen für eine gewerblich-industrielle Nutzung bestehen bleiben bzw. geschaffen werden.
- b) Das Gebiet Industriezone Nord weist - nicht zuletzt auch aufgrund seines Umfangs - zahlreiche gewichtige Konflikte auf. Eine adäquate Lösung ist nur im Rahmen eines Gesamtkonzepts (Nutzung, Erschliessung, ev. Gestaltung) möglich.
- c) Planungsträgerin ist die Gemeinde.

Gelöscht: KORE

Gelöscht: Individualverkehr: Leitsatz 2¶
Öffentlicher Verkehr: Leitsatz 2

Gelöscht: Regionalplan „Siedlung“

Gelöscht: Gemäss Regionalplan Siedlung befindet sich d

Gelöscht: (Objektblatt-Nr. S 3.101)

Gelöscht: Regionalplan „Siedlung“

Gelöscht: (Objektblatt-Nr. S 3.101)

Salina-Raurica

Die Gesamtplanung Salina-Raurica soll eine umweltverträgliche wirtschaftliche Nutzung der Rheinebene ermöglichen und die bestehenden Konflikte lösen. Die Planungsphase wird vom Kanton geleitet - die Realisierung erfolgt durch die Gemeinden. Durch Steuerung der Verkehrsentwicklung und Förderung des öffentlichen Verkehrs wird der Modal-Split optimiert. Die Wohngebiete sollen durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen geschützt werden.

C. Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft

Verkehr

- lokale Auswirkungen durch bauliche Anpassungen
- lokale und regionale Auswirkungen durch Verkehrszunahme (Salina-Raurica 28'000 Fahrten DTV)
- Entlastung des Strassennetzes durch Langsamverkehr

Siedlung

- verbesserte ÖV-Erschliessung
- vermehrte MIV-Emissionen

Erholung / Wohlfahrt

- Schutz der Wohngebiete in Augst durch Verkehrsberuhigung

Soziale Aspekte

- höhere Standortgunst für Pratteln-Längi durch neue ÖV-Erschliessung

Wirtschaftliche Aspekte

- Verbesserte MIV-Erschliessung führt zur Nutzung des Baulands
- Verbesserte ÖV-Erschliessung führt zu Erhöhung der Standortgunst

Umwelt

Natur / Landschaft

- höheres Verkehrsaufkommen verstärkt die zerschneidende Wirkung der Verkehrsträger

Boden / Grundwasser

- vermehrte MIV-Emissionen

Lärm / Luft

- Zunahme der Verkehrsemissionen, jedoch geringere Zunahmen als ungesteuerte Entwicklung durch hohen ÖV / LV-Anteil

D. Beschlüsse

Planungsgrundsätze

- a) Die bestehende Rheinstrasse in Pratteln wird im Rahmen ihrer anstehenden Sanierung zwischen Dürrenhübel und Längi entlang der Autobahn verlegt. Damit werden wirtschaftlich interessante, grossflächige Standorte am Rhein und Freiflächen für den Rhein-Park geschaffen. Der Bau der neuen Strasse ist so auszugestalten, dass die ökologische Vernetzung gegenüber heute verbessert wird.
- b) Die Hauptstrasse in Augst zwischen der Verzweigung Frenkendörferstrasse und der östlichen Gemeindegrenze wird unter Mitwirkung der Gemeinde Kaiseraugst verkehrsberuhigt. Die Verkehrsberuhigung bzw. der Rückbau des Abschnitts Frenkendörferstrasse - Pratteln Längi erfolgt nach Verlegung der Rheinstrasse.
- c) Mit dem Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse Rheinstrasse in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi wird die Anlage einer Uferpromenade ermöglicht.
- d) Zwischen Pratteln-Mitte und der Bushaltstelle Augst ist ein Tram-Korridor für eine Verlängerung der Linie 14 freizuhalten. Optional kann die Linie später bis Kaiseraugst verlängert werden.
- e) Im Fall einer massgeblichen Zusatzbelastung durch Salina-Raurica auf der Ortsdurchfahrt Augst ist eine südliche Umfahrung von Augst vorgesehen.
- f) Innerhalb des Planungsgebietes werden flächendeckend attraktive und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr und für das bestehende Wanderwegnetz umgesetzt.

Planungsanweisungen

- Folgende Planungsanweisungen ergänzen die Festsetzungen des Spezialrichtplans:
- a) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den langfristigen Ausbau des A2-Anschlusses Pratteln zu koordinieren.
 - b) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, die Verlegung der Rheinstrasse mit dem Astra zu koordinieren.
 - c) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe, den Lärm- und Sichtschutz entlang der Rheinstrasse und der A2 sicherzustellen.
 - d) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, das zeitlich und kapazitätsmässig auf die Bautätigkeit abgestimmt ist.
 - e) Die Fachstellen des Kantons übernehmen die Aufgabe für ein umfassendes Mobilitätsmanagement zu sorgen, mit dem Ziel, einen **möglichst** hohen ÖV-Anteil anzustreben.
 - f) Die Gemeinden Pratteln und Augst übernehmen die Aufgabe, die Projektierung und den Bau der neuen kommunalen Strassen in Salina-Raurica in die Wege zu leiten und für die Aufnahme in die Strassennetzpläne zu sorgen. Das kommunale Strassennetz im Gebiet Salina-Raurica wird so ausgestaltet, dass die massgeblichen Strassenverkehrserzeuger an die neue Rheinstrasse im Süden des Entwicklungsgebiets angebunden werden und allfälliger Schleichverkehr durch Salina-Raurica zwischen der Ortsdurchfahrt Augst und der neuen Rheinstrasse minimiert bzw. bestenfalls verunmöglicht wird (Ausbildung einer verkehrlichen Wasserscheide).
 - g) Die Gemeinde Pratteln übernimmt die Aufgabe, die zentrale Strassenachse zur Erschliessung von Salina-Raurica sowie die Zufahrt zur S-Bahn-Station Pratteln Salina-Raurica als Boulevard auszugestalten.
 - h) Die Fachstellen des Kantons und die Gemeinden Augst und Kaiseraugst übernehmen in Zusammenarbeit mit dem Kanton Aargau die Aufgabe, die Kennwerte für eine massgebliche Zusatzbelastung in Augst festzulegen und ggf. die Umfahrungsstrasse zu projektieren.

Gelöscht: von 35%

Örtliche Festlegungen

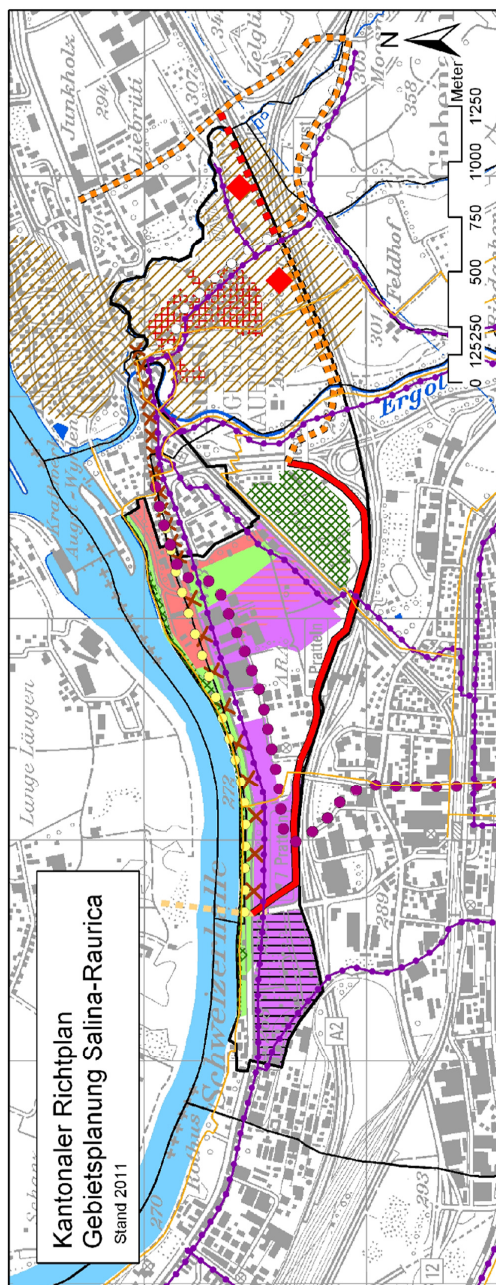
Festsetzung

Die Verkehrsinfrastrukturen gemäss Detailplan (G 1.P) werden festgesetzt.

- | | |
|---|--|
| Verkehrsberuhigung Hauptstrasse | ▪ "Hauptstrasse" in Augst zwischen Pratteln-Längi und Kantonsgrenze |
| Verlegung der bestehenden Kantonstrasse | ▪ "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Frenkendorferstrasse |
| Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonstrasse | ▪ "Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi |

Zwischenergebnis

- | | |
|---------------------------------|---|
| Umfahrung Augst | ▪ "Umfahrung" Augst zwischen A2 und Kaiseraugst |
| Tramverlängerung Pratteln-Augst | ▪ "Tram-Korridor" Pratteln-Mitte bis Bushaltestelle Augst |



Beschlussinhalt

	Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete
	Gewerbe-Dienstleistungsgebiet ohne publikumsintensive Einrichtungen
	Wohn- und Geschäftsgebiet
	Infrastrukturen Römerstadt
	Wohnen
	Park
	Vorranggebiet Natur
	Siedlungsperimeter Augst-Oberdorf

Stand: 08/02/2011

Orientierender Inhalt

	Planungsperimeter
	antiker Stadtperimeter
	Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde
	Rheinüberquerung (Trasseesicherung)
	kantonaler Wanderweg
	kantonale Radroute
	Gemeindegrenzen
	Verlegung der bestehenden Kantonsstrasse (Festsetzung)
	Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse
	Verkehrsberuhigung Hauptstrasse
	Umfahrung Augst (Zwischenergebnis)
	Option Umfahrung Augst (Trasseesicherung)
	Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde (Zwischenergebnis)
	Tram-Korridor Pratteln - Augst (Zwischenergebnis, Trasseesicherung)

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 grenznahes Nutzungs- und Erschliessungskonzept im Gebiet Allschwil - Hegenheim und zeigt darin auch auf, wie die Erschliessungs- und Verkehrssituation grösserräumig gelöst (Zwischenlösung ohne Südumfahrung) werden kann. Gemeinden mit Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung	100
Regionalzentren	80
Ländliche Entwicklungsachsen	70
Ländliche Gemeinden	60

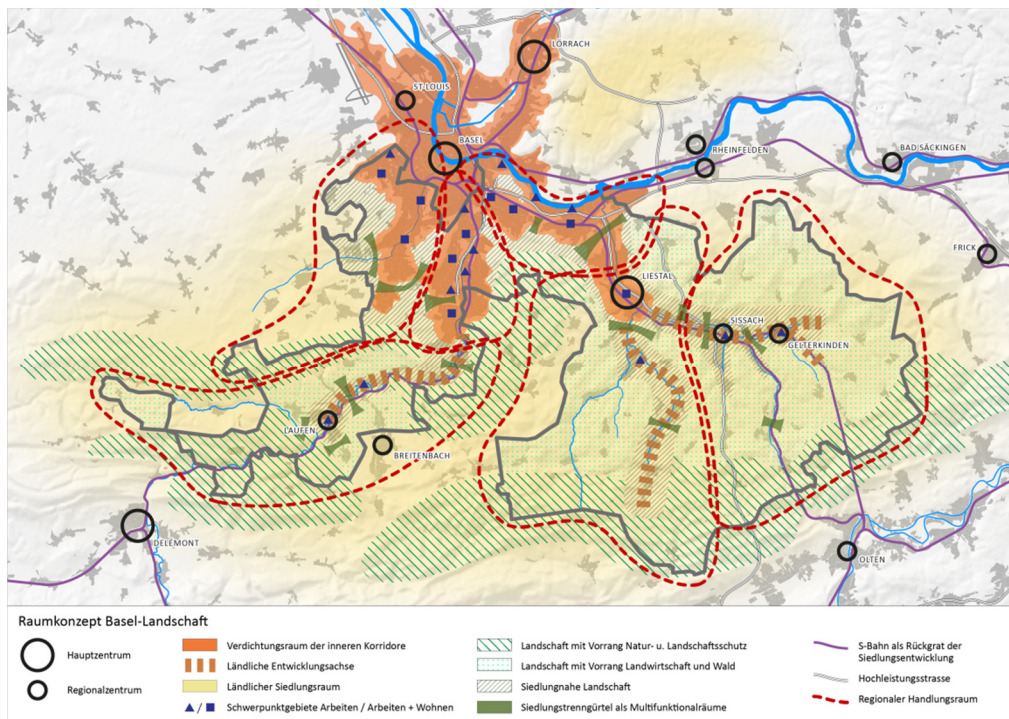
Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft

Raumkonzept Basel-Landschaft

Grundlagenbericht

Bern, 27. Juni 2017

Roman Frick
Benjamin Belart
Mirjam Strahm



Impressum

Raumkonzept Basel-Landschaft
Grundlagenbericht

Bern, 27. Juni 2017

Auftraggeber

Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft
Amt für Raumplanung

Autorinnen und Autoren

Roman Frick
Benjamin Belart
Mirjam Strahm
INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern
Tel. +41 31 370 19 19

Begleitgruppe (Zusammensetzung bis Mai 2016)

Martin Kolb (ARP)	Daniel Schweighauser (FKD)
Martin Huber (ARP)	Ueli Meier (VGD)
Doris Capaul (ARP)	Alice Boegli (VGD)
Walter Keller (ARP)	Oliver Kungler (VGD)
Rüdiger Hof (ARP)	Andreas Bubendorf (VGD)
Niklaus Hufschmid / Laura Chavanne (ARP)	Alberto Isenburg (AUE)
Oliver Jacobi (TBA)	Ueli Kräuchi (VBLG)
Alain Aschwanden (TBA)	Peter Leuthardt (Gemeinde Reinach)
Martin Schaffer (TBA)	Thomas Noack (Gemeinde Bubendorf)
Marc-André Giger (Wioff)	Erich Geiser (Gemeinde Bennwil)
Stefan Winkler (Wioff)	

Inhalt

1.	Bedeutung des Raumkonzepts	4
2.	Raumplanerische Trends und Herausforderungen	6
2.1.	Siedlung	6
2.2.	Natur und Landschaft	18
2.3.	Verkehr	24
2.4.	Ver- und Entsorgung	42
2.5.	Regionale und überregionale Zusammenarbeit	43
2.6.	Überblick raumplanerische Herausforderungen Basel-Landschaft	44
3.	Raumentwicklungsstrategie	49
3.1.	Leitsätze der räumlichen Entwicklung	49
3.2.	Positionierung des Kantons	53
3.2.1.	Regionale Handlungsräume	53
3.2.2.	Grenzüberschreitende und interkantonale Zusammenarbeit	58
3.3.	Räumliche Differenzierung	60
3.4.	Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Dichteziele	67
4.	Raumkonzeptkarte	71
5.	Rollenteilung und Ausblick	72
	Anhang	73
	Anhang 1: Perimeter Raumtypen und Handlungsräume	73

1. Bedeutung des Raumkonzepts

Am 3. März 2013 hat das Schweizer Volk der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes (RPG) zugestimmt (im Kanton Basel-Landschaft mit über 70%). Zur Umsetzung der neuen Anforderungen an Richtplan und Gesetzgebung hat der Regierungsrat mit RRB Nr. 1131 vom 25.6.2013 das weitere Vorgehen bestimmt. In einem ersten Schritt hat das Amt für Raumplanung (ARP) eine Evaluation des bestehenden Konzepts Räumliche Entwicklung (KORE) vorgenommen, worin der Handlungsbedarf ausgewiesen wird¹. Danach wurde ein Grundlagenbericht zum neuen Raumkonzept erstellt, welcher im Sommer 2014 in die Vernehmlassung ging. Die Folgerungen aus der Vernehmlassung sind im RRB Nr. 257 vom 10. Februar 2015 festgehalten und in den vorliegenden finalen Grundlagenbericht eingeflossen.

Die Essenz des Grundlagenberichts ist in das Objektblatt «Raumkonzept Basel-Landschaft» des kantonalen Richtplans (KRIP) als integrierenden und damit behördenverbindlichen Strategie teil eingeflossen. Das Raumkonzept umfasst die bisherigen Themenfelder Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft sowie Ver- und Entsorgung. Es soll jedoch strategischer ausgerichtet sein, die grossräumige Positionierung aufzeigen und behördenverbindliche Planungsgrundsätze definieren, die zumindest teilweise zu Anpassungen des Kantonalen Richtplans führen werden.

Das Raumkonzept Basel-Landschaft zeigt eine Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung, Entwicklungen und definiert die Perimeter für eine verstärkte Zusammenarbeit in funktionalen Handlungsräumen. Auf Basis einer Auslegeordnung der wichtigsten räumlichen Trends und Herausforderungen (Analyse) werden Leitsätze und Planungsgrundsätze bestimmt, entlang den Anforderungen des Bundes an die neu zu erstellenden kantonalen Raumkonzepte. Die Raumkonzeptkarte fasst die wichtigsten strategischen Aussagen zusammen.

Das kantonale Raumkonzept ist eingebettet in entsprechende Strategiepapiere unterschiedlicher institutioneller Ebenen:

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

¹ Konzept der räumlichen Entwicklung KORE, Bericht 2013 zuhanden des Regierungsrates, Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft, 5.9.2013.

- Kernstadt: Im Wesentlichen Basel-Stadt und Teile von Birsfelden
- Innere Korridore: Gebiete mit sehr dichtem ÖV-Angebot (15'-Takt S-Bahn oder 7.5'-Takt Tram/Bus) und zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit der Kernstadt
- Äussere Korridore: Korridorgebiete mit grösserer Entfernung zur Kernstadt aber gleichwohl guter S-Bahn-Erschliessung (30'-Takt)
- Regionalzentren: Ortschaften welche regional bedeutsame Funktionen übernehmen und ebenfalls über eine sehr gute ÖV-Erschliessung verfügen
- Ländliche Gemeinden: Ländlich geprägte Gebiete ausserhalb der Korridore

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms umfasst nicht den gesamten Kanton Basel-Landschaft. Zudem zeigt das Agglomerationsprogramm kaum Entwicklungsperspektiven für den ländlichen Raum auf. Das Raumkonzept BL übernimmt aber die Logik der Raumtypen aus dem Agglomerationsprogramm, passt jedoch Terminologie und Abgrenzung leicht an.

Im Weiteren stützt sich das Raumkonzept auf verschiedene kantonale Gesetzesgrundlagen (z.B. kantonales Raumplanungs- und Baugesetz, Entwurf des Gemeinderegionengesetzes, Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz, Strassengesetz) und Fachstrategien ab (z.B. Energiestrategie, Mobilitätsstrategie).

Weitere Schnittstellen gibt es zur Wirtschaftspolitik, insbesondere zur Wirtschaftsförderung und Finanzpolitik bzw. zum Finanzausgleich. Zukünftige Anpassungen in diesen Politikbereichen sind mit dem Raumkonzept abzustimmen.

Der vorliegende Grundlagenbericht stellt die analytischen und strategischen Grundlagen zusammen. Die Essenz daraus, inklusive Raumkonzeptkarte, fliesst in ein neues Richtplankapitel Raumkonzept ein. Dabei bildet eine Zusammenfassung der Analyse (Kapitel 2) den nicht behördenverbindlichen Teil und die Planungsgrundsätze der Strategie (Kapitel 0 und 4) den behördenverbindlichen Teil des neuen Richtplankapitels.

2. Raumplanerische Trends und Herausforderungen

Die nachfolgend ausgeführten Trends und Herausforderungen gliedern sich nach den richtplanerischen Themenbereichen Siedlung, Natur und Landschaft, Verkehr sowie Ver- und Entsorgung. Die räumlichen Auswertungen erfolgen in der Regel nach Raumtypen oder regionalen Handlungsräumen. Die entsprechenden Perimeter sind im Anhang 1 abgebildet.

2.1. Siedlung

Bevölkerungsentwicklung

Mit einer Zunahme von 13'600 auf insgesamt 275'800 Personen war der Bevölkerungszuwachs im Kanton Basel-Landschaft von 2000 – 2010 leicht höher als in den 90er Jahren (+12'000 Personen). Das Wachstum in den Teilräumen verlief dabei deutlich ausgeglichener. Während von 1990 – 2000 noch 53% (+6'400 Pers.) des gesamtkantonalen Zuwachses in den Gemeinden des ländlichen Raums und 34% (+4'100 Pers.) in den ländlichen Entwicklungsachsen stattfand, waren es von 2000 – 2010 noch 22% (+3'000 Pers.) bzw. 8% (+1'100 Pers.). In den letzten fünf Jahren hat sich das Wachstum noch stärker auf die inneren Korridore konzentriert, wo 63 % (+5'800 Pers.) des gesamtkantonalen Wachstums stattfand. Im gesamten Kanton hat die Bevölkerungsanzahl in diesem Zeitraum um 9'200 Personen auf 284'960 Personen zugenommen.

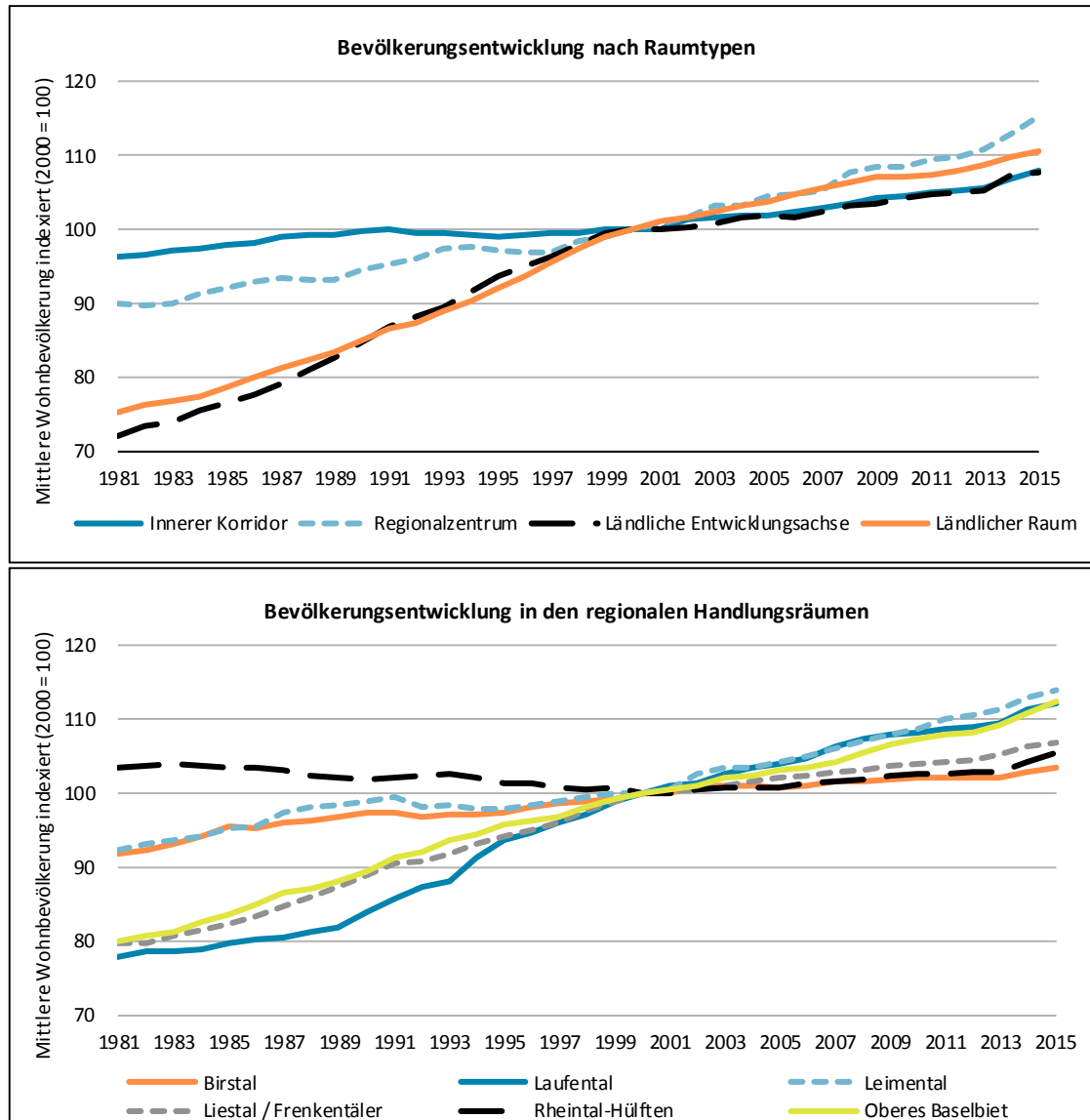
Die Abschwächung des Wachstums in den ländlichen Entwicklungsachsen ist augenfällig (Figur 4, oben). Im ländlichen Raum ist ebenfalls ein gewisser Wachstumsknick zu erkennen. Dagegen konnten die Gemeinden in den inneren Korridoren und die Regionalzentren nach einer Wachstumsschwäche in den 90er Jahren wieder zulegen. Besonders gut erkennbar ist diese Entwicklung in den inneren Korridoren. Dieser Trend hält in jüngster Zeit, d.h. seit 2010 weiter an.

Im Gesamten hat sich die Entwicklung der Vordekaden abgeschwächt, in denen der Bevölkerungsanteil in den ländlichen Gemeinden auf Kosten der anderen Räume zunahm.

Bei den Bevölkerungszahlen, aggregiert nach den regionalen Handlungsräumen, fallen zwei Entwicklungen auf. Zum einen die Trendwende im Rheintal, wo nach einem Netto-Bevölkerungsrückgang in den 90er Jahren wieder ein Plus erreicht werden konnte. Zum anderen ist die Entwicklung im Leimental auffällig, wo das Wachstum im vergangenen Jahrzehnt im Vergleich zur Vordekade deutlich zugenommen hat.

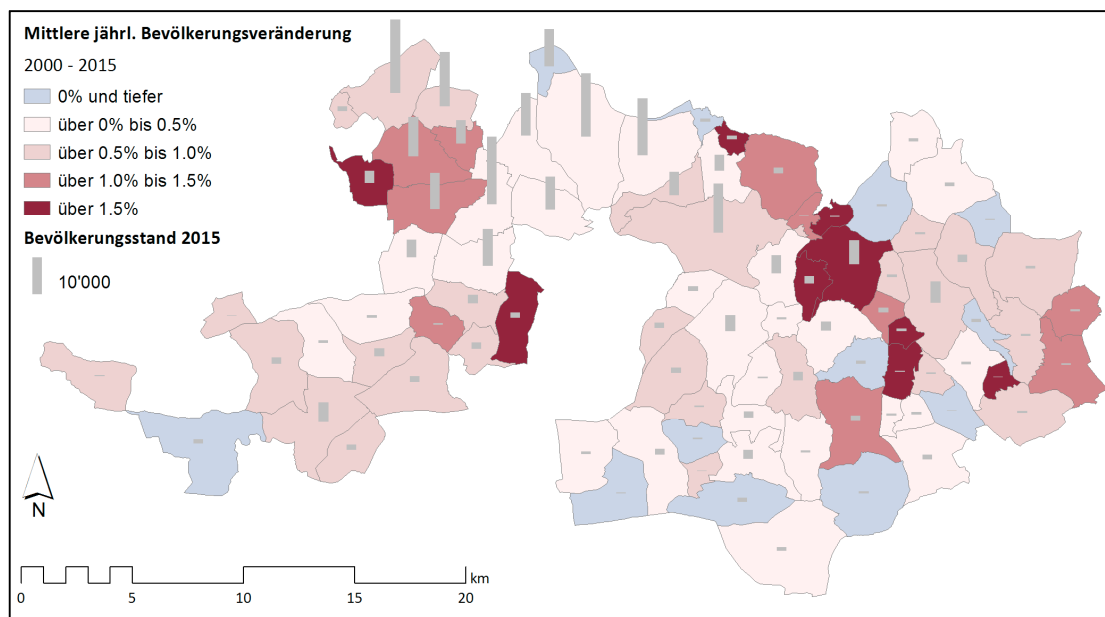
Kennzahlen Bevölkerungsentwicklung							
	Wohnbevölkerung				Veränderung [abs./ in Proz. pro Jahr]		
	1990	2000	2010	2015	1990-2000	2000-2010	2010-2015
Kanton BL	250'174	262'165	275'756	284'960	11'991 (+0.48%)	13'591 (+0.52%)	9'204 (+0.67%)
- nach Raumtypen							
Innerer Korridor	176'902	177'582	185'663	191'503	680 (+0.04%)	8'081 (+0.46%)	5'840 (+0.63)
Regionalzentrum	14'993	15'858	17'219	18'267	865 (+0.58%)	1'361 (+0.86%)	1'048 (+1.22)
Ländliche Entwicklungsachse	22'619	26'710	27'831	28'784	4'091 (+1.81%)	1'121 (+0.42%)	953 (+0.68)
Ländlicher Raum	35'660	42'015	45'043	46'406	6'355 (+1.78%)	3'028 (0.72%)	1'363 (+0.61)
- nach regionalen Handlungsräumen							
Birstal	49'658	51'042	52'141	52'825	1'384 (+0.28%)	1'099 (+0.22%)	684 (+0.26)
Laufental	14'553	17'341	18'780	19'432	2'788 (+1.92%)	1'439 (+0.83%)	652 (+0.69)
Leimental	63'945	64'631	70'178	73'587	686 (+0.11%)	5'547 (+0.86%)	3'409 (+0.97)
Liestal / Frenkentaler	36'944	41'568	43'262	44'388	4'624 (+1.25%)	1'694 (+0.41%)	1'126 (+0.52)
Rheintal-Hülften	55'149	54'102	55'463	57'087	-1'047 (-0.19%)	1'361 (+0.25%)	1'624 (+0.59)
Oberes Baselbiet	29'925	33'679	35'932	37'641	3'754 (+1.25%)	2'253 (+0.67%)	1'709 (+0.95)

Tabelle 1 Kennzahlen zur Bevölkerungsentwicklung 1990-2015 (Datenquelle: Statistisches Amt BL, Wohnbevölkerung am Jahresende)



Figur 1 Bevölkerungsentwicklung 1981 – 2015 nach Raumtypen (oben) und nach regionalen Handlungsräumen (unten) (Datenquelle: Statistisches Amt BL, Wohnbevölkerung am Jahresende)

Besonders aufschlussreich sind die Wachstumsunterschiede zwischen den Gemeinden. Mehrere Gemeinden im Waldenburgertal und im Oberen Baselbiet haben Bevölkerungsrückgänge zu verzeichnen. Ein erhöhtes Wachstum erfuhren demgegenüber die Gemeinden südwestlich von Basel und im Umfeld von Sissach. Es stechen vereinzelte eher periphere Kleingemeinden mit dem stärksten Bevölkerungswachstum in den letzten fünfzehn Jahren hervor (z.B. Duggingen, Giebenach, Kilchberg).



Figur 2 Mittlere jährliche Bevölkerungsveränderung 2000 – 2015 in den Gemeinden

Bevölkerungsprognose 2035

Für die Vorhersage der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung stützt sich der Kanton Basel-Landschaft auf das «hohe» Szenario der kantonalen Bevölkerungsprognose 2015-2045 des BFS. Mit einer mittleren jährlichen Wachstumsrate von 0.72% bis 2035 liegt die prognostizierte Entwicklung leicht über dem Wert von durchschnittlich 0.58% p.a. der vergangenen 20 Jahre.

Das politische Ziel des Kantons ist ein gleichmässiges Wachstum in allen Raumtypen. Die Prognose zielt somit auf eine gleich bleibende Bevölkerungsverteilung innerhalb des Kantons. Dies bedeutet gegenüber der vergangenen Entwicklung vor allem ein stärkeres Wachstum in den inneren Korridoren.

Kennzahlen Bevölkerungs-Zielprognose				
Raumtyp	Wohnbevölkerung		Wachstum 2015-2035	Räumliche Verteilung 2035
	2015	2035		
Innerer Korridor	191'503	219'038	27'535 (+0.72% p.a.)	67.2%
Regionalzentrum	18'267	20'893	2'626 (+0.72% p.a.)	6.4%
Ländliche Entwicklungsachse	28'784	32'923	4'139 (+0.72% p.a.)	10.1%
Ländlicher Raum	46'406	53'078	6'672 (+0.72% p.a.)	16.3%
Kanton BL	284'960	325'932	40'972 (+0.72% p.a.)	100.0%

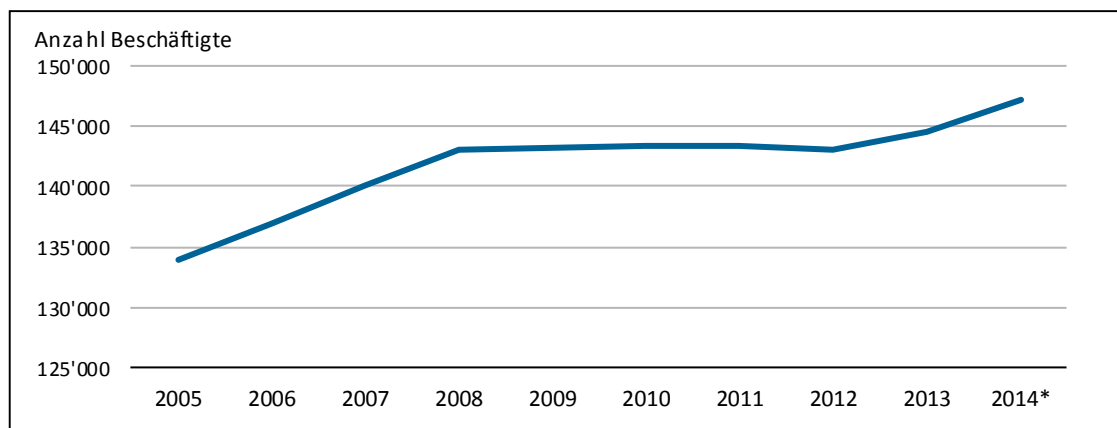
Tabelle 2 Kennzahlen zur Bevölkerungs-Zielprognose des Kantons bis 2035 (BFS-Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Kantone der Schweiz 2015-2045 «hohes» Szenario, die Wachstumsraten sind in allen Raumtypen identisch (RRB Nr. 257 vom 10. Februar 2015))

Neben der räumlichen Verteilung des Bevölkerungswachstums ist die Alterung der Bevölkerung ein wichtiger Aspekt. Im hohen BFS-Szenario steigt der Altersquotient² von aktuell knapp 36% bis 2035 auf über 50%.

² Anteil der über 64-Jährigen an den 20-bis 64-Jährigen.

Beschäftigtenentwicklung

Im Jahr 2014 arbeiten im Kanton Basel-Landschaft 147'262 Personen. Während die Beschäftigtenanzahl im Zeitraum von 2005 – 2008 stark zunahm, stagnierte diese in den nachfolgenden Jahren und war teilweise sogar leicht rückläufig. Seit 2012 hat die Beschäftigtenanzahl aber wieder zugelegt. Insgesamt wuchs die Beschäftigung in der Periode 2005 – 2014 mit einem jährlichen Wachstum von 1.1 % stärker als die Bevölkerung. Bei den Vollzeitäquivalenten beträgt die Wachstumsrate sogar 1.2 %.



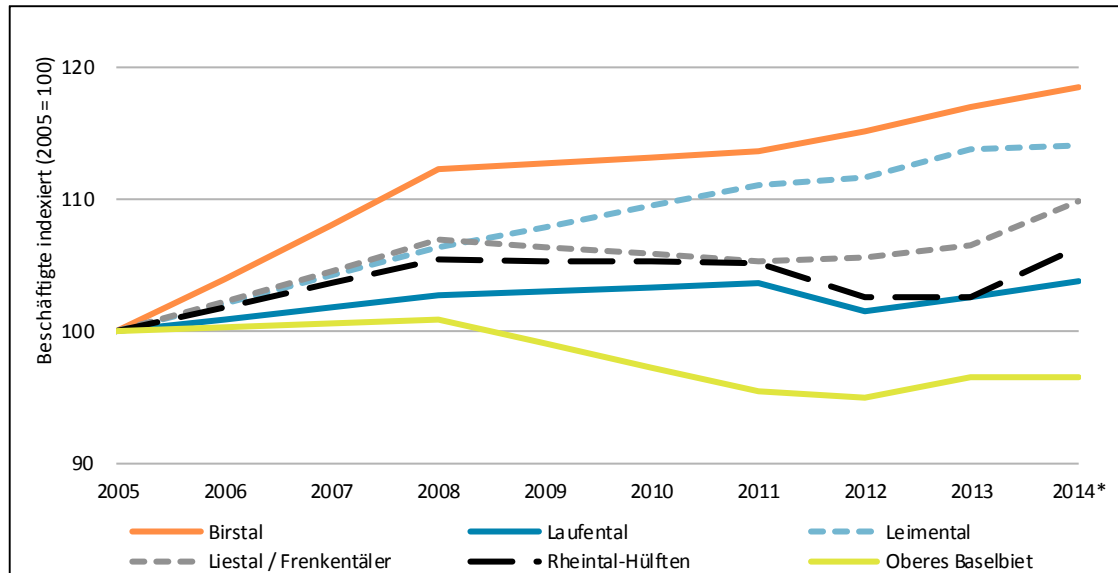
Figur 3 Beschäftigungsentwicklung Kanton Basel-Landschaft (Datenquelle: BFS STATENT). Die Daten von 2014 sind provisorisch. Die Werte der Jahre 2006/2007 sowie 2009/2010 wurden interpoliert, weil in diesen Jahren keine Erhebung stattfand.

Die Handlungsräume des Kantons Basel-Landschaft haben sich in den letzten Jahren unterschiedlich dynamisch entwickelt. Am stärksten war die Wachstumsdynamik im Birstal sowie im Leimental. Im Gegensatz dazu fand im Oberen Baselbiet ein Beschäftigtenrückgang statt. Seit 2012 ist die Beschäftigtenanzahl aber in allen Handlungsräumen wieder gestiegen.

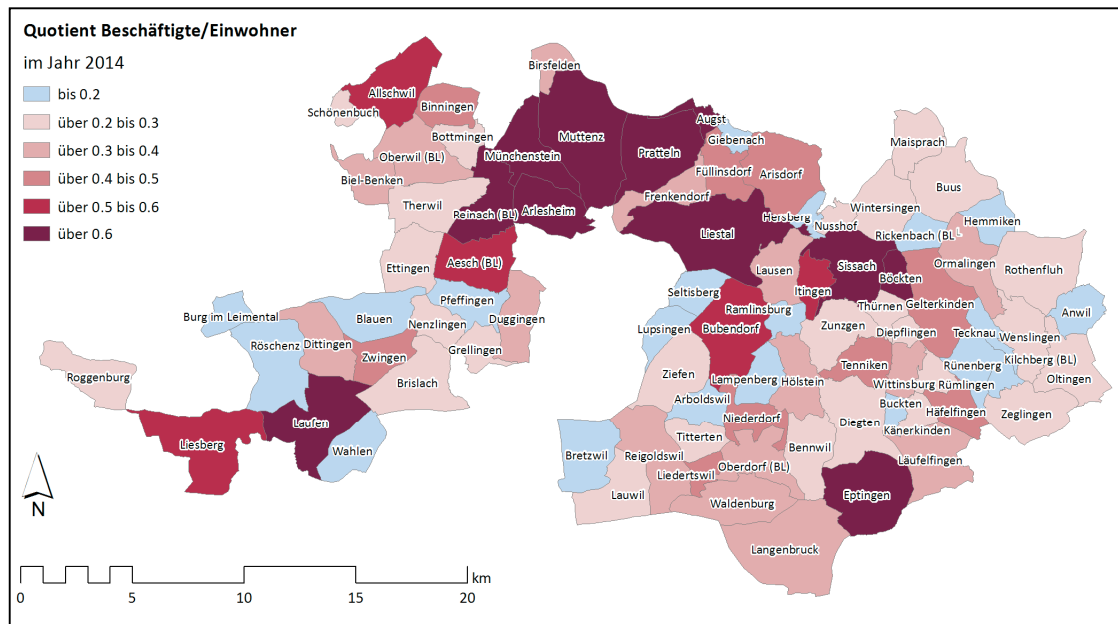
Die wichtigsten Arbeitsorte im Kanton mit den höchsten Anteilen an den insgesamt 147'262 Beschäftigten im Kanton sind Liestal (11.3%), Pratteln (9.2%), Muttens (8.9%), Reinach (8.2%), Münchenstein (7.6%) und Allschwil (7.1%). In diesen sechs Gemeinden konzentrieren sich 52% der Beschäftigten. Zählt man die weiteren Gemeinden im direkten Umfeld von Basel ebenfalls dazu³, ergibt sich gar ein Anteil von 73%.

³ Aesch, Arlesheim, Binningen, Birsfelden, Bottmingen, Oberwil, Therwil

Neben diesen kantonalen Arbeitszentren erfüllen Gemeinden wie Laufen, Sissach und Bubendorf die Funktion regional-lokaler Arbeitszentren. Dieses nutzungsstrukturelle Muster ist in Figur 5 erkennbar. Im Kanton Basel-Landschaft arbeiten 45% aller Beschäftigten in Gewerbe- und Industriezonen, 36% in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen und 16% in Zonen für öffentliche Werke und Anlagen (vgl. Figur 11).



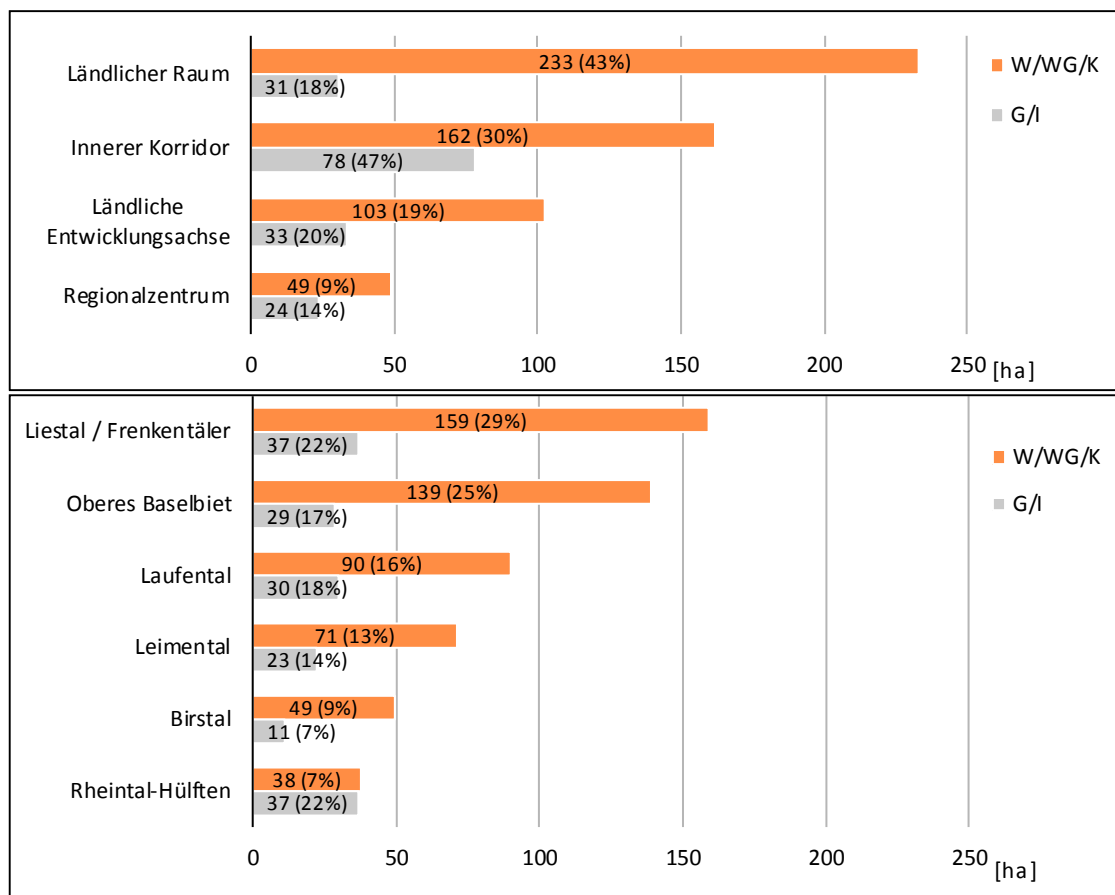
Figur 4 Beschäftigtenentwicklung 2005 – 2014 in den regionalen Handlungsräumen (Datenquelle: BFS STATENT)



Figur 5 Verhältnis zwischen Beschäftigten und Bevölkerung je Gemeinde 2014 (Datenquelle: BFS STATPOP und STATENT)

Bauzonen- und Geschossflächenreserven

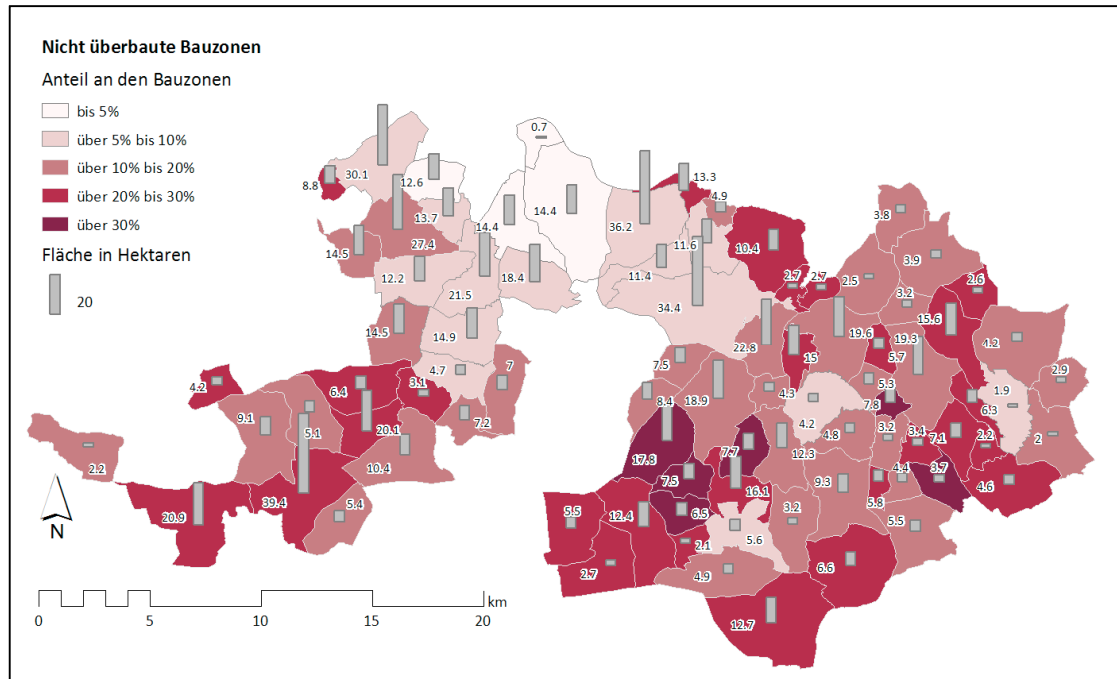
Insgesamt bestehen im Jahr 2015 im Kanton Basel-Landschaft nicht überbaute Wohnzonen im Umfang von 547 ha⁴ und nicht überbaute Arbeitszonen (Industrie- und Gewerbebezonen) im Umfang von 166 ha. Mit einem Anteil von 43% übersteigen die Wohnzonenreserven im ländlichen Raum diejenigen in den anderen Räumen deutlich (Innere Korridore: 30%, ländliche Entwicklungsgebiete: 19%, Regionalzentren: 9%). Die Arbeitszonenreserven konzentrieren sich in den inneren Korridoren, wo auch die grössten Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung ausgeschieden sind.



Figur 6 Bauzonenreserven (= nicht überbaute Bauzonen) 2015 nach Zonenart und Raumtypen (oben) und nach regionalen Handlungsräumen (unten), in Klammern Anteil an zonenspezifischer Gesamtreserve des Kantons (Datenquelle: Bauzonenstatistik BL)

Figur 7 zeigt den klaren Stadt-Land-Gegensatz im Verhältnis der nicht bebauten zu den gesamten Bauzonen. In den Nachbargemeinden der Stadt Basel liegt der Anteil der Reserven an allen Bauzonen durchgehend unter 10%. In den ländlichen Kantonsteilen sind diese Anteile deutlich höher mit Spitzenwerten in Gemeinden abseits der grossen Talachsen.

⁴ Wohnzonen, Wohnmischzonen und Kernzonen

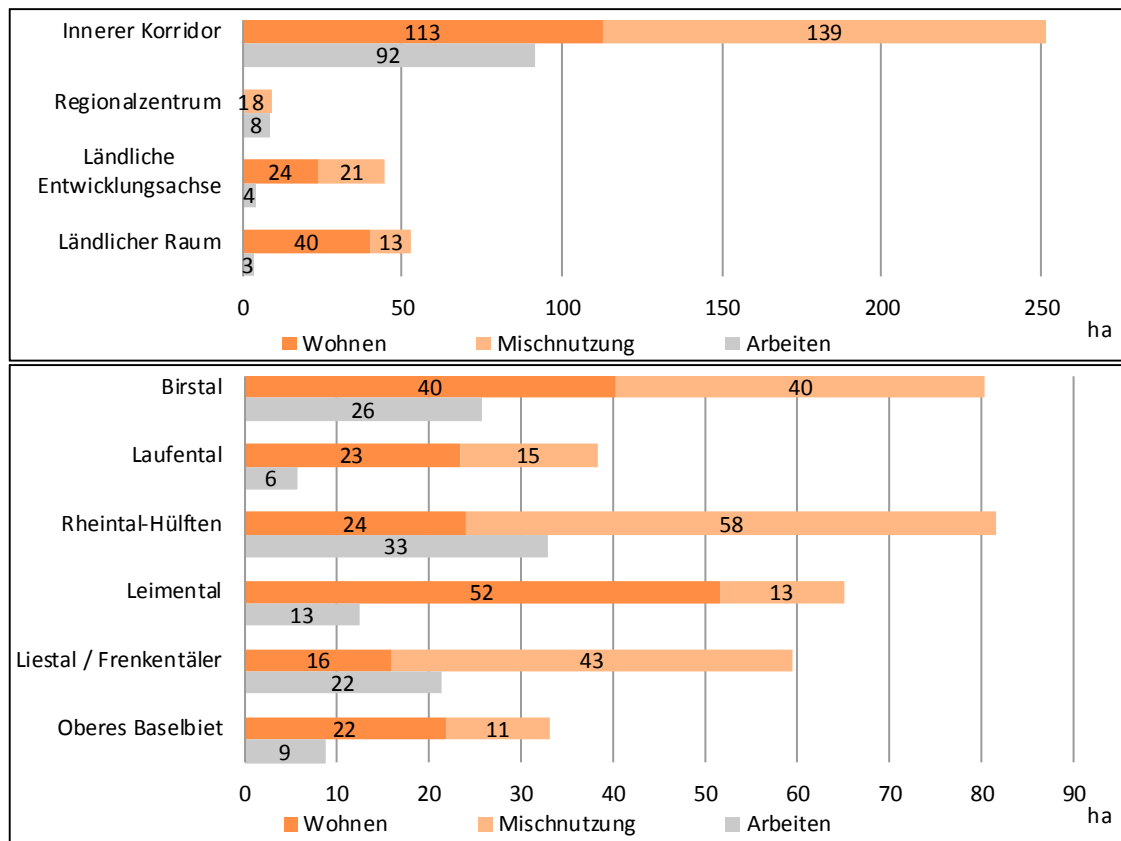


Figur 7 Bauzonenreserven (= nicht überbaute Bauzonen) 2015 in den Gemeinden, alle Zonenarten (Datenquelle: Bauzonenstatistik BL)

Innenentwicklungspotenziale

Innenentwicklungspotenziale sind Gebiete, die in der Regel bebaut sind, aber noch Potenzial für eine zusätzliche Verdichtung haben. Sie entstehen, wenn die Grundstücke zu wenig genutzt, fehlgenutzt oder gar nicht mehr genutzt sind. Eine erste Erhebung der Innenentwicklungspotenziale erfolgte im Rahmen der Raum+-Erhebung in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich. Auf dieser Basis hat der Kanton Basel-Landschaft in den Jahren 2012 bis 2014 die Daten aktualisiert. Dies erfolgte vor Ort durch Interviews mit Gemeindevertretenden.

Gemäss der aktuellsten Erhebung im Jahr 2014 gibt es im Kanton Basel-Landschaft gesamthaft 384 Areale mit Innenentwicklungspotenzial. Diese ergeben insgesamt eine Fläche von knapp 480 ha, wovon knapp zwei Drittel bereits überbaut sind. Die Innenentwicklungspotenziale konzentrieren sich hauptsächlich auf die inneren Korridore. Somit bestehen in diesem Raumtyp nach wie vor beachtliche Reserven, die sich zur Innenverdichtung eignen. Am wenigsten Innenentwicklungspotenziale sind in den Regionalzentren vorhanden. In den Handlungsräumen Birtstal, Rheintal-Hülften und Leimental bestehen am meisten Innenentwicklungspotenziale, die zukünftig mit Wohn- und Mischnutzungen verdichtet werden könnten. Bei den Arbeitsnutzungen sind es das Birtstal, Rheintal-Hülften sowie die Region Liestal/Frenkentäler.



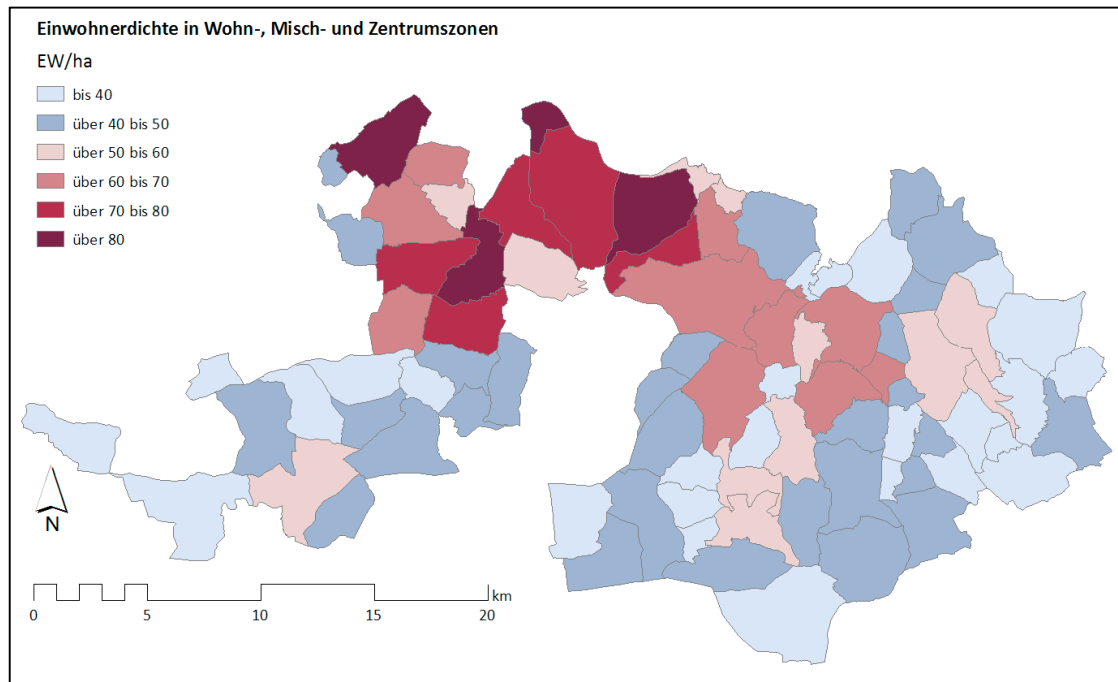
Figur 8 Innenentwicklungspotenziale 2014 nach angestrebter zukünftiger Nutzung, Raumtypen (oben) und regionale Handlungsräumen (unten) (Datenquelle: Raumbewachung BL)

Bauzonenkapazitäten

Zur Beurteilung der vorhandenen Bauzonenreserven sind die damit verbundenen Kapazitäten der erwünschten Bevölkerungsentwicklung gegenüberzustellen. Mit den *Technischen Richtlinien Bauzonen*⁵ hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) im Rahmen der Umsetzung der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes im August 2013 einen Vernehmlassungsentwurf zur vereinheitlichten Berechnung des Bauzonenbedarfs veröffentlicht.

Das Amt für Raumplanung BL verwendet die Methodik in veränderter Form. Bei den Berechnungen der Nutzungsdichte werden ausschliesslich die Einwohner berücksichtigt und nicht noch zusätzlich die Beschäftigten. Weiter gehen die Kapazitätsberechnungen von den aktuellen Nutzungsdichte der jeweiligen Gemeinde aus (Figur 9). Dabei besteht die Zielsetzung, dass jede Gemeinde die Nutzungsdichte alle fünf Jahre um 2%, bis ins Jahr 2035 also um knapp 8% erhöhen soll. Es besteht somit nicht ein Zielwert pro Raumtyp, wie bei der Methodik des ARE, sondern pro Gemeinde. Die resultierende gemeindespezifische Nutzungsdichte gilt für die Kapazitätsberechnung der überbauten und der unüberbauten Bauzonen.

⁵ Bundesamt für Raumentwicklung: Technische Richtlinien Bauzonen, Entwurf für das Vernehmlassungsverfahren, August 2013.

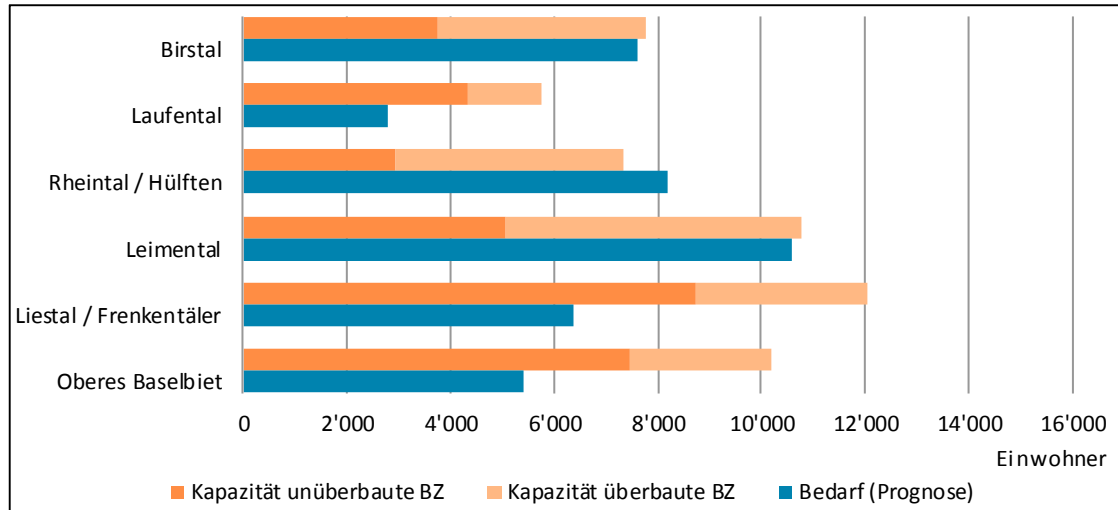


Figur 9 Einwohnerdichte in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen 2015 in den Gemeinden (Datenquelle: Bauzonenstatistik BL)

Unter Verwendung der Bevölkerungs-Zielprognose des Kantons (Tabelle 2) ergibt sich folgendes Bild: Es gibt eine genügende Bauzonenkapazität in den ländlichen Räumen und Entwicklungsachsen, aber eine eher knappe Kapazität in den Verdichtungsräumen der inneren Korridore. In den Handlungsräumen Laufental, Liestal / Frenkentäler und Oberes Baselbiet können bereits die bestehenden unüberbauten WMZ-Zonen den prognostizierten Mehrbedarf decken. Hier besteht die Gefahr, dass die vielen unbebauten Bauzonen den Druck zur Innenverdichtung verringern und so die Verdichtungsziele nicht erreicht werden können. Im Birstal und im Leimental müssten hierzu die Restkapazitäten in den überbauten WMZ-Zonen, sprich eine Verdichtung im Bestand, sehr konsequent umgesetzt werden. Im Kantonsteil Rheintal/Hülften sind die Kapazitäten in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen nicht ausreichend.

Jedoch bestehen zusätzlich zu diesen Kapazitäten Potenziale für Wohnflächen in Transformationsgebieten. Dies sind bestehende Arbeitsgebiete mit einer guten ÖV-Erschliessung, die sich für Umnutzungen zum Wohnen eignen. Teilweise laufen bereits konkrete Transformationsplanungen (z.B. Salina Raurica). Im gesamten Kanton Basel-Landschaft umfassen die Transformationsgebiete ein Potenzial für rund 25400 zusätzliche Einwohner. Die Potenziale sind mit einem Anteil von 96% hauptsächlich in den inneren Korridoren vorhanden. Am meisten zusätzliche Potenziale können mit der Transformation von Arbeitsgebieten im Leimental (+8850 EW), in Rheintal-Hülften (+7760 EW) und im Birstal (+6900 EW) aktiviert werden.

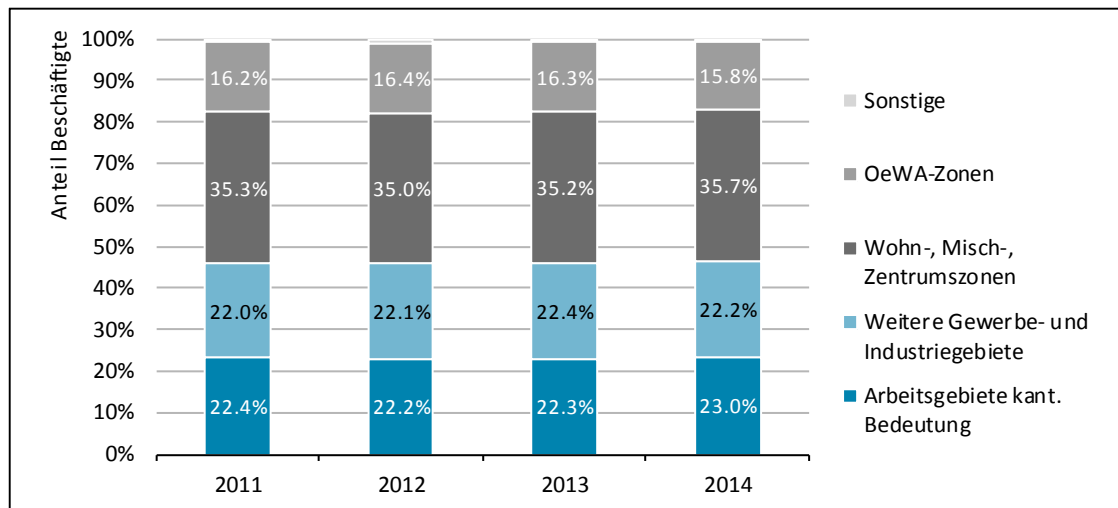
In allen Kantonsteilen sind Bauzonenkapazitäten vorhanden. In den Handlungsräumen Leimental, Birstal und Rheintal-Hülften ist die Aktivierung der inneren Reserven sowie von Transformationsgebieten zwingend, um genügend Kapazitäten zur Verfügung zu stellen.



Figur 10 Gegenüberstellung von Bauzonenkapazitäten und Bedarf für das Jahr 2035, differenziert nach regionalen Handlungsräumen

Industrie- und Gewerbeflächenangebot

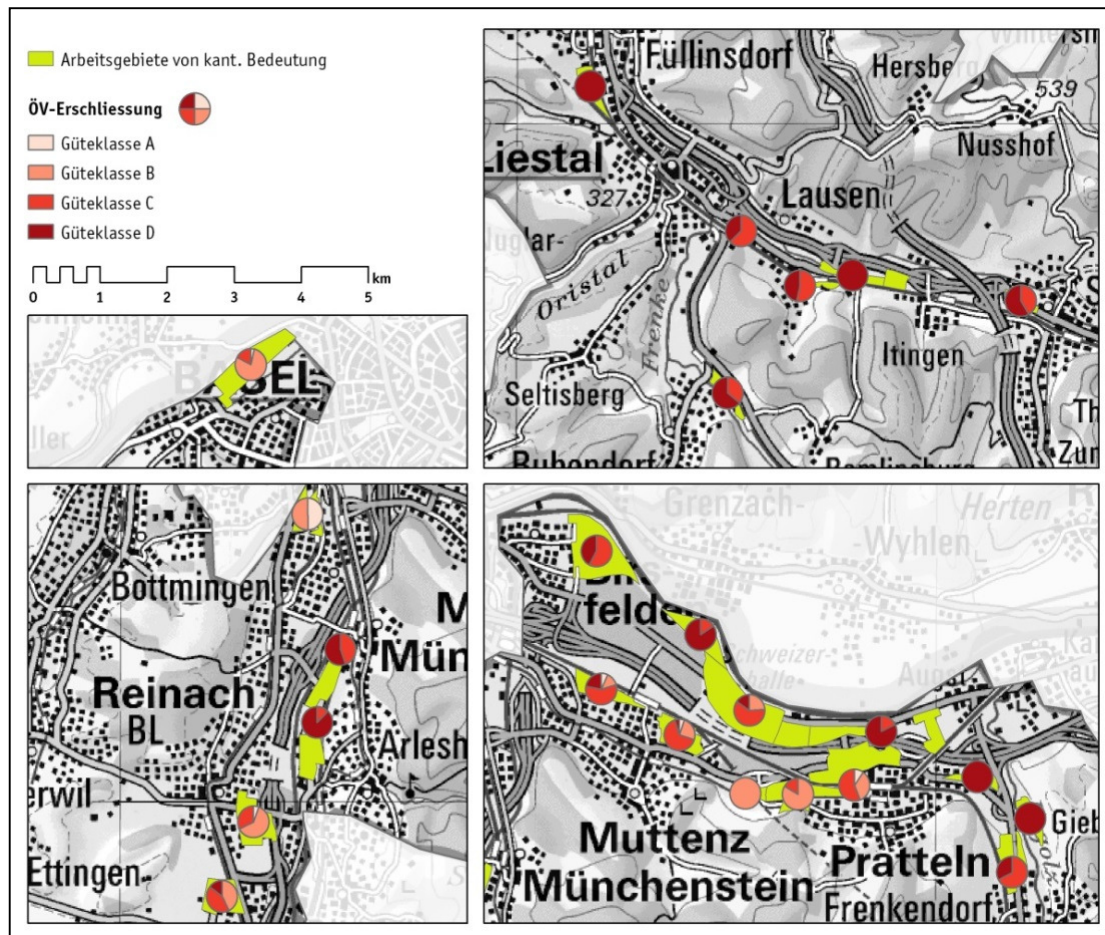
Neben den ordentlichen Industrie- und Gewerbebezonen sind im kantonalen Richtplan Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung bezeichnet. Diese sichern grössere Gebiete ausschliesslich für industriell-gewerbliche Nutzungen. Mit Ausnahme von Salina Raurica und abgesehen von Einzelparzellen sind diese Gebiete überbaut.



Figur 11 Beschäftigte in den verschiedenen Bauzonen

Um die Jahrtausendwende hat der Anteil der Beschäftigten in den Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung stark zugenommen⁶. In den vergangenen Jahren ist dieser Anteil zwischen 22% und 23% stagniert. Entwicklungstendenzen sind derzeit folglich keine festzustellen. In den weiteren Industrie- und Gewerbegebieten ist der Beschäftigtenanteil in etwa gleich hoch. In der Regel sind die Arbeitsgebiete von kantonomer Bedeutung hervorragend an das Strassennetz angebunden. Die ÖV-Erschliessung ist dagegen in vielen Fällen verbesserungsfähig, insbesondere im Ergolzthal, in Münchenstein und in Birsfelden.

Bedingt durch den Strukturwandel werden einzelne Gebiete nicht mehr oder nur noch teilweise genutzt. In diesen Gebieten stellt sich die Herausforderung, durch Umnutzung und Bebauung eine Reaktivierung einzuleiten. Oft stehen dabei Mischnutzungen im Vordergrund. Insgesamt ist das Potenzial hoch einzuschätzen. Die Gebiete liegen schwerpunktmässig in Pratteln, Muttenz, Münchenstein, Reinach, Aesch und Allschwil. Sie weisen eine bessere ÖV-Erschliessungsqualität auf als die übrigen Arbeitsgebiete von kantonomer Bedeutung.



Figur 12 ÖV-Erschliessung der Arbeitsgebiete von kantonomer Bedeutung (Anteile der Gesamtfläche)

⁶ Die Daten von 1995 bis 2008 sind in Figur 11 nicht dargestellt, weil sich zwischen 2008 und 2011 die Erhebungsmethode verändert hat und die Zeiträume folglich nicht mehr direkt vergleichbar sind.

Arealentwicklung und Wirtschaftsförderung

In seiner Vision und seinem Grundsatzpapier 2012 – 2022 skizziert der Regierungsrat die inhaltlichen Stossrichtungen für die nächsten zehn Jahre. Dabei bezeichnet er die Wirtschaftspolitik als politisches Schlüsselthema und formuliert das Ziel, strategische Entwicklungsgebiete für die Ansiedlung von Unternehmen mit mittlerer bis hoher Wertschöpfung zu schaffen. In den vergangenen Jahren sind grosse Flächen für Unternehmen mit eher tiefer Wertschöpfung vergeben worden. In Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und den Grundeigentümern sollen die Entwicklungsgebiete raumplanerisch gesichert und durch Vorinvestitionen die Rahmenbedingungen verbessert werden (Infrastruktur, verkehrliche Erschliessung, Umweltverträglichkeit, Steuern). Ebenso betont der Regierungsrat eine aktive Vermarktung der Gebiete mit Betreuung aus einer Hand. Als Beispiele nennt er Salina Raurica, das Dreispitz-Areal oder das Polyfeld in Muttenz.

2.2. Natur und Landschaft

Die offene Natur- und Kulturlandschaft erfüllt verschiedene Aufgaben (Multifunktionalität der Landschaft). Aus planerischer Sicht ist sie Produktionsraum für Land- und Waldwirtschaft, Erholungs- und Freizeitraum für die Bevölkerung, Lebensraum einheimischer Tier- und Pflanzenarten aber auch wichtiges visuelles Element für ein regionaltypisches Landschaftsbild und regionale Identität. Neben diesen direkt wahrgenommenen Funktionen fallen der Landschaft wichtige Ressourcen- und Regulierungsfunktionen zu, die der Öffentlichkeit oft weniger bewusst sind: Beispielsweise die Funktionen als (Trink-)Wasserpuffer und -speicher, als Regulator für das lokale Klima oder als Pool der biologischen Vielfalt.

Natürliche Vielfalt und Nutzung

Durch das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum steht die unbebaute Landschaft unter anhaltendem Druck. Von 1994 bis 2015 hat die Siedlungsfläche von Basel-Landschaft um 933 Hektaren zugenommen, zum grössten Teil auf Kosten von landwirtschaftlichem Kulturland (-862 ha). Der Kulturlandverbrauch drängt die Lebensräume der einheimischen Tier- und Pflanzenarten zurück und gefährdet durch Zerschneidung den Erhalt grosser zusammenhängender Landschaftsräume. Gleichzeitig nimmt durch Freizeit- und Erholungsnutzungen der Druck auf attraktive Landschaftsräume zu.

Entwicklung der Flächennutzung im Kanton BL					
Jahr	1982	1994	2006	2014/15	1994 – 2014/15
Siedlungsflächen	7'685	8'444	9'031	9'377	+11.0%
Landwirtschaftsflächen	22'232	21'407	20'982	20'545	-4.0%
Bestockte Flächen	21'497	21'535	21'388	21'456	-0.4%
Unproduktive Flächen	360	388	373	396	+2.1%

Tabelle 3 Flächennutzung im Kanton BL, Angaben in Hektaren (Quelle: Arealstatistik BFS)

Im kantonalen Richtplan sind aktuell drei Instrumente enthalten, die zum Erhalt grossräumiger, zusammenhängender Natur- und Kulturlandschaften beitragen:

- **Vorranggebiet Landschaft:** 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. Die Gebiete sind im Grundsatz von neuen Bauten und Anlagen freizuhalten.
- **Vorranggebiet Natur:** Mit dieser Gebietskategorie werden im Richtplan biologisch hochwertige Gebiete und Vernetzungskorridore bezeichnet, in denen der Naturschutz zur Erhaltung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt Priorität genießt. Die Gebiete müssen in ihrer Ausdehnung und in ihrer Qualität erhalten werden. Land- und Waldwirtschaft sowie Freizeitnutzungen sind nur soweit zulässig, als dass sie den Schutzziele nicht widersprechen.
- **Siedlungstrenngürtel:** Siedlungstrenngürtel dienen der grossräumigen Gliederung der Siedlungsgebiete und der Sicherung zusammenhängender Landschaftsräume. Damit werden Freiräume für die Naherholung, Vernetzungskorridore für Tiere und Pflanzen aber auch die visuelle Erkennbarkeit von Gemeinde- bzw. Ortsgrenzen und die Attraktivität der Siedlungsgebiete gesichert. In den Haupttälern des Kantons sind mit wenigen Ausnahmen fast durchwegs geschlossene Siedlungsbänder vorzufinden. Mit den Siedlungstrenngürteln werden die verbliebenen grünen Unterbrechungen gesichert.

Dem Erhalt zusammenhängender und ökologisch qualitätsvoller Natur- und Kulturlandschaften stehen verschiedene Nutzungsinteressen gegenüber. Aktuell stellen sich folgende Herausforderungen:

- **Siedlungsdruck:** Sowohl das Bevölkerungswachstum als auch die Zunahme des spezifischen Wohnflächenverbrauchs sind die Gründe für eine anhaltende Nachfrage nach Siedlungsflächen. Vor allem an attraktiven Randlagen bestehender Siedlungen ist der Druck auf unbebaute Flächen für Wohnnutzungen „im Grünen“ hoch. Diese Ausgangslage ist nicht neu, doch zeigen die Zahlen zur Flächennutzung, dass die Entwicklung in der Vergangenheit in der Regel zu Lasten von Kulturlandflächen gegangen ist (Tabelle 3). Es sind verstärkte Anstrengungen notwendig, um die Siedlungsflächenausdehnung örtlich abgestimmt zu begrenzen (bzw. die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken).
- **Zerschneidung:** Die bandartige Bebauung in den agglomerationsnahen Talachsen (v.a. vorderes Ergolzthal, vorderes Leimental, Birstal) und die Verkehrsinfrastrukturen beeinträchtigen und unterbrechen talübergreifende Freiraumverbindungen. In diesen Räumen ist der Erhalt verbleibender Grünräume und -bänder sowohl zur ökologischen Vernetzung als auch für die Luftzirkulation (Mikroklima) besonders wichtig. In den ländlichen Gebieten abseits der stark besiedelten Talachsen erfolgt die Zerschneidung auf einer kleinräumigeren Ebene. Vor allem Strassen und Bahnlinien hemmen die Durchlässigkeit für Pflanzen und Tiere.
- **Zunehmender Nutzungsdruck sowohl durch Freizeit- und Erholungsnutzungen als auch durch die Landwirtschaft:** Die Landschaftsräume im Umfeld der Agglomeration Basel sowie auch attraktive Erholungsgebiete in den peripheren Teilen des Kantons sind einer steigen-

den Beanspruchung durch Erholungs- und Freizeitsuchende ausgesetzt. Angepasste Verhaltensvorschriften sind dabei oft schwer durchsetzbar.

Neben der Erholungs- und Freizeitnutzung steigt der Druck auf die Landschaft auch in der Landwirtschaft. Grössere Betriebe sind unter der heutigen agrarpolitischen Einkommensstruktur vermehrt flächen-, denn produktabhängig⁷. Der Rationalisierungsdruck verstärkt dabei den Trend zu grösseren Bewirtschaftungseinheiten und grösseren Maschinen. Dadurch sinken die räumliche Vielfalt und die Mechanisierung fördert eine tieferreichende Verdichtung der Böden.

- **Neuartige Nutzungskonflikte bzgl. Landschaftsbild:** Die Verortung und das Ausmass von Nutzungen, die zwingend ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen müssen, ist umfassend abzuwägen. Bauten und Anlagen sind besonders schonend in die Umgebung zu integrieren. In diesem Themenbereich ergeben sich neue Herausforderungen bspw. durch mögliche Standorte für Windkraftanlagen oder Energieholzproduktion.

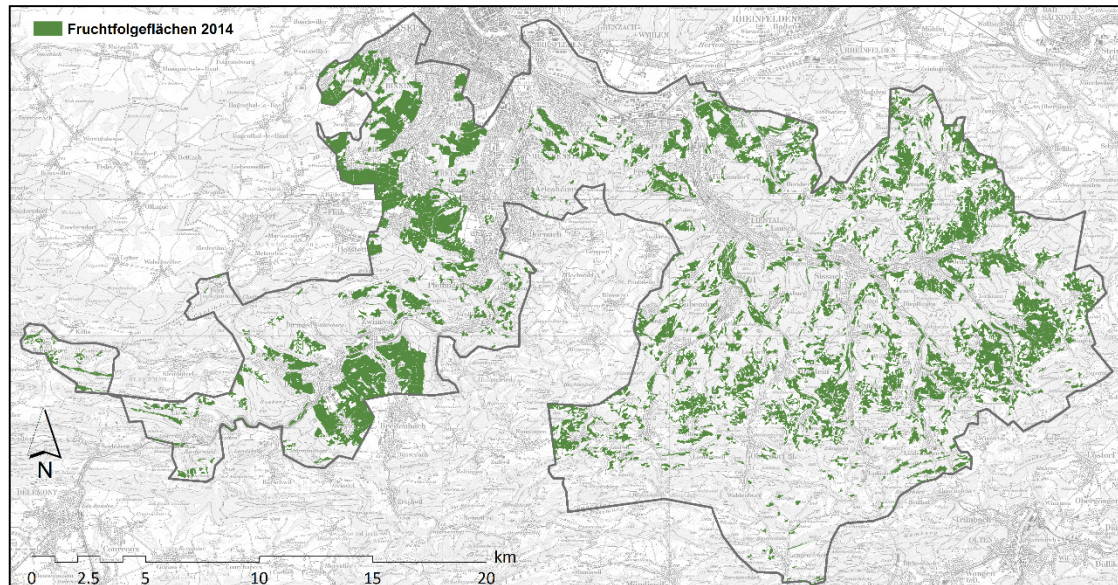
Diese Herausforderungen lassen sich schwerpunktmässig einzelnen Räumen im Kanton zuordnen: Die Fragen zur Integration (grosser) Bauten und Anlagen, gerade im Hinblick auf die Nutzung von Windkraft, betreffen vor allem die peripheren Landschaften der Juraketten im Süden des Kantons. Die Eindämmung des Kulturlandverlustes, der weiteren Zersiedlung und Zerschneidung ist vor allem in ländlichen Gemeinden und in den äusseren Korridoren die primäre Herausforderung. In den dicht bebauten urbanen Gemeinden liegt die grosse Herausforderung in einer qualitätsvollen Freiraumgestaltung und Koordination der vielfältigen Nutzungen.

Fruchtfolgeflächen

Fruchtfolgeflächen (FFF) sind ackerfähige Kulturlandgebiete. Sie dienen der Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung in Krisenzeiten, leisten aber auch einen Beitrag zum langfristigen Erhalt von Kulturlandflächen und zusammenhängenden Grünräumen zwischen den Siedlungsgebieten. Gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen vom Februar 1992 hat der Kanton Basel-Landschaft einen Mindestumfang von 8'000 ha FFF zu sichern. Dieses Kontingent hat der Bund wegen des Kantonswechsels des Laufentals im Sachplan-Verfahren vom 30.06.2014 auf 9'800 ha erhöht. Um den Forderungen des Bundes nachzukommen, hat der Kanton im Jahr 2014 das Objektblatt L 2.2 Fruchtfolgeflächen sowie die Richtplankarte angepasst.

Gemäss der aktuellsten Erhebung aus dem Jahr 2014 bestehen im Kanton Basel-Landschaft 9'860 ha FFF. Die Mindestvorgaben können somit knapp erfüllt werden. Seit der Richtplananpassung im Jahr 2014 sind keine zusätzlichen FFF konsumiert worden.

⁷ Von 2000 bis 2010 sank die Zahl der Landwirtschaftsbetriebe im Kanton Basel-Landschaft von 1'176 auf 995 und gleichzeitig stieg die durchschnittliche Betriebsgrösse von 18.8 auf 21.9 Hektaren.



Figur 13 Fruchtfolgeflächen im Kanton Basel-Landschaft im Jahr 2014 (Datenquelle: Kanton Basel-Landschaft)

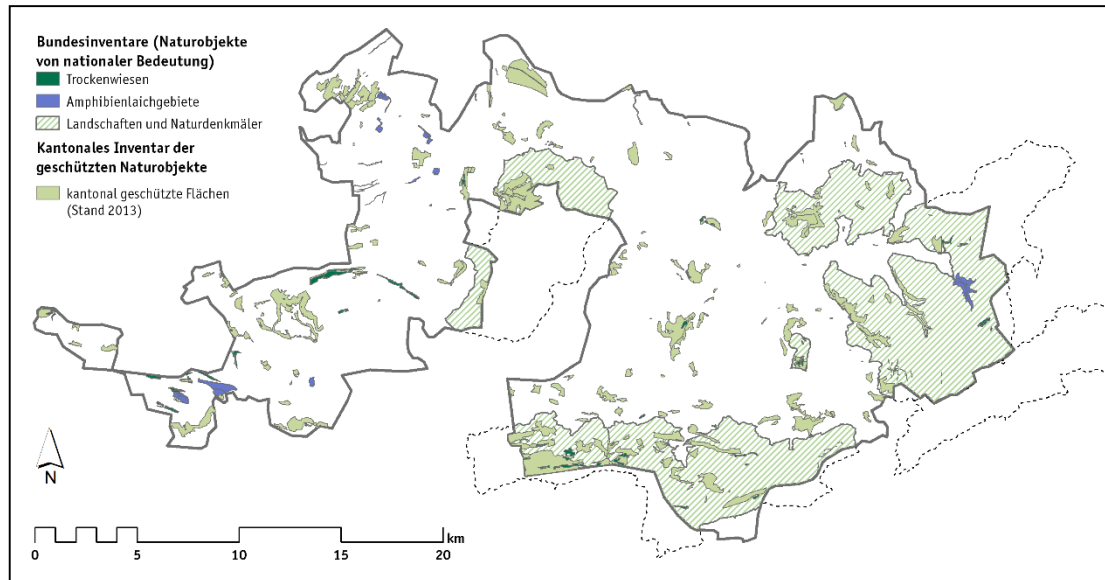
Biotopschutz und ökologische Aufwertung

Für einen griffigen Natur- und Landschaftsschutz ist (neben der richtplanerischen Sicherung grossräumiger Natur- und Kulturlandschaften) der auf einzelne landschaftliche Objekte und/oder Lebensräume bestimmter Pflanzen und Tiere abzielende Biotopschutz unabdingbar. Der Kanton ist administrativ zuständig für Naturobjekte und Schutzmassnahmen von nationaler und regionaler Bedeutung. Die räumlichen Festsetzungen für diesen **Biotopschutz** bilden:

- **Bundesinventare:** Im Kanton Basel-Land befinden sich Biotope von nationaler Bedeutung in der Fläche von 435 ha (Amphibienlaichgebiete 201 ha; Trockenwiesen und -weiden 234 ha). Der Kanton hat zudem Anteil an 5 grossräumigen Landschaften von nationaler Bedeutung.
- **Kantonales Inventar** der geschützten Naturobjekte gemäss NLG⁸ § 12 (3'921 ha)
- **Waldreservate** gemäss WaG § 21 (2011: 3'170 ha)

Bis anfangs 2012 sind 165 von rund 360 hochwertigen Naturobjekten mit einer Fläche von 4'300 ha durch kantonalen Schutz in Bestand und Qualität gesichert. Gemäss Richtplan beträgt die zu schützende Fläche hochwertiger Biotope von regionaler und nationaler Bedeutung rund 7'073 ha. Entsprechend besteht in diesem Bereich nach wie vor bedeutender Handlungsbedarf (insbesondere auch hinsichtlich Waldreservatsflächen).

⁸ Natur- und Landschaftsschutzgesetz Basel-Landschaft.



Figur 14 Nationale und kantonale Schutzgebiete im Kanton Basel-Landschaft. Nicht eingezeichnet sind die Waldreservate. Die grossräumigen BLN-Gebiete sind trotz geringerer Schutzwirkung der Vollständigkeit halber aufgeführt.

Ein Grundanliegen des Natur- und des Biotopschutzes ist eine ökologisch reichhaltige Landschaft. Räumlich begrenzte Naturschutzgebiete allein tragen diesem Anliegen zu wenig Rechnung, wenn landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen und auf rationelle Bewirtschaftung ausgerichtete Bepflanzungen die ökologische Vielfalt grossräumig beeinträchtigen. Deshalb unterstützt der Kanton Basel-Landschaft seit 1989 finanziell die Anlage und den Erhalt **ökologischer Ausgleichsflächen** wie beispielsweise Blumenwiesen, Hecken und Feldgehölzen, Obstgärten und Buntbrachen. Diese oft linearen Landschaftselemente sind ein wichtiger Baustein für die Vernetzung der verschiedenen Lebensräume und dienen so als Pfade für zurückgedrängte Tier- und Pflanzenarten bei der Wiederausbreitung.

Auch die Renaturierung von Fliessgewässern dient der ökologischen Aufwertung und der Vernetzung. Der Grundsatz dazu ist im Richtplanobjektblatt L1.1 „Aufwertung Fliessgewässer“ enthalten. 2006 waren im gesamten Kanton noch ca. 10% der Fliessgewässerstrecken eingedolt, ca. 8% naturfremd / künstlich und ca. 18% stark beeinträchtigt. Mit dem kantonalen Wasserbaukonzept und Revitalisierungsplan sind hier schrittweise Verbesserungen zu erwarten.

Natürliche Ressourcen, technischer Umweltschutz

Der Schutz natürlicher Ressourcen, insbesondere der Schutz von Wasser (Oberflächengewässer und Grundwasser), Boden und Luft vor schädigenden Stoffeinträgen, ist mit dem bestehenden Richtplan und gesetzlichen Bestimmungen insgesamt recht gut sichergestellt.

Der vordringlichste Handlungsbedarf liegt angesichts der saisonal regelmässig auftretenden Überschreitungen der Ozon- und Feinstaub-Grenzwerte im Bereich der Luftreinhaltung und im Bereich des Lärmschutzes (ausstehende Lärmsanierungen).

Übersicht technischer Umweltschutz		
Bereich	Aktueller Stand	Herausforderungen
Wasser	- Wasserqualität der Fliessgewässer auf zufriedenstellendem Niveau - bestehender Schutz des Grundwassers, allerdings sind die meisten Grundwasserschutzzonen nicht konform mit der eidgenössischen Grundwasserschutzverordnung - Rückgang der Gewässerverunreinigungen durch Hofdünger	- Siedlungsdruck auf die strategischen Grundwasserschutzzonen (insb. Hard und Reinacher Heide) - weiterhin keine naturnahe Fischfauna - zunehmende Belastung mit schwer abbaubaren Mikroverunreinigungen
Luft	insgesamt gegenüber vor rund 20 Jahren verbesserte Luftqualität durch unterschiedlich starke Reduktion von Luftschadstoffen	- anhaltend hohe Ozon-Belastungen in den Sommermonaten → weitere Reduktion der Vorläufersubstanzen - anhaltend hohe Feinstaub-Belastungen bei winterlichen Hochdrucklagen → weitere Reduktion der Feinstaub-Emissionen - generelle hohe Luftbelastung an verkehrsexponierten Stellen
Boden (inkl. Altlastenbeseitigung)	- Erfolge im Bereich der Belastungsvorsorge und Altlastenbeseitigung - gestiegene Sensibilität für die Empfindlichkeit der Ressource Boden	- anhaltender Bodenverbrauch - örtliche Begrenzung der Belastungen zur Vermeidung von Verdichtung, Degradation, Erosion etc.
Elektrosmog	- Immissionsgrenzwerte der NISV für Mobilfunk überall eingehalten - Hochspannungsleitungen entsprechen bis auf wenige Ausnahmen den gesetzl. Vorgaben	noch nicht abgeschlossene Sanierungen von bestehenden Transformatorenstationen
Abfallverwertung	- hoher Standard bzgl. separat erfasster Wertstoffe inkl. Recycling - verbesserte Abfallverbrennung	anhaltender hoher Ressourcenverbrauch („Wegwerf-Gesellschaft“)
Lärm	- Lärmsanierung der A2 weitgehend abgeschlossen - laufende Lärmsanierung der meist belasteten Kantonsstrassenabschnitte, abgeschlossene Lärmsanierung in einzelnen Gemeinden - abgeschlossene Lärmsanierung der Bahnstrecken	Lärmsanierung der Kantonsstrassen (inkl. H2, H18) bis 2018
Technische Risiken, Störfallvorsorge	abgeschlossene Analyse und umgesetzte Massnahmen zur Minimierung von Risiken der Rheinschifffahrt	Aufrechterhaltung der Sicherheit in Chemieparks trotz Restrukturierungen (dadurch veränderte Zuständigkeiten und Schnittstellen)

Tabelle 4 Übersicht Stand techn. Umweltschutz (Quelle: Umweltbericht beider Basel, www.umweltberichtbeiderbasel.ch)

Klimawandel und Naturgefahren

Durch den Klimawandel akzentuieren sich die Naturgefahren. Für die Schweiz stehen begünstigt durch erwartete häufigere Stark-Niederschläge und in alpinen Lagen durch das Auftauen des Permafrosts vermehrte Hochwasser, Rutschungen und Steinschläge im Vordergrund. In Basel-Landschaft sind es vor allem Rutschungen im hügeligen Gelände sowie Überschwemmungen entlang der Flüsse. Die Raumplanung muss diese Veränderungen in ihre Abwägungen zwischen Schutz und Nutzung laufend miteinbeziehen mit dem weiterhin gültigen Grundsatz, Gefährdungs- und Schadenpotenzial primär durch Anpassung der Nutzung zu verringern.

2.3. Verkehr

Gesamtmobilitätsverhalten

Gesamtschweizerisch war die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre vor allem von einer Ausweitung der mittleren Tagesdistanz bei annähernd konstant bleibender Wegezahl gekennzeichnet. Seit 1994 ist die mittlere Tagesdistanz um 17% gestiegen. Die Zunahme der spezifischen Verkehrsleistung kombiniert mit dem strukturellen Wachstum (Bevölkerung, Beschäftigte) bewirkte eine spürbare Ausweitung des Verkehrsaufkommens in den meisten Räumen. Im Kanton Basel-Landschaft trifft dies ebenfalls zu.

In Zukunft ist von einem anhaltenden Verkehrswachstum auszugehen. Das Gesamtverkehrsmodell der Region Basel rechnet im Referenzzustand Szenario Referenz 2030 mit einem Anstieg der Anzahl Personenwege um 9 %. Die ÖV-Personenfahrten sollen dabei um 20% zunehmen, jene im MIV um 7 %⁹. Im Allgemeinen wird im ländlichen Siedlungsraum (Teilgebiet übrige Kernzone CH) ein höheres Verkehrswachstum prognostiziert als in den inneren Korridoren und ländlichen Entwicklungsachsen (Teilgebiete innere Agglo CH und äussere Agglo CH). Im In der Modell-Kernzone wird im ÖV mit einer Zunahme der Verkehrsleistung um 16% gerechnet, während für die Verkehrsleistung des MIV ein Wachstum von 9% prognostiziert wird. Somit wächst die Verkehrsleistung (in Personen-km) beim MIV etwas stärker als das zahlenmässige Verkehrsaufkommen. Beim ÖV ist dies nicht der Fall.

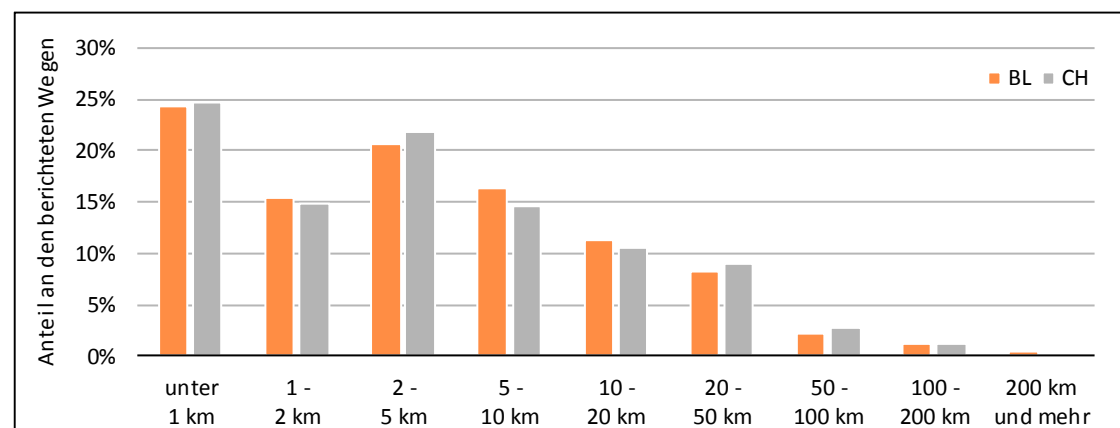
Einen aktuellen Überblick über das Mobilitätsverhalten der basellandschaftlichen Bevölkerung bietet die Datenbasis des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Hinsichtlich Verkehrsaufkommen (Anzahl und Länge der Wege) ist im Kanton Basel-Landschaft wie in der gesamten Schweiz ein Trend hin zu längeren täglichen Pro-Kopf-Distanzen bei konstant bleibender Wegezahl zu beobachten. Allerdings ist der Trend im Kanton Basel-Landschaft etwas schwächer ausgeprägt.

⁹ Die Auswertungen beziehen sich auf die Modell-Kernzone.

Interessant ist auch der Vergleich gegenüber der Schweiz bezüglich Verteilung der Weglängen. Im Kanton Basel-Landschaft fallen etwas mehr Wege im kurz- bis mittellängigen Bereich an (5 bis 20 km) auf Kosten der Wege im langläufigen Bereich mit über 20 km. Dieser Unterschied ist möglicherweise mit der Nähe zur Agglomeration Basel zu erklären.

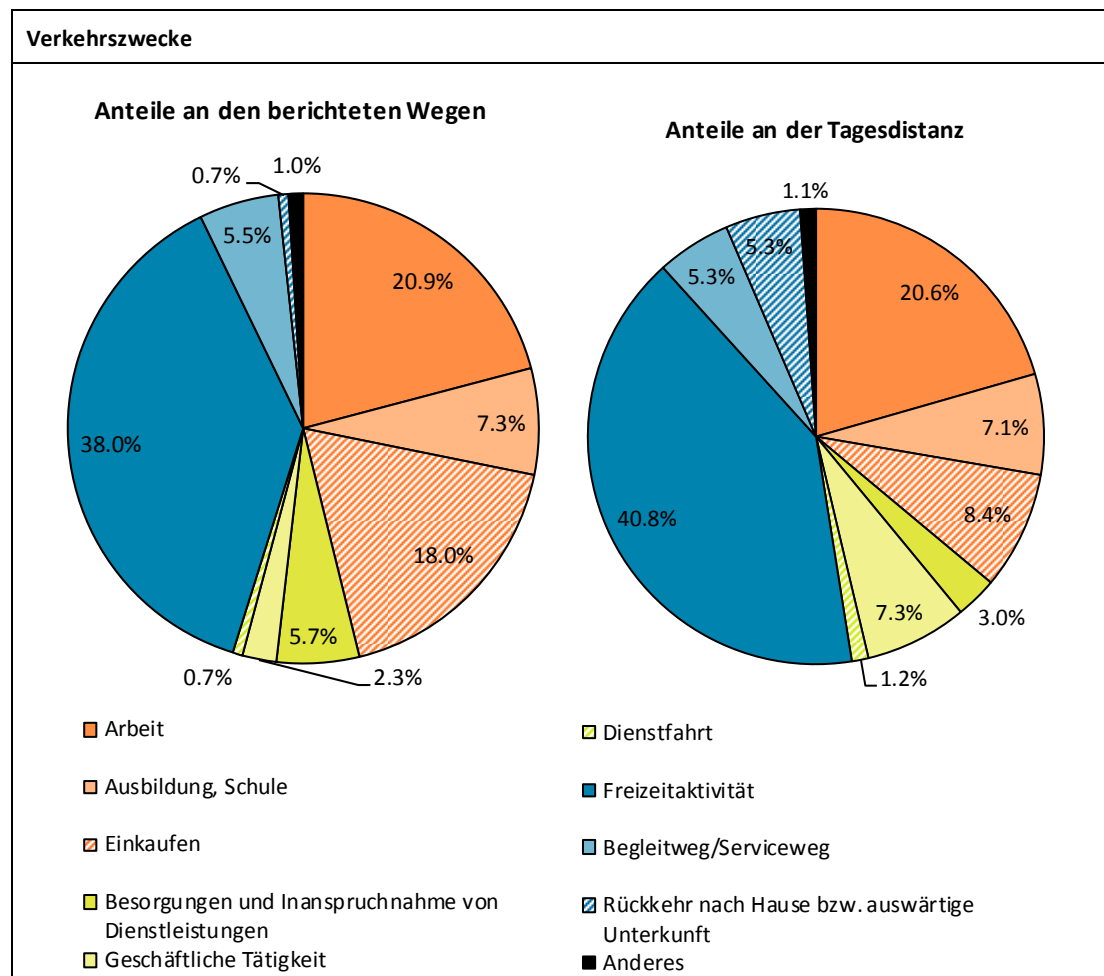
Kenngrossen zum Verkehrsaufkommen (pro Person und Tag)				
	1994	2000	2005	2010
Mittlere Anzahl Wege				
Basel-Landschaft	3.2	3.6	3.1	3.3
Schweiz	3.2	3.6	3.3	3.4
Mittlere Tagesdistanz				
Basel-Landschaft	31.2	33.3	28.1	33.9
Schweiz	31.3	35.0	35.2	36.7

Tabelle 5 Kenngrossen zum Verkehrsaufkommen; Der Rückgang der mittleren Tagesdistanz 2005 im Kanton BL sollte wegen der geringen Stichprobengrösse von ca. 1'200 Personen nicht überbewertet werden. (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung)



Figur 15 Histogramm der Weglängen (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung)

Hinsichtlich Verkehrszwecken verdeutlicht die folgende Darstellung den starken Einfluss von Pendlerwegen (Arbeit, Ausbildung, Schule), Freizeitwegen und Einkaufswegen. Auf diese Zwecke entfallen über 85% aller Wege. Die Unterschiede zwischen der linken und der rechten Darstellung weisen auf unterschiedliche mittlere Längen der Wege hin. Einkaufswegen fallen als Anteil an der Tagesdistanz zurück und sind demnach eher kurz, während Dienstfahrten und Freizeitwege im Durchschnitt länger sind und deshalb mit grösseren Anteilen an der Tagesdistanz einhergehen. Die getrennte Auswertung für die Schweiz und für Basel-Landschaft zeigt keine nennenswerten Unterschiede.

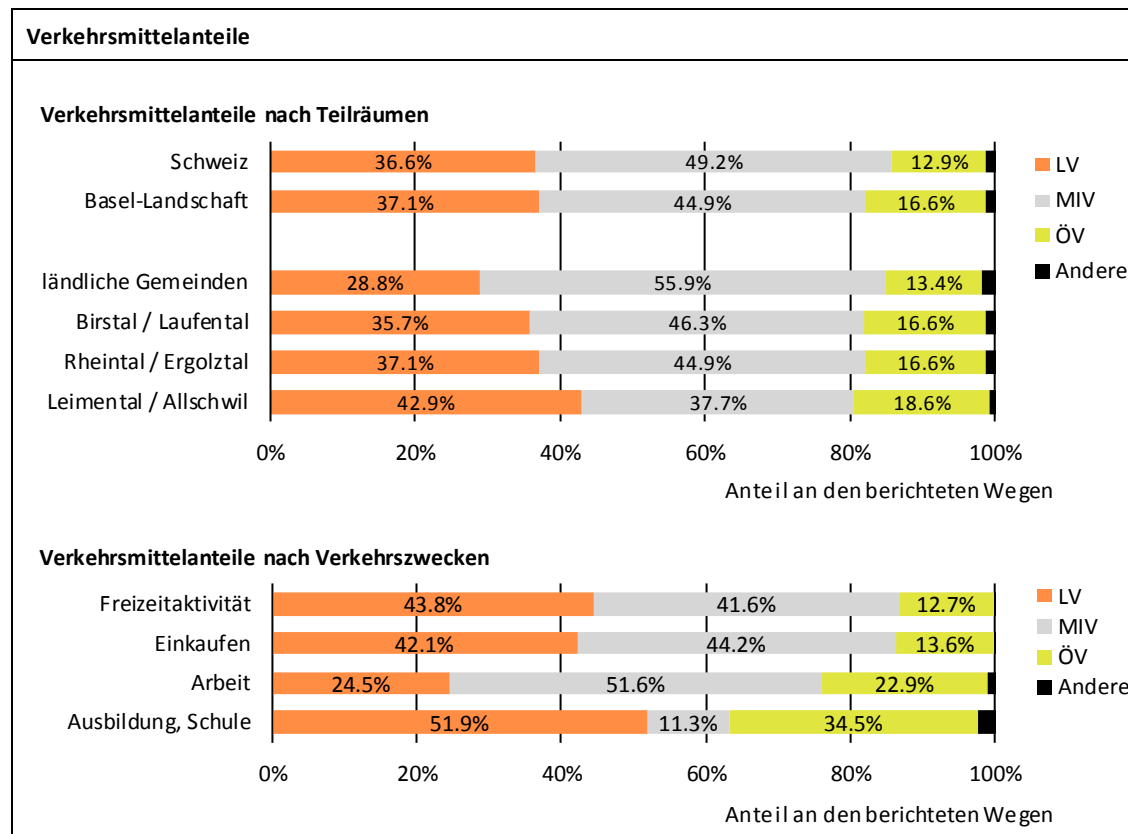


Figur 16 Anteile der Verkehrszwecke an den berichteten Wegen (links) und an der Tagesdistanz (rechts) im Kanton Basel-Landschaft (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung; Basis: 7'149 Wege)

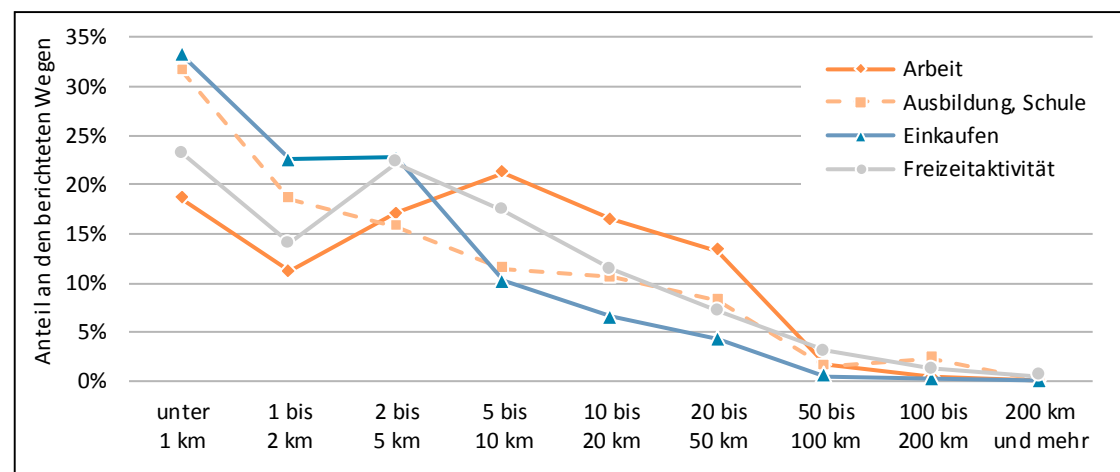
Der Blick auf die Verkehrsmittelanteile bei den erfragten Wegen zeigt, dass der ÖV-Anteil gesamtkantonal (16.6%) über dem Schweizer Durchschnitt liegt (12.9%). Seit 2005 (13.5%) hat der ÖV-Anteil in Basel-Landschaft stark zugenommen. Auch wenn die Differenz zu einem Teil der statistischen Unschärfe respektive der kleinen Stichprobe für BL geschuldet sein mag, entspricht die Entwicklung doch dem klaren schweizweiten Trend der letzten Jahre zu höheren ÖV-Anteilen. Innerkantonal lassen sich die erwarteten Unterschiede zwischen den stadtnahen Agglomerationsgemeinden und den gut erschlossenen Talgemeinden gegenüber den ländlichen Gemeinden feststellen. Den höchsten ÖV- und LV-Anteil erreichen die Agglomerationsgemeinden im Raum Leimental / Allschwil. In den Gemeinden der grossen Talachsen liegen die ÖV-Anteile leicht und die LV-Anteile etwas deutlicher darunter.

Betrachtet man die Verkehrsmittelanteile getrennt für die vier wichtigsten Verkehrszwecke, fallen vor allem die strukturellen Unterschiede zwischen Pendlerwegen einerseits und Freizeit- und Einkaufswegen andererseits auf. Freizeit- und Einkaufswegen erreichen einen hohen LV-Anteil, weisen hingegen tiefe ÖV-Anteile auf. Bei Arbeitswegen ist es umgekehrt. Der LV-Anteil ist deutlich tiefer und der ÖV-Wert höher als bei anderen Wegen. Auch der MIV-Anteil ist bei den Arbeitswegen höher. Der Grund für diese Unterschiede ist zu einem Teil mit verschiedenen Weglängenverteilungen zu erklären. Figur 18 zeigt, dass der Anteil von Wegen

über 5 km bei den Arbeitswegen deutlich höher ist als bei den Einkaufs- oder Freizeitwegen. Bis ca. 20 km ist die Verteilung relativ ausgeglichen. Die Einkaufswege sind dagegen sehr kleinräumig ausgerichtet. Über 30% dieser Wege sind weniger als 1 km lang und mit zunehmender Distanz geht die Häufigkeit der Wege steiler zurück als bei den anderen Zwecken.



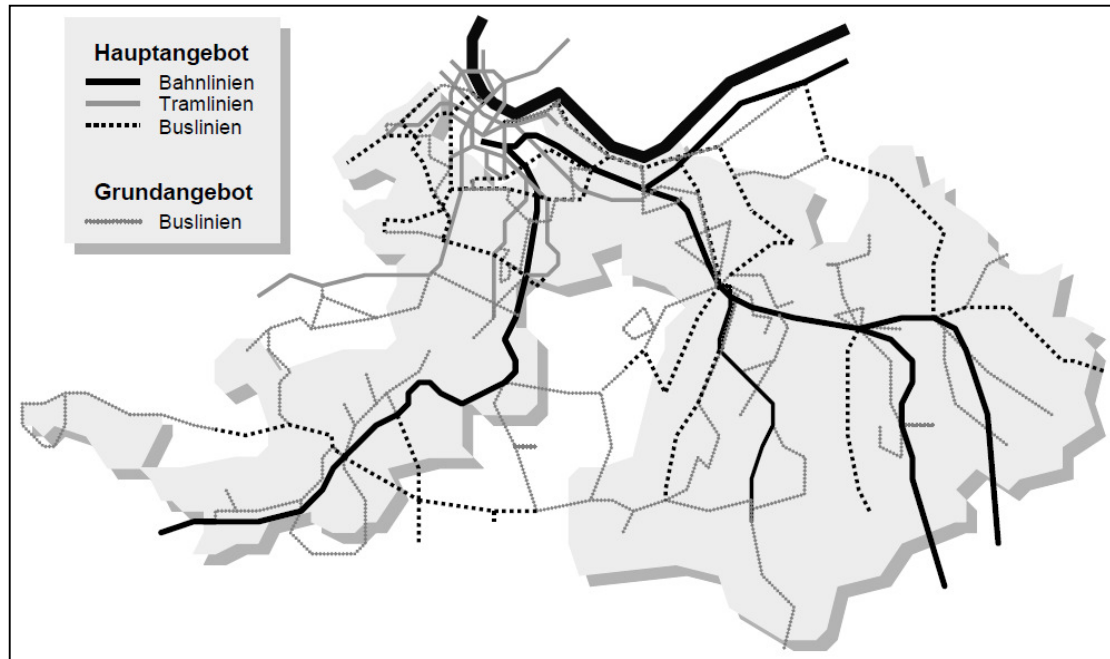
Figur 17 Anteile der Hauptverkehrsmittel an den Wegen (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung; Basis: 7'147 Wege von Personen mit Wohnort im Kanton BL)



Figur 18 Histogramm der Weglängen unterschieden nach den vier wichtigsten Verkehrszwecken (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung; Basis: 7'147 Wege von Personen mit Wohnort im Kanton BL)

Öffentlicher Verkehr

Die grundsätzliche Ausgestaltung des kantonalen ÖV-Angebots ist im „Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret)“ geregelt. Dieses definiert zwei Angebotsstufen, das Hauptangebot (A) und das Grundangebot (B). Das Hauptangebot bildet das Basisnetz des öffentlichen Verkehrs. Es sind Linien mit dichtem Angebot, die einen zweckmässigen Aufbau der Transportkette mit hoher Attraktivität ermöglichen sollen. Das Grundangebot stellt die Minimalerschliessung jeder Gemeinde im Sinne der Mobilitätvorsorge sicher.



Figur 19 ÖV-Netz unterteilt in Haupt- und Grundangebot (Quelle: Genereller Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr 2014-2017, Vorlage an den Landrat vom 5. Februar 2013).

Die folgende Darstellung zeigt die werktägliche Angebotsmenge gemäss Landratsvorlage für den generellen ÖV-Leistungsauftrag 2014-2017. Das Spätangebot ist mittlerweile derart ausgebaut, dass 37 Gemeinden (von 86) mit gesamthaft 232'000 Einwohnern von einem Spätangebot mit Ankunft des letzten Kurses nach 24 Uhr profitieren. Nach 23 Uhr werden gar 65 Gemeinden mit 257'000 Einwohnern erreicht. Für einen ländlichen Kanton ist dieses Angebotsniveau vergleichsweise gut.



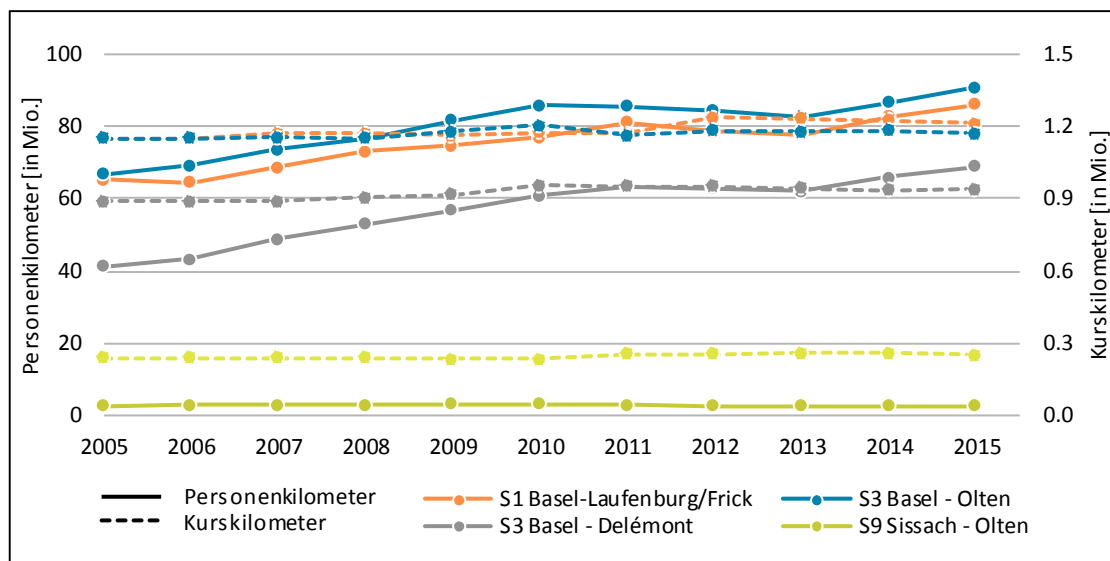
Figur 20 Werktagsangebot ÖV (Quelle: Genereller Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr 2014-2017, Vorlage an den Landrat vom 5. Februar 2013).

Im **Bahn-Fernverkehr** besteht folgendes Angebot:

- Ergolzthal (Hauensteinlinie): IC- und IR-Halte in Liestal, IR-Halte in Sissach und Gelterkinden, Verbindungen von/nach Bern, Luzern und Zürich, Anbindung an inter- und nationalen Nord-Süd-Verkehr
- Laufental: IC-Halte in Laufen, Verbindungen von/nach Delémont und Biel
- Rheintal: Auf dem Abschnitt zwischen Basel und Pratteln überlagern sich die Angebote der Hauensteinlinie mit denen der Bözberglinie (Basel – Frick – Brugg – Zürich). Allerdings hält kein Fernverkehrszug in Pratteln oder Muttenz.

Das Angebot der trinationalen **S-Bahn** wurde im letzten Jahrzehnt geringfügig ausgebaut (vgl. Figur 21). Parallel dazu stiegen die Fahrgastzahlen. Die Dynamik ist vor allem im Vergleich zur Nachfrageentwicklung auf den Tramlinien interessant (vgl. Figur 22). Der stärkere Zuwachs auf der S-Bahn verdeutlicht die dahinterliegende strukturelle Entwicklung der Periurbanisierung mit einem stärkeren Bevölkerungswachstum in den ländlichen Räumen und das vorhandene Wachstumspotenzial für den ÖV auf diesen Relationen. In den letzten zwei Jahren hat sich das Wachstum bei den S-Bahnen verstärkt, während in den vorderen Jahren eine gewisse Sättigung zu beobachten war. Die wichtigsten Änderungen im Angebot waren die Einführung der Flirt-Triebzüge, die Einführung des Halbstundentakts auf der S3 (2001) und die Inbetriebnahme neuer Haltestellen (Dreispietz, Pratteln Salina Raurica, Rheinfelden Augarten). Unerfreulich ist der Wegfall der grenzüberquerenden S1 zwischen Mulhouse und Laufenburg/ Frick im Jahr 2008 aufgrund der fehlenden Betriebsbewilligung für die Flirt-Triebzüge in Frankreich.

Als aktuelle Herausforderung im S-Bahnbereich sind die während den Hauptverkehrszeiten stark ausgelasteten Beförderungskapazitäten bei gleichzeitig sehr dicht befahrenem Bahnnetz zu beurteilen, das kaum mehr Möglichkeiten für eine Angebotsverdichtung offen lässt.

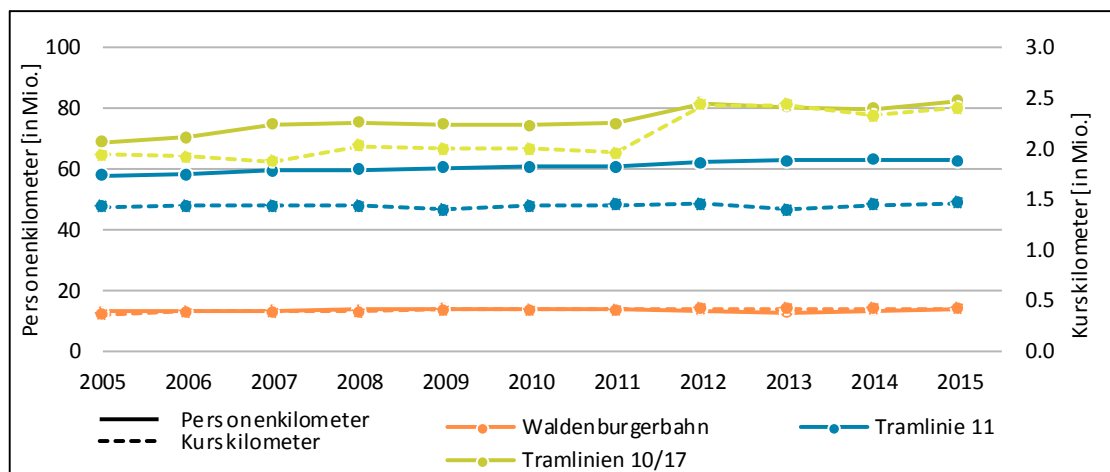


Figur 21 Angebots- und Leistungsentwicklung auf den Linien S1, S3 und S9 (Daten: SBB)

Für die Zukunft ist ein Angebotsausbau der erfolgreichen S-Bahn vorgesehen. Auf den stark belasteten Abschnitten der inneren Agglomeration soll das Angebot vom $\frac{1}{2}$ - hin zum $\frac{1}{4}$ -Stundentakt verdichtet werden. Aufgrund der starken Auslastung des Basler Bahnknotens und seiner Zulaufstrecken sind dafür Infrastrukturanpassungen notwendig. Diese umfassen kapazitätssteigernde Ausbauten der Schieneninfrastruktur in der Basler Ostzufahrt, in MuttENZ und Pratteln (Entflechtung), im Ergolzthal (Entflechtung Liestal, Wendegleise in Liestal und Gelterkinden) und im Laufental (Doppelspurausbau).

Als langfristige Vision im Bahnbereich verfolgt die Agglomeration Basel die Realisierung des Projekts Herzstück der trinationalen S-Bahn Basel. Mit einem Innentadtunnel zwischen den beiden Bahnhöfen Basel SBB und Badischer Bahnhof könnten S-Bahnen auf direkten Durchmesserlinien ohne Fahrtrichtungsänderung zwischen dem Wiesental bzw. dem Hochrhein und den Schweizer Korridoren verkehren. Die Erreichbarkeit der Basler Innenstadt würde verbessert und das Tramnetz entlastet.

Das **Tram- bzw. Schmalspurangebot** umfasst mehrere Linien zwischen Basel-Stadt und Endpunkten im basellandschaftlichen Umfeld sowie die Waldenburgerbahn. Bei annähernd gleichbleibendem Angebot konnte die Linie 11 in den letzten Jahren eine leichte aber konstante Zunahme der erbrachten Transportleistung verzeichnen. Auf der Linie 10/17 stagnierten die Leistungen nach dem Nachfragezuwachs bis 2007. Der deutliche Leistungszuwachs im Jahr 2012 ist auf die Einführung des durchgehenden 7.5-Minutentakts zwischen Ettingen und Dornach zurückzuführen. Bei der Waldenburger Bahn sind Angebot und Verkehrsleistung stabil.



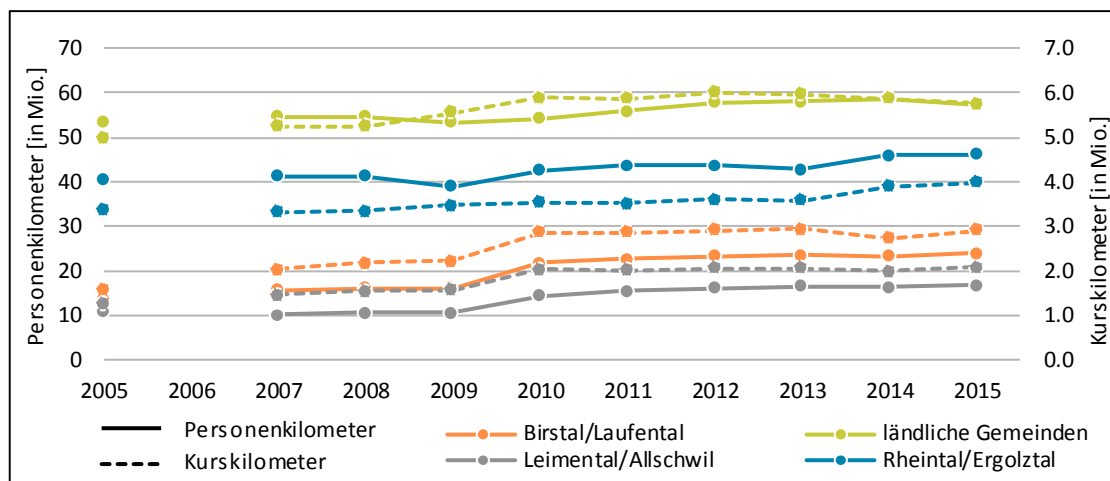
Figur 22 Angebots- und Leistungsentwicklung auf den Tramlinien 10/17, 11 und auf der Waldenburgerbahn (Daten: BLT, eigene Darstellung).

Dem **Busnetz** im Kanton fallen schwerpunktmässig zwei Aufgaben zu. Einerseits funktionieren die Linien im agglomerationsnahen Raum und in den Hauptachsen als Feinverteiler, wobei Ziele abseits der Bahn- und Tramlinien sowie Tangentialbeziehungen bedient werden. Insgesamt produziert der Busverkehr rund 57% der Kurskilometer des öffentlichen Regionalverkehrs¹⁰. Im ländlichen Raum sind die Busangebote Mittel- und Feinverteiler, wobei die Verbindungen zwischen den Gemeinden und die Anbindung an die Zentren und die Bahnhöfe der Hauptachsen im Vordergrund stehen.

Für die folgende Darstellung wurden die Linien von AAGL, BLT und PostAuto den Analyse-räumen zugeordnet¹¹. Das Angebot und die Verkehrsleistung haben in den letzten Jahren tendenziell zugenommen. Angebotsseitig profitierte v.a. das Birseck durch eine Neukonzeption des Angebots im Jahr 2010. Entsprechend hat in diesem Raum auch die Verkehrsleistung am stärksten zugenommen. Im ländlichen fiel das Wachstum in den letzten zehn Jahren am geringsten aus. Auch im Rheintal / Ergolzthal nahm die Verkehrsleistung eher unterdurchschnittlich zu, jedoch führte die Neuorganisation der Buslinien 37 und 47 sowie die Verlängerung der Linie 105 nach Gelterkinden im Jahr 2014 zu einer stärkeren Zunahme.

¹⁰ S-Bahnlinien S1/S3/S9, Waldenburgerbahn, Tramlinien, Buslinien von AAGL, BLT, PostAuto AG.

¹¹ Grundsätzlich wurde jede Linie nur einem Analyse-raum zugeordnet, was insbesondere für Linien von Bedeutung ist, die primär den ländlichen Raum bedienen, aber in Liestal, Sissach, Gelterkinden oder Laufen beginnen/enden. Wenige Mehrfach-zuordnungen ergeben sich bei den Buslinien in den Räumen Leimental, Birseck, Muttentz/Pratteln. Zudem wurden die AAGL-Linien 70 und 81 sowohl dem Raum Ergolzthal als auch dem ländlichen Raum zugerechnet.



Figur 23 Angebots- und Leistungsentwicklung auf den Buslinien von AAGL, BLT und PostAuto AG, unterschieden nach Grossräumen; fehlende PostAuto-Daten für 2006 (Daten: von BUD zur Verfügung gestellt, eigene Darstellung).

In der **Tarifierung** verfolgt der Tarifverbund Nordwestschweiz mit der Einheitszone für das U-Abonnement (=unbegrenzte räumliche Gültigkeit innerhalb des Verbundgebiets) eine in der Schweiz einzigartige Strategie. Zudem wird das U-Abonnement durch die Kantone subventioniert. Diese Preisgestaltung macht das U-Abonnement v.a. für Langdistanzpendler attraktiv, im Gegenzug werden Pendler mit kurzen Wegen benachteiligt. Im nationalen Vergleich erreicht der Tarifverbund mit knapp 30% die höchste Abonnementsdichte in der Bevölkerung.

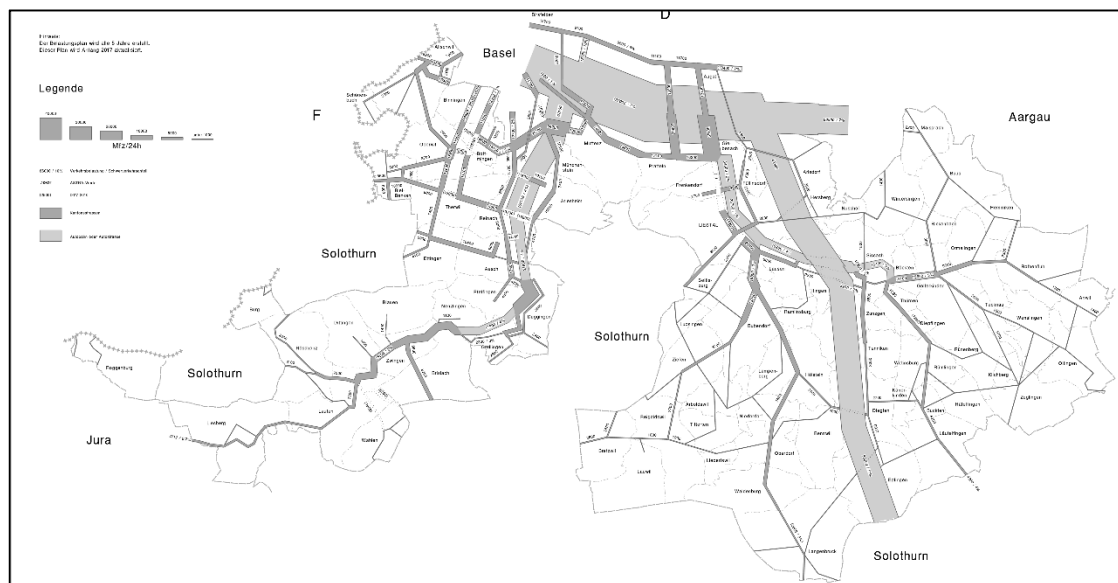
Diesen Erfolg erkaufte sich die Region mit einem hohen **Abgeltungsbedarf**. Aufgrund der tiefen Teuerung wurden die Tarife in den letzten Jahren nur wenig angehoben, obwohl das Angebot ausgebaut wurde. Dadurch stiegen die von der öffentlichen Hand getragenen Abgeltungen in den letzten Jahren auf 62.8 Mio. CHF im Jahr 2013. Gemäss dem 7. generellen Leistungsauftrag sollen die Abgeltungen bis 2017 auf 75.7 Mio. CHF ansteigen. An diesen Kosten beteiligt sich der Bund mit rund 16 Mio. CHF. Mit dem Leistungsauftrag verfolgt der Kanton das Ziel, den Kostendeckungsgrad pro Verkehrsmittel im TNW-Raum im Schnitt zu steigern. Steigerungen beim Abgeltungsbedarf sollen mittels Tarifierhöhungen auf die Verkehrsteilnehmenden überwälzt werden.

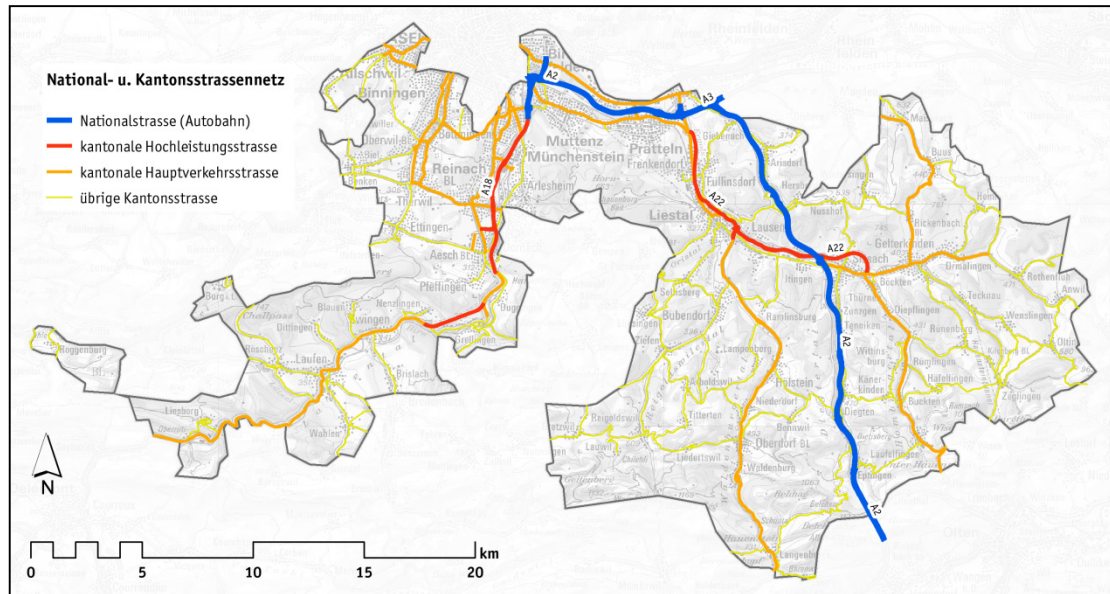
Motorisierter Individualverkehr

Das Strassennetz im Kanton Basel-Landschaft widerspiegelt die Topographie und die Siedlungsstruktur mit leistungsstarken Strassen in den grossen Talachsen und einem maschenartigen Strassennetz im ländlichen Raum zur Sicherstellung der wichtigsten Verbindungen. Die Nationalstrasse A2 ist die wichtigste Strassenachse vom Kanton Basel-Landschaft ins Schweizerische Mittelland. Von Süden herkommend vereinigt sie sich in Augst mit der von Rheinfelden herführenden Nationalstrasse A3 auf dem Abschnitt bis an die Landesgrenze. Aufgrund seiner (Grenz-)Lage und den Korridoren zum Schweizer Mittelland ist der Kanton Basel-Landschaft von erhöhtem Durchgangsverkehr geprägt. Auf den zentralen Basler Autobahnabschnitten der A2/A3

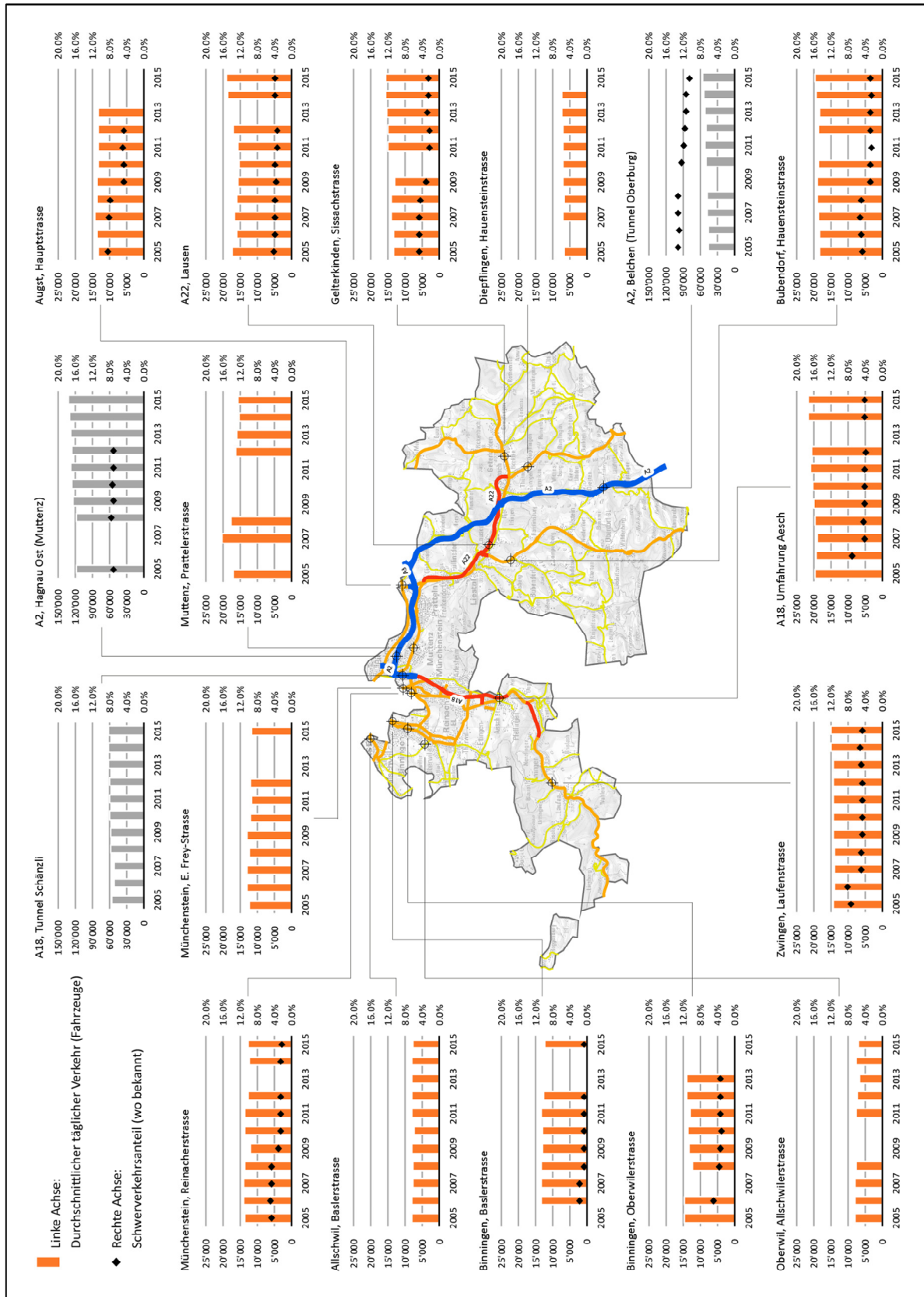
dürfte der Anteil des Durchgangsverkehrs mit Quelle und Ziel ausserhalb der Agglomeration bei etwa 25-30%¹² liegen.

Das Hochleistungsstrassennetz der inneren Korridore der Agglomeration Basel ist auf einzelnen Abschnitten in den Hauptverkehrszeiten bis an seine Kapazitätsgrenzen ausgelastet. Durch den Zusammenfluss der beiden radialen Ströme aus dem Birstal / Laufental (A18), dem Ergolzthal und dem Rheintal (A2/A3) ist – nebst der Strecke von der Verzweigung Augst (A2/A3) bis und mit dem Schwarzwaldtunnel¹³ – vor allem der Knoten Hagnau oft überlastet. Figur 26 bestätigt die konstant hohe Belastung auf der A2. Die hohe Belastung in den Spitzenstunden überträgt sich auch HVS-Parallelachsen, beispielsweise in Birsfelden. Die Karte zeigt aber auf der anderen Seite, dass in den letzten zehn Jahren an einigen Querschnitten der Strassenverkehr stagniert. Und die Schwerverkehrsanteile sind auf dem HVS-Netz teilweise sogar rückläufig. Grundsätzlich sind pauschale Aussagen heikel, jede lokale Verkehrssituation hat ihre Besonderheiten. Der Stagnationstrend im Strassenverkehr deckt sich im Allgemeinen aber durchaus mit Untersuchungen zum Gesamtmobilitätsverhalten, wonach in den vergangenen zehn Jahren vor allem der öffentliche (Bahn-)Verkehr nochmals deutlich zugelegt hat.





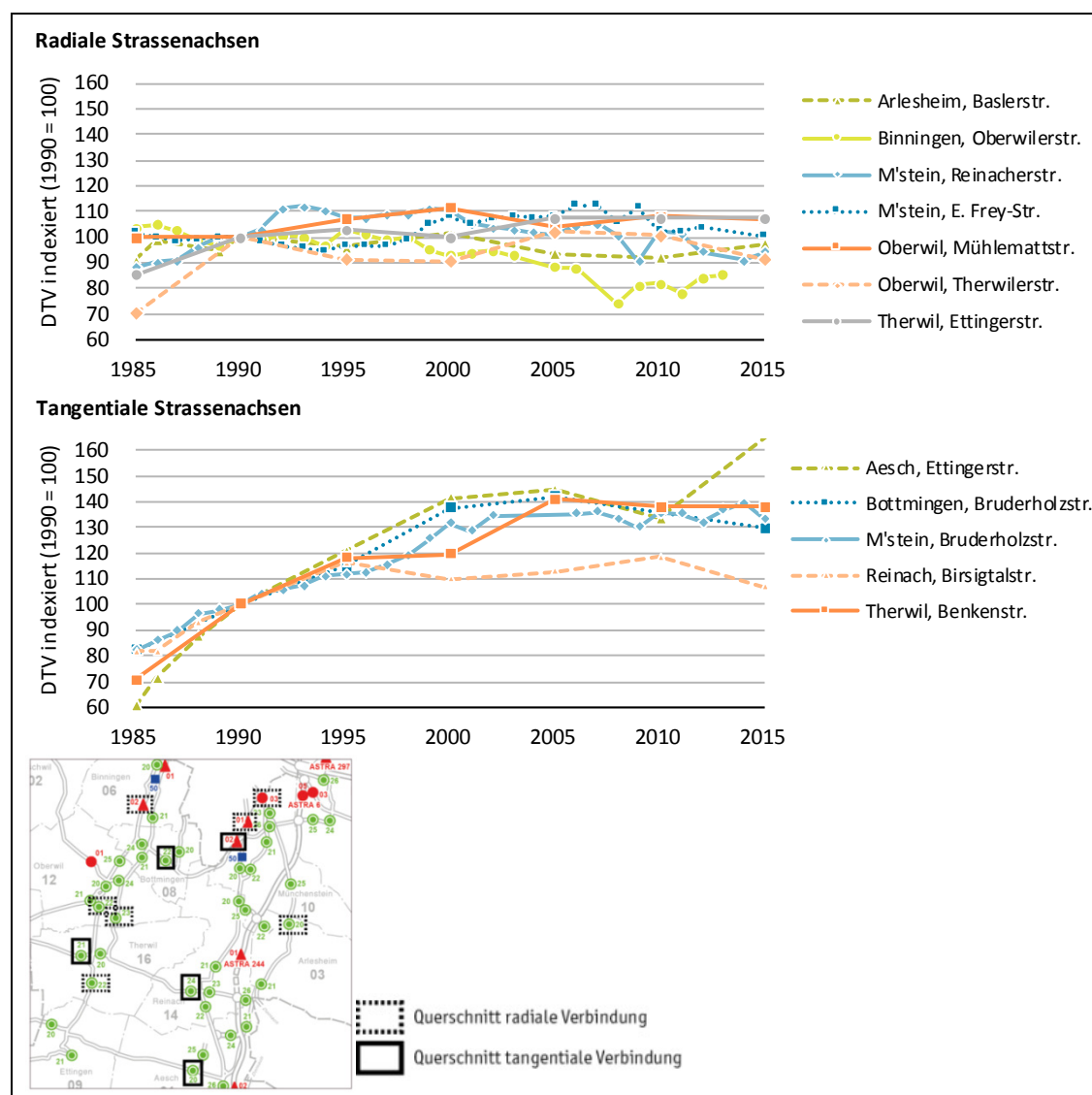
Figur 25 Übersicht National- und Kantonsstrassennetz (Geodaten: Tiefbauamt BL, eigene Darstellung)



Figur 26 Dynamik des Strassenverkehrsaufkommens an ausgewählten Zählstellen (Daten: TBA und Astra)

Raumstrukturell bedingt sind die Verkehre in Basel-Landschaft grundsätzlich mehrheitlich von radialer Ausprägung zwischen Korridoren und Basel-Stadt. Je stärker sich die inneren Korridore entwickeln, umso bedeutender werden aber auch agglomerationsnahe tangentiale Verbindungen. Am augenfälligsten ist diese Entwicklung zwischen dem Leimental und Birstal.

Figur 27 verdeutlicht, wie in diesem Raum das Strassenverkehrsaufkommen auf den tangentialen Achsen in den letzten 30 Jahren deutlich dynamischer zugenommen hat als auf den radialen Achsen. Einen Teil der Zunahme auf den tangentialen Achsen dürfte auch durch radiale oder bestehende tangentiale Verkehre verursacht sein, die aufgrund der starken Verkehrsbelastungen in Basel-Stadt auf Routen weiter südlich ausweichen. In den letzten zehn Jahren hat sich die Wachstumsdynamik auf den meisten tangentialen Strecken abgeschwächt. Eine Ausnahme bildet die stadtferner gelegene Tangentiale zwischen Aesch und Ettingen. Die stagnierende Verkehrsentwicklung auf den Tangentialen ist ein Hinweis darauf, dass die Kapazitäten nun auch auf diesen Strecken stärker ausgeschöpft sind.



Figur 27 Nachfragedynamik auf ausgewählten radialen und tangentialen Strassenquerschnitten im Raum Leimental – Birstal (Daten: TBA)

Das Strassengesetz des Kantons verpflichtet die kantonalen Behörden in §43a, Verkehrsstaus zu verhindern bzw. abzubauen und darüber Bericht zu erstatten. Darin werden sogenannte Stauverdachtsstellen erfasst und ausgehend von VSS-Normen die Qualität des Verkehrsablaufs an diesen Stellen beurteilt. Auf dem Kantonsstrassennetz stehen die folgenden Räume und Strassen mit verkehrlich unbefriedigenden Situationen im Fokus:

- **Raum Birseck und vorderes Leimental:** In diesem dicht besiedelten Raum überlagern sich aufkommensstarke Radial- und Tangentialströme. Dies führt an einzelnen Knoten zu hohen Belastungen verbunden mit Rückstaus auf den zuführenden Strassenachsen. Besonders betroffen sind die zentralen Knoten in Bottmingen, Therwil und Reinach. In der Strassenbelastungskarte (Figur 24) ist diese Aufkommenssituation gut erkennbar.
- **Rheinfelderstrasse, Ortsdurchfahrt Birsfelden:** Am Birsfelder Ortseingang verengt sich die von Osten herführende zweispurig ausgebaute Rheinfelderstrasse zu einer einspurigen Strasse in städtischer Umgebung. Im Falle eines Verkehrseignisses auf der Autobahn, dient diese Route auch als Ausweichroute, die jedoch sehr schnell überlastet ist.
- **Allschwil, Ortszentrum:** Die Knoten und Strassen im Ortszentrum sind in den Hauptverkehrszeiten durch Ortsverkehr und regionalen Durchgangsverkehr stark belastet mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die umliegenden Siedlungsgebiete.

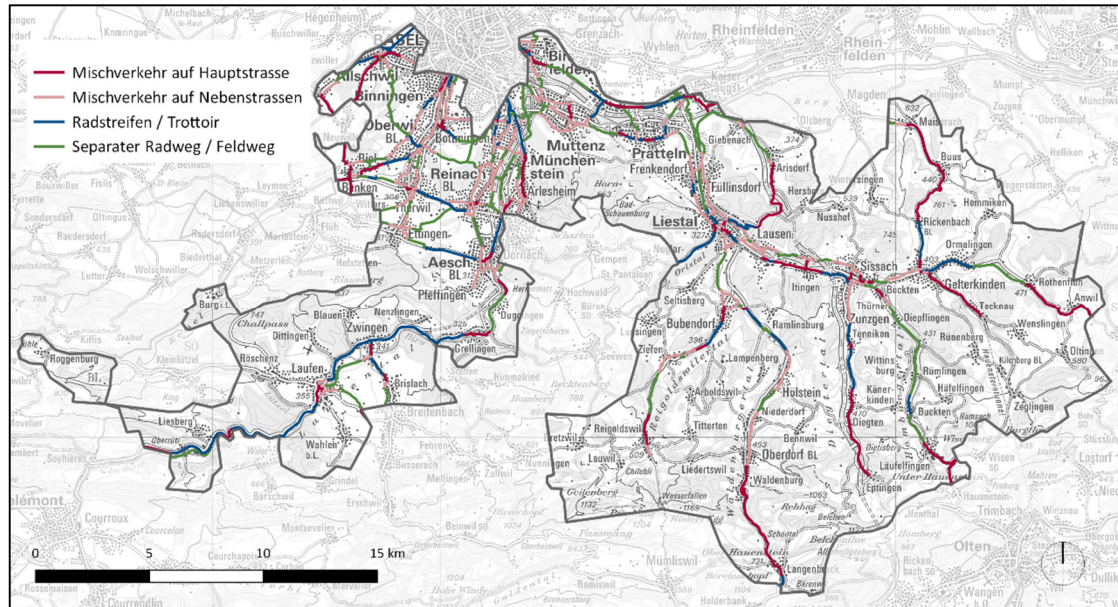
In den folgenden Räumen wurden durch Ausbauten bzw. Anpassungen der Strasseninfrastruktur Verbesserungen der verkehrlichen Situation erreicht oder sind zu erwarten:

- **Raum Liestal bis Pratteln:** Der im Jahr 2013 abgeschlossene Bau der zweispurigen Hauptstrasse H2 Pratteln – Liestal soll die mit rund 40'000 Fahrzeugen im Tag belastete Rheinstrasse im Raum Frenkendorf / Füllinsdorf um 60-70% entlasten. Die bisher als Hochleistungsstrasse nördlich von Liestal endende H2 wird also solche bis zum Anschluss Pratteln Ost weitergeführt. Erste Zählraten für die Rheinstrasse liegen für den Zeitraum zwischen April bis Dezember 2015 vor. Sie bewegen sich zwischen rund 9'600 und 11'100 Fahrzeugen pro Tag. Die Massnahme dürfte somit als wirksam qualifiziert werden.
- **Sissach:** Der Ende 2006 eröffnete Chienbergtunnel entlastet Sissach vom Durchgangsverkehr zwischen A2 / Ergolzthal und den Räumen Gelterkinden, Oberes Baselbiet und Homburgertal.

Veloverkehr

Das im Richtplan definierte Netz der kantonalen Radrouten stammt massgeblich aus den Achtzigerjahren, wurde jedoch regelmässig nachgeführt. Figur 28 zeigt das kantonale Radroutennetz. Längere Netzabschnitte, die auf oder entlang der Hauptstrasse führen, bestehen vor allem in den Baselbieter Seitentälern. In den inneren Korridoren sind dies meistens eher kürzere Abschnitte. Auf den wichtigen Routen entlang der Talachsen bestehen ausserorts in der Regel separate Radwege, innerorts auch häufig Velofahrstreifen. In den Siedlungsgebieten der inneren Korridore sind es eher einzelne fehlende Verbindungen. Handlungsbedarf besteht in der Abstimmung des kantonalen Radroutennetzes mit denjenigen der Nachbarkantone, um eine grenzüberschreitende Netzqualität bzw. -homogenität herzustellen. Dies betrifft sowohl den infrastrukturellen Ausbau als auch die Signalisation. Die Abstimmung erfolgt weitestgehend im

Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel. Dieses hat ein agglomerationsweites Radhaupt-routennetz definiert und die wichtigsten Netzlücken aufgezeigt. Das Radhaupttroutennetz wird vom kantonalen Radroutennetz vollständig abgedeckt.



Figur 28 Übersicht kantonales Radroutennetz (Quelle: Tiefbauamt BL, eigene Darstellung, Stand 2017)

Die Sicherstellung eines Radhaupttroutennetzes hat oberste Priorität und ist planerisch als Massnahme des Agglomerationsprogramms Basel aufgegleist. In Ergänzung dazu können in dicht besiedelten Gebieten der inneren Korridore Rad-Schnellrouten zweckmässig sein (vor allem auf Pendler abzielend). Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) wurden die Möglichkeiten für solche Rad-Schnellrouten für zwei Korridore vertieft untersucht. Erkenntnisse aus ELBA sind:

- In bebauten Gebieten sind die Möglichkeiten für Rad-Schnellrouten aus Platzgründen oft eingeschränkt (v.a. Leimental und Muttenez/Pratteln).
- Rad-Schnellrouten in bebauten Gebieten stehen tendenziell in Konflikt mit vielfältigen Strassennutzungen. Wie stark soll für Rad-Schnellrouten die Funktion von Begegnungszonen oder verkehrsberuhigten Strassen als Spiel- und Aufenthaltsraum eingegrenzt werden?
- Gut ausgebaute Rad-Schnellrouten nützen wenig, wenn nicht auch die (subjektiv von Velofahrern sehr negativ empfundenen) Widerstände durch die Verkehrssteuerung bzw. Vortrittsregelung an Knoten berücksichtigt werden. An zahlreichen Knoten im Raum Leimental und Birseck ist der Verkehrsfluss während den Spitzenzeiten aber bereits unbefriedigend. Eine Umwidmung von Knotenkapazitäten zu Gunsten der Velofahrer verschärft solche Probleme. Dadurch ist teilweise die Notwendigkeit für infrastrukturelle Anpassungen (wie bspw. Unterführungen) begründet.

Auf diesem Hintergrund hat für Basel-Landschaft die Fertigstellung eines homogenen Radhaupttroutennetzes vor allem mit den Schnittstellen zu den Nachbarkantonen höhere Priorität

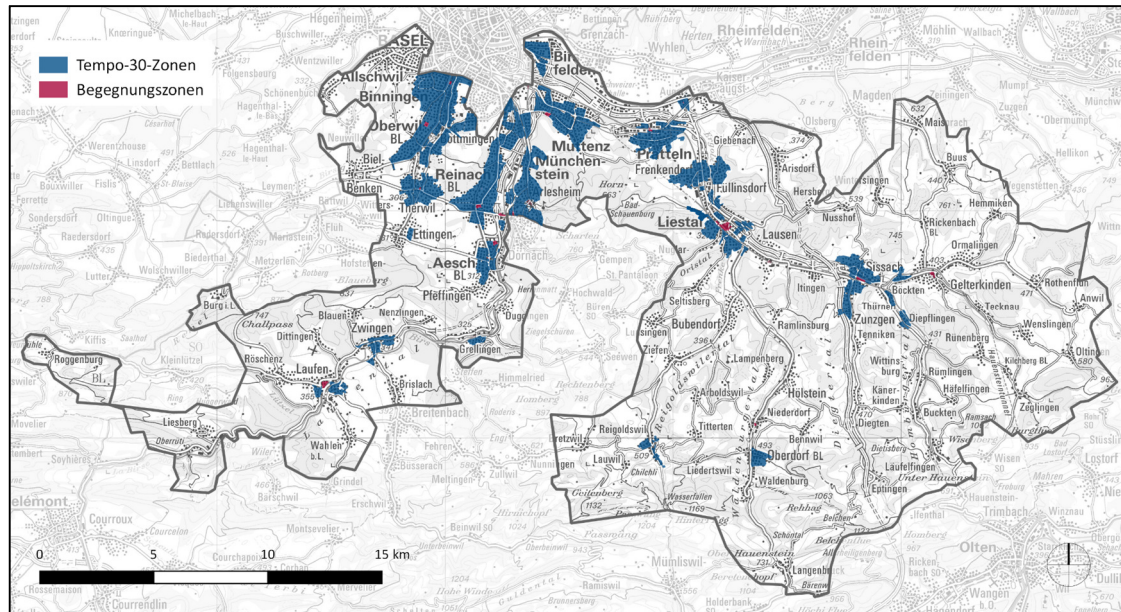
als Rad-Schnellrouten. Letztere sind im städtischen Kontext und aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive (Örtlichkeiten, an denen alternative ÖV/MIV-Lösungen nicht zweckmässig sind) aber zusammen mit Basel-Stadt weiter zu prüfen.

Fussverkehr

Eine kantonsweite, konzise Analyse der Situation im Fussverkehr ist aufgrund der dafür notwendigen kleinräumigen Optik schwierig. Je nach Örtlichkeit erfüllt der Fussverkehr unterschiedliche Funktionen. Dadurch verschieben sich auch die Ansprüche der zu Fussgehenden. Aus planerischer Sicht es deshalb vor allem wichtig zu klären, wo welche Funktionen gefördert werden sollen. Mögliche Funktionen sind:

- Fussverkehr in Ortszentren, Begegnungszonen: In Ortszentren möchten viele zu Fussgehenden gemütlich bummeln können, ohne ständig auf andere Verkehrsmittel Acht geben zu müssen. Direkte Wege sind weniger gefragt, dafür genügend Raum für verschiedene Geschwindigkeiten der Personen. Figur 29 zeigt eine aktuelle Übersicht zu bestehenden Begegnungs- und Tempo 30-Zonen.
- Schulwege: Bei Schulwegen stehen sowohl die objektive Sicherheit der Kinder und Jugendlichen als auch deren Sicherheitsempfinden an erster Stelle. Die Wege sollen auch kleine Kinder führen und sich gegenüber den Fahrbahnen klar abgrenzen.
- Zugänge zum ÖV: Bei Zugängen zum ÖV sind möglichst direkte Verbindungen zwischen den Haltepunkten der ÖV-Linien und den umliegenden Zielen der Reisenden gefragt. Zudem sollen die Zugangswege intuitiv Orientierung vermitteln. Auf Grund ihrer Lage hat die Ausgestaltung dieser Wege in der Regel zugleich eine erhebliche städtebauliche Wirkung.
- Wanderwege: Wander- und Spazierwege dienen Erholungs- und Freizeitnutzungen. Wichtige Ansprüche sind eine attraktive Umgebung, wenig Immissionen und klare Beschilderung.

Die Fusswege werden in der inneren Agglomeration aufgrund der angestrebten Verdichtung eine grössere Bedeutung erhalten. Aufgrund des bereits guten ÖV-Angebots (inkl. U-Abo) in der inneren Agglomeration besteht in der unmittelbaren Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen noch ein grosses Potential für die Verbesserung des Gesamtsystems kombinierte Mobilität. Hier sind neben den funktionalen zwingend die städtebaulichen Aspekte zu berücksichtigen, damit eine qualitativ hochwertige, möglichst identitätsstiftende Verdichtung entsteht. Aktuell bestehen auf kantonaler Ebene wenige Grundlagen und fehlen geeignete Instrumente für eine differenzierte Handhabung und Beurteilung von solchen Funktionen.



Figur 29 Übersicht Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen (Quelle: Amt für Raumplanung BL)

Kombinierter Verkehr und Nachfragebeeinflussung

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt bisher weder über ein P+R- noch ein B+R-Konzept. Allerdings sollen entsprechende Grundlagen im Anschluss an die Ausarbeitung der Mobilitätsstrategie konkretisiert werden.

Die aktuell vorhandenen **P+R**-Standorte sind meist Angebote der SBB. Aus kantonaler Sicht ist vor allem die Tarifierung an diesen Standorten zu bemängeln. Begrüssenswert wäre eine wohnortabhängige Bepreisung, um P+R v.a. für Bewohner von schlecht mit dem ÖV erschlossenen Gemeinden attraktiver zu machen. Zudem ist eine Standortstrategie nötig. P+R-Standorte sind aufgrund des Potenzials zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr vor allem im äusseren Agglomerationsbereich bzw. an den Bahnanschlusspunkten sinnvoll. In diesen Räumen wohnen am ehesten Pendler mit wenig attraktiver ÖV-Erschliessung, die bei einem guten kombinierten Angebot auf reine MIV-Fahrten zu gut erschlossenen, zentralen Zielen verzichten.

Im Bereich **B+R** ist das Bild sehr unvollständig. Bislang fehlt dem Kanton eine strategische Handhabung, zumal zahlreiche Aufgaben bei den Gemeinden liegen. Ein bestehendes Problem ist das wilde Abstellen von Velos an einzelnen Standorten aufgrund ungenügender Situationen bei den Veloabstellplätzen. Beeinträchtigungen für Fussgänger und ein negatives Image der Velofahrenden sind die Folgen.

Im Bereich des **Mobilitätsmanagements**, das auf Änderungen im Verkehrsverhalten abzielt, verfolgt der Kanton bislang keine Aktivitäten. Einzelne Unternehmen sind im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements aktiv (z.B. Postauto CH). Zudem gibt es Aktivitäten in einzelnen Gemeinden.

Als Hindernis im Bereich des Mobilitätsmanagements muss die gültige **Parkplatzpflicht** in der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV, Anhang 11/1) beurteilt werden. Das verpflichtende Mindestmass zur Erstellung von Parkplätzen ist selbst mit der Anwendung der

Reduktionsfaktoren an ÖV-affinen Standorten immer noch als hoch zu beurteilen. Oft ist selbst in diesem Fall ein Überangebot zu beobachten. Die baselstädtische Parkplatzverordnung verfolgt mit der Vorgabe eines Maximalangebots den entgegengesetzten Ansatz und ermöglicht den Verzicht auf die Parkplatzerstellung.

Die Unzulänglichkeit der RBV ist seit Längerem bekannt und politische Vorstösse (bspw. zu autofreien Siedlungen) zielen regelmässig auf eine Änderung ab, dennoch sind die Bestimmungen zur Parkplatzerstellung weiterhin unverändert gültig.

Über die Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen der Gemeinden entscheiden diese selbst, ohne Vorgabe des Kantons. Parkplätze auf Staatsareal werden seit Längerem bewirtschaftet, wobei auch Verwaltungsangestellte des Kantons Parkgebühren bezahlen müssen. Mitte 2012 hat der Kanton die Tarife für das Parkieren auf Staatsareal erhöht.

Güterverkehr

Die Region Basel ist ein Güterlogistik-Standort von nationaler Bedeutung. Aufgrund der verkehrlichen Lage am Ende der Rhein-Wasserstrasse und an der europäischen Nord-Süd-Achse konzentrieren sich in Basel Einrichtungen für den Güterumschlag zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sowohl im regionalen, nationalen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

Auf basellandschaftlichem Boden liegen diese flächenintensiven Nutzungen v.a. im Gebiet nördlich von MuttENZ und Pratteln. Zu erwähnen sind insbesondere die beiden Rheinhäfen in Birsfelden und MuttENZ sowie bahnseitig der Rangierbahnhof in MuttENZ. Aktuell laufen Planungen der SBB Cargo für ein neues Containerterminal in Basel Nord sowie einen neuen LKW-Terminal in MuttENZ. Für den Kanton Basel-Landschaft ist die Trimodalität mit Rheinschiffahrt, Schiene und Strasse als Chance zu werten. Der Kanton hat ein Interesse daran, dass ein möglichst hoher Teil des Hinterlandverkehrs von und zu den Rheinhäfen auf der Schiene stattfindet. Dafür sind jedoch die erforderlichen Kapazitäten (Strasse und Schiene) zu schaffen bzw. Engpässe zu beheben. Dabei geht es aber nicht nur um die unmittelbaren Anschlusskapazitäten, sondern auch um die generell knappen Trassen im Nord-Süd-Schienenverkehr. Die entsprechenden Ausbauvorhaben (Stichwort: dritter Jura-Durchstich) sind von grosser langfristiger Bedeutung, damit Personen- und Güterverkehr sich weiter entwickeln können.

Für die kleinräumige Güterversorgung in den einzelnen Kantonsteilen ist die Strasse als Verkehrsträger unverzichtbar. Besonders wichtig ist die Zugänglichkeit von Ortskernen. Ortskerne mit starkem Einfluss des LKW-Verkehrs sind Laufen, Augst, Aesch und Zwingen.

2.4. Ver- und Entsorgung

Im Bereich der Versorgung mit Trinkwasser, Elektrizität und Telekommunikation verfügt der Kanton Basel-Landschaft über eine gut ausgebaute Infrastruktur. Trinkwasser- und Elektrizitätsversorgung erfolgen weiterhin durch die öffentliche Hand bzw. staatsnahe Betriebe. Der Telekommunikationsmarkt ist mittlerweile in der ganzen Schweiz liberalisiert.

Der Schutz des Grundwassers ist für die langfristige Trinkwasserversorgung eine Daueraufgabe der Raumplanung. Siedlungsdruck und verstärkte Bauaktivitäten im Untergrund (Siedlung und Verkehr) führen dazu, dass trotz hohem Stand in Sachen quantitativem Grundwasser und Gewässerschutz die Herausforderungen zunehmen. Besonders die strategischen Grundwasserschutzzonen in den inneren Korridoren sind einem konstanten Interessensdruck für eine bauliche Nutzung ausgesetzt. Mit dem erhöhten Verdichtungsanspruch in den inneren Korridoren gemäss vorliegendem Raumkonzept sind die bestehenden Objektblätter in den Themenfeldern der Wasserversorgung (Grundwasserschutz) und -entsorgung im Rahmen der Richtplanrevision zu überprüfen.

Als Grundlage für die zukünftige Energieversorgung hat der Kanton die Energiestrategie 2012 erarbeitet. Diese zielt auf eine nachhaltigere, ökologischere aber auch sicherere und wirtschaftliche Energieversorgung in den Bereichen Strom und Wärme. Einerseits soll der Energieverbrauch durch eine verbesserte Energieeffizienz gesenkt werden, andererseits in der Stromversorgung der Fokus stärker auf hiesige Ressourcenvorkommen gerichtet werden (Ziel 40% erneuerbare Energiequellen bis 2030). Die Totalrevision des neuen Energiegesetzes wurde 2014 einer Vernehmlassung unterzogen. Die Inkrafttreten ist per 1. Januar 2016 vorgesehen.

Mögliche Auswirkungen auf den Siedlungs- und den Landschaftsraum ergeben sich einerseits durch den Bau oder Ausbau von Elektrizitäts-, Kommunikations- und Gasleitungen, andererseits aber auch durch neue Produktionsanlagen zur Energiegewinnung. Der letzte Punkt ist auf dem Hintergrund der beabsichtigten stärkeren Nutzung erneuerbarer Ressourcen besonders relevant.

Hinsichtlich des Materialabbaus verfolgt der Kanton eine dezentrale Strategie mit einem an die Grösse des Abbaus angepassten Bewilligungsverfahren. Zurzeit gibt es im Kanton mehrere verhältnismässig kleine Abbaustandorte. Grosse Kiesabbaustandorte sind weiterhin nicht vorgesehen (mit Ausnahme einer allfälligen Erweiterung der Muttener Hard).

Im Bereich der Entsorgung ist der Bedarf an Deponiestandorten für Bauschutt und unverschmutztem Aushub nicht gedeckt. Ein grosser Teil der anfallenden Mengen wird in den süd-deutschen Raum und ins Elsass exportiert. Die Standortevaluation verfolgt einen grundsätzlich regionalen Ansatz (Vermeidung von Transporten durch den Kanton). Für die Region Basel-Laufen-Thierstein-Dorneck konnte mit den Kantonen BS und SO eine gemeinsame Deponiestandortsuche im Jahr 2014 abgeschlossen werden. Für den oberen Kantonsteil wurde eine gleichartige Standortevaluation gestartet.

2.5. Regionale und überregionale Zusammenarbeit

Regionale Planung

Mit der grundeigentümergebundenen Nutzungsplanung in der Zuständigkeit der Gemeinden ist die Raumplanung in der Schweiz und damit auch im Kanton Basel-Landschaft sehr kleinräumig ausgerichtet. Die Aktions- und Wirkungsradien der Bevölkerung und der Gemeinden sind allerdings in einen regionalen Kontext eingebettet. Die räumlichen Verknüpfungen zwischen Wohnen, Arbeit, Freizeit, Bildung oder Einkauf bilden funktionale Räume, die über Gemeindegrenzen hinausgreifen. Die Raum- und Verkehrsentwicklung erfordert deshalb eine überkommunale Sichtweise.

Obwohl eine gemeindeübergreifende Kooperation in Teilbereichen etabliert ist (z.B. Spitex, Schulkreise, Gewerbevereine), besteht im Bereich der Raum- und Verkehrsentwicklung noch erheblicher Handlungsbedarf. Eine institutionalisierte regionale Raumplanung ist bisher nicht etabliert. Die gesetzliche Grundlage für eine verstärkte regionale Zusammenarbeit wird jedoch derzeit im Rahmen des Gemeinderegionengesetzes erarbeitet (Kapitel 2.6).

Unabhängig von regionalen Handlungsräumen lässt sich zunächst eine Zweiteilung des Kantons bezüglich der grundsätzlichen Ausgangslage feststellen:

- **Urbane und suburbane Gemeinden in den Haupttalachsen:** In diesen Räumen konzentriert sich schwerpunktmässig die demografische und wirtschaftliche Entwicklung. Spezifische Herausforderungen sind gemeindeübergreifende Ortsplanungen, eine koordinierte Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung, die Bewältigung der hohen Verkehrsnachfrage und die Verdichtung und Erneuerung bestehender Siedlungen.
- **Ländliche Gemeinden:** Die Kleingemeinden in den Seitentälern und auf den Jurahöhen sind durch ihre periphere Lage abseits der verkehrlichen Hauptachsen gekennzeichnet. Der kantonale Finanzausgleich mildert strukturelle Nachteile, hat aktuell jedoch keinen Einfluss auf eine schlagkräftige überkommunale Zusammenarbeit in raumplanerischen Fragen. Für die Identität des Kantons ist es aber zentral, die Entwicklung der ländlichen Gemeinden in den Fokus zu nehmen und die kantonale Raumplanung auch aus Sicht der ländlichen Räume zu entwerfen. Ein Nachteil ist bisher das Fehlen von interkommunalen Ausgleichssystemen oder Planungsinstrumenten, beispielsweise bei der Zusammenlegung von Industrie- und Gewerbebezonen an geeigneten, zentralen Standorten.

Agglomerationsprogramm

Mit den Agglomerationsprogrammen fördert der Bund die Infrastrukturentwicklung in den Agglomerationen. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wurde ein räumliches Zukunftsbild ausgearbeitet. Dieses differenziert die folgenden Räume mit daran geknüpften strategischen Entwicklungsabsichten: Kernstadt, Innere Korridore, Äussere Korridore (inkl. Regionalzentren) und Ländliche Gemeinden.

Die im Agglomerationsperimeter liegenden basellandschaftlichen Kantonsteile umfassen grosse Gebiete in den inneren Korridoren (Allschwil, vorderes Leimental, Birstal, Raum Muttenz bis Liestal), äusseren Korridore (hinteres Ergolzthal ab Lausen bis Gelterkinden, Laufental zwischen Duggingen und Laufen) und als ländlich klassierte Gemeinden.

2.6. Überblick raumplanerische Herausforderungen Basel-Landschaft

Regionale und überregionale Zusammenarbeit

- **Institutionalisierung der regionalen Zusammenarbeit:** Die gemeindeübergreifende Raum- und Verkehrsplanung ist im Kanton Basel-Landschaft bisher nicht etabliert. Im Rahmen des Prozesses „Avenir BL-Gemeinden“ haben die basellandschaftlichen Gemeinden ihren Willen zur verstärkten interkommunalen Zusammenarbeit bekräftigt und die Frage zweckmässiger Raumabgrenzungen intensiv diskutiert. Aus kantonaler Sicht besteht ein Interesse an einer Institutionalisierung der Zusammenarbeit in diesen Räumen. Zu diesem Zweck hat der Regierungsrat im Februar 2016 dem Entwurf des Gemeinderegionengesetzes zuhanden des Landrats zugestimmt. Dieser Entwurf sieht vor, dass sich die Baselbieter Gemeinden in sechs Regionen in Form von Regionalkonferenzen organisieren. Damit soll die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden besser koordiniert und gestärkt werden. Ausserdem können die Gemeinden der Regionalkonferenz Zweckverbandsaufgaben übertragen. Die Beschlussfassung im Landrat ist auf Anfang 2017 geplant. Somit ist die gesetzliche Festsetzung noch ausstehend.
- **Festigung der trinationalen Zusammenarbeit im Agglomerationsprogramm Basel:** Grossräumig ist für Basel-Landschaft die Zusammenarbeit in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel von zentraler Bedeutung, insbesondere im Agglomerationsprogramm zur grossräumigen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Zusammenarbeitsformen von Trägerschaft und Fachgremien sind zu festigen und die gebietsspezifischen Interessen noch stärker aufeinander abzustimmen. Die Tätigkeiten sind mit dem Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) gut abzustimmen.

Siedlung

- **Urbane und semiurbane Räume – qualitativ hochstehende Siedlungsverdichtung:** Das Bevölkerungswachstum und die anhaltende Zunahme des Wohnflächenkonsums pro Person sind die beiden Gründe für die Nachfrage nach zusätzlichen Siedlungsflächen und einer tendenziellen Abnahme der Einwohnerdichte. Im Interesse einer haushälterischen Bodennutzung ist dieser Entwicklung mit Verdichtung entgegenzuwirken. Dabei verfügen die Gemeinden der inneren Korridore über ausreichend Innenreserven. Die Aktivierung dieser Reserven, so lehrt die Erfahrung der letzten Jahre, bedingt allerdings ein aufwändiges Engagement der Raumplanung in partizipativen Prozessen mit Beteiligung von Gemeinden, Grundeigentü-

mern und Investoren. Nur so können die Vorbehalte gegenüber Verdichtung und Verstädterung überwunden werden, rein normative Regelungen reichen nicht. Damit die Nachfrage vermehrt in die Gebiete der inneren Korridore gelenkt werden kann, gewinnt die qualitative Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsraumgestaltung an Bedeutung.

- **Äussere Korridore und ländliche Räume – Entwicklungschancen nutzen und Regionalzentren stärken:** Aktuell konzentriert sich die räumliche Entwicklung stark auf die Gemeinden im Umfeld von Basel. Zur Vermeidung einer einseitig auf die Agglomeration Basel ausgerichteten Raum- und Verkehrsentwicklung besteht vor allem in Gemeinden der äusseren Korridore der Bedarf an eigenständigen Teilräumen mit starken Regionalzentren, die regionale Arbeitsplätze und Grundversorgung sichern. Für den ländlichen Raum muss die Raumstrategie die Voraussetzungen schaffen, dass eine weitere Entwicklung möglich ist und die Chancen verstärkt genutzt werden können. In regionalen Entwicklungskonzepten gilt es die entsprechenden Strategien zu konkretisieren. Dabei sind insbesondere die lokalen Arbeitsplätze, der Erhalt attraktiver Landschaften und die Abstimmung zwischen Freizeitgestaltung und Land-/ Waldwirtschaft wichtig.
- **Wirtschaftsräume und Arealentwicklung:** Die Bereitstellung eines ausreichenden Flächenangebots für die Wirtschaft ist eine grundlegende Voraussetzung zur Sicherstellung des kantonalen Wohlstands und der regionalen Eigenständigkeit. Handlungsbedarf besteht beim Angebot zusammenhängender Flächen für mittlere und grössere Betriebe und bei der Umnutzung nicht mehr genutzter Gebiete. Dabei stehen Mischnutzungen oft im Vordergrund. Aber auch reine Arbeitsplatzgebiete sind zu sichern. Bei arbeitsplatz- und verkehrsintensiven Nutzungen besteht die Herausforderung in einer möglichst attraktiven ÖV-Erschliessung.

Natur und Landschaft

- **Kulturlandverlust:** Das Siedlungsflächenwachstum und der Bau von Verkehrsinfrastrukturen sind Treiber für den anhaltenden Kulturlandverlust. Dessen Eindämmung bleibt eine Daueraufgabe der Raumplanung.
- **Zunehmender Nutzungsdruck:** Durch Land- und Waldwirtschaft, Freizeit- / Erholungsnutzungen und Infrastrukturausbau ist die Landschaft einem zunehmenden Nutzungsdruck ausgesetzt. Die Entwicklungsgebiete der inneren (und tlw. äusseren) Korridore sind davon stärker betroffen als die übrigen ländlichen Gebiete. Auch innerhalb einzelner Nutzungen nehmen die Konfliktpotenziale zu (z.B. verschiedene Freizeit- und Erholungsformen im Wald).
- **Freiraumgestaltung in dichten Siedlungsgebieten:** In urbanen Gebieten der inneren Korridore, wo der direkte Zugang zu grösseren Landschafts- und Naturräumen eingeschränkt ist, sind attraktiv gestaltete Grün- resp. Freiräume immer wichtiger.
- **Fragmentierung, abnehmende biologische und landschaftliche Vielfalt:** In den dicht besiedelten Gebieten äussert sich der Kulturlandverlust insbesondere in der Zerschneidung und Fragmentierung verbleibender Landschaftsräume. Deswegen und auch wegen des zunehmenden Nutzungsdrucks nimmt die biologische und landschaftliche Vielfalt gesamthaft noch immer ab.

Verkehr

- **Abstimmung Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung:** Die Siedlungsentwicklung in Gebiete bester Verkehrserschliessung zu lenken, insbesondere entlang den S-Bahn- und Tramlinien, bleibt eine zentrale raumplanerische Herausforderung. Hinzu kommt die Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern. Vor allem die Abstimmung zwischen Bahn-, Bus- und Tramangeboten und die Integration multimodaler Angebote (P&R, B&R) im Sinne von ÖV-Drehscheiben ist auf dem Hintergrund eines insgesamt hohen Ausbaustandards im basellandschaftlichen Verkehrsangebot immer wichtiger. Zugleich ergeben sich daraus zahlreiche städtebauliche Chancen.
- **Sicherstellung Funktionsfähigkeit übergeordnetes Strassennetz:** Die Kapazitätsengpässe auf dem HLS-Netz reduzieren dessen Entlastungswirkung und erhöhen damit den verkehrlichen Druck auf das untergeordnete Strassennetz. Neben gezielten Engpassbeseitigungen ist ein Verkehrsmanagement, insbesondere an den Schnittstellen der verschiedenen Strassenkategorien gefragt, das eine optimale Ausnutzung der Strassenkapazitäten sicherstellt. Die Kapazitätsengpässe auf dem Kantons- und Gemeindestrassennetz haben eher räumlich und zeitlich lokalen Charakter. Die Herausforderung besteht auch hier über Steuerungsmassnahmen möglichst den Verkehrsfluss zu gewährleisten ohne neue Kapazitäten (und Mehrverkehr) zu schaffen. Punkto Finanzierung gewinnt auf dem Hintergrund der immer intensiveren Nutzung der Strasseninfrastruktur der Substanzerhalt an Bedeutung.
- **Ausbau trinationale S-Bahn und Tramnetz als Rückgrat der Siedlungsentwicklung:** Im öffentlichen Verkehr ist der Angebotsausbau der trinationalen S-Bahn auf einen ¼h-Takt in den inneren Korridoren geplant. Die Herausforderung besteht in der zeitnahen Realisierung der dafür notwendigen Infrastrukturausbauten im Basler Bahnknoten und auf den Zulaufstrecken. Beim Ausbau der trinationalen S-Bahn sind die Zersiedlungseffekte zu beachten. Die weitere Entwicklung soll möglichst konzentriert um die Bahnhöfe erfolgen. Der weitere Ausbau des Tramnetzes ist insbesondere auf Achsen ohne S-Bahn (Leimental / Allschwil) und zur Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete von grosser Bedeutung (v.a. Dreispitz und Salina Raurica).
- **Weiterentwicklung Radroutennetz:** Das kantonale Radroutennetz gilt es weiterzuentwickeln und neuen Bedürfnissen, bspw. denen von Elektro-Velofahrenden, anzupassen. Damit das Velo in urbanen Gebieten künftig vermehrt eine Rolle als echte Alternative zu MIV und ÖV spielen kann, müssen die Routen sicher, direkt und schnell befahrbar sein.
- **Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität:** Die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel fördert einen nachhaltigen und situationsgerechten Verkehrseinsatz. Die Digitalisierung und Vernetzung des Alltags unterstützt dies. Das aktuelle Angebot an den Schnittstellen zwischen Fuss- und Veloverkehr und ÖV (B+R) sowie zwischen MIV und ÖV (P+R) ist uneinheitlich. Für den Kanton besteht die Herausforderung, das Angebot durch qualitätsvolle Ausgestaltung und Vereinheitlichung der Infrastruktur als auch durch eine verbesserte Information (zu vorhandenen Abstellplätzen, Fahrplänen, Echtzeit-Reiseinformationen, etc.) attraktiver zu gestalten.

Ver- und Entsorgung

- **Grundwasserschutz und Trinkwasserversorgung:** Der Schutz des Grundwassers ist für die langfristige Trinkwasserversorgung eine Daueraufgabe der Raumplanung. Siedlungsdruck, verstärkte Bauaktivitäten im Untergrund (Siedlung und Verkehr) sowie der Verdichtungsanspruch in den inneren Korridoren führen dazu, dass die Herausforderungen im Bereich Wasserversorgung und Entsorgung zunehmen. Die entsprechenden Richtplan-Objektblätter gilt es zu prüfen.
- **Nachhaltige Energieversorgung und Landschaftsschutz:** Grössere Infrastrukturbauten und –anlagen mit starker Standortgebundenheit sind seit jeher eine raumplanerische Herausforderung. Mit der Ausrichtung der Energieversorgung auf einen nachhaltigeren und ökologischeren Pfad dürfte diese Herausforderung an Gewicht gewinnen. Dies betrifft die Weiterentwicklung der bestehenden Infrastrukturnetze (Strom, Gas etc.) und mögliche neue Bauten und Anlagen zur Energieproduktion. Bereits Gegenstand sind die Herausforderungen bei der Diskussion um mögliche Standorte für Windkraftanlagen. Solche Projekte erfordern eine Abwägung des erwünschten Landschaftsschutzes und eine möglichst sorgfältige Eingliederung in die Umgebung.
- **Deponiestandorte:** Im Bereich der Entsorgung ist der Bedarf an Deponiestandorten für Bauschutt und unverschmutzten Aushub nicht gedeckt. Ein grosser Teil der anfallenden Mengen wird in den süddeutschen Raum exportiert. Die Standortevaluation verfolgt einen grundsätzlich regionalen Ansatz (Vermeidung von Transporten durch den Kanton), ist aber noch nicht abgeschlossen.

Fazit und regionale Verortung

Die massgebende Herausforderung für das Raumkonzept Basel-Landschaft bleibt die Steuerung der Nachfrage nach zusätzlichen Siedlungsflächen in Verbindung mit der hohen individuellen Mobilität. Die Lenkung dieses Wachstums ist deshalb gefragt, um dem Zersiedelungstrend der letzten Jahrzehnte entgegenzuwirken und die vorhandenen Infrastrukturen optimal auszulasten. In urbanen und suburbanen Gebieten rücken die Verdichtung und die zeitgemässe Umgestaltung der bestehenden Siedlungen in den Vordergrund. Der Ausgleich der unterschiedlichen regionalen und kommunalen Entwicklungspotenziale in Form überkommunaler Ausgleichsmechanismen wird zudem ein wesentliches Thema sein.

Die folgende Übersicht fasst die zentralen raumplanerischen Herausforderungen nach regionalen Handlungsräumen zusammen:

Synthese Herausforderungen						
Herausforderung	Leimental	Birstal	Laufental	Rheintal-Hüften	Liestal / Frenkental	Oberes Baselbiet
REGIONALE PLANUNG UND KOORDINATION						
Institutionalisierung der überkommunalen Zusammenarbeit in regionalen Handlungsräumen						
Festigung der trinationalen Zusammenarbeit im AP Basel						
SIEDLUNG						
Urbane und suburbane Räume – qualitativ hochstehende Siedlungsverdichtung						
Äussere Korridore und ländliche Räume – Entwicklungschancen nutzen und Regionalzentren stärken						
Wirtschaftsräume und Arealentwicklung						
NATUR UND LANDSCHAFT						
Allgemeiner Kulturlandverlust						
Zunehmender Nutzungsdruck						
Freiraumgestaltung in dichten Siedlungsgebieten						
Fragmentierung, abnehmende biol. und landschaftl. Vielfalt						
VERKEHR						
Abstimmung von Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung						
Sicherstellung Funktionsfähigkeit übergeordnetes Strassennetz						
Ausbau trinatl. S-Bahn u. Tramnetz als Rückgrat der Siedlungsentw.						
Weiterentwicklung Radroutennetz						
Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität						
VER- UND ENTSORGUNG						
Grundwasserschutz und Trinkwasserversorgung						
Nachhaltige Energieversorgung und Landschaftsschutz						
Deponiestandorte						

Tabelle 6 Herausforderungen: Einschätzung des Handlungsbedarfs in den regionalen Handlungsräumen (mässiger Handlungsbedarf, mittlerer Handlungsbedarf, hoher Handlungsbedarf). Es handelt sich jeweils um eine relative Einschätzung gegenüber den anderen Handlungsräumen ohne absolute Beurteilung des Handlungsbedarfs.

3. Raumentwicklungsstrategie

Im Folgenden werden entlang der vom Bund geforderten Mindestinhalte¹⁴ die Aussagen des kantonalen Raumkonzepts festgelegt und erläutert. Jeweils zu Beginn der Unterkapitel werden Formulierungen für → „Planungsgrundsätze“ und „Planungsanweisungen“¹⁵ vorgenommen.

3.1. Leitsätze der räumlichen Entwicklung

→ **Planungsgrundsatz:** Die räumliche Entwicklung im Kanton Basel-Landschaft orientiert sich an sechs Leitsätzen. Diese verfolgen das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Entwicklung sowie das spezifische raumplanerische Ziel der haushälterischen Nutzung des Bodens und der Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten (RPG Art. 1).

Leitsatz 1: Der Kanton Basel-Landschaft unterstützt mit einem geeigneten Flächenangebot die Wirtschaftsentwicklung und ist ein attraktiver Wohnstandort.

Erläuterung: Der Kanton will mit dem Raumkonzept auch für künftige Generationen einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum sicherstellen. Mit Massnahmen der Raumplanung lassen sich auch Standortfaktoren wie Wohnqualität, Kulturlandschutz, Kultur- und Freizeitangebote oder Sicherheit im öffentlichen Raum beeinflussen. Der Kanton Basel-Landschaft soll ein Kanton mit abwechslungsreichen Siedlungsstrukturen in enger Beziehung zur Landschaft bleiben.

Zur Sicherstellung der kantonalen Wertschöpfung und der regionalen Eigenständigkeit muss die Wohnraumentwicklung mit einem geeigneten Flächenangebot für die Wirtschaft verknüpft sein. Um mittel- und langfristig ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohn- und Arbeitsnutzungen sicherzustellen, hat der Schutz von strategischen Arbeitszonen eine hohe Bedeutung. Vorrangig zu entwickeln sind die im Richtplan definierten Entwicklungsschwerpunkte in Bahnhofsgeländen (Richtplankapitel S2.3) sowie die Arbeitsgebiete von kantonomer Bedeutung (S4.1).

Für die wirtschaftliche Entwicklung sind auch funktionierende Verkehrsnetze zentral. Der Kanton setzt sich für genügende Kapazitäten auf dem übergeordneten Netz ein (Autobahnen, Schienen-Fern- und Güterverkehr), für verbesserte intermodale Güterumschlagsknoten und stellt die Zugänge des Wirtschaftsverkehrs zu den Arbeitsplatzgebieten auch auf den untergeordneten Netzen sicher. Dabei können Zielkonflikte mit den Ansprüchen der lokalen Wohnbevölkerung entstehen. Diese sind durch zeitlich und räumlich angepasste Verkehrssteuerungs- und -gestaltungsmaßnahmen zu lösen.

¹⁴ ARE „Ergänzung des Leitfadens Richtplanung“, Entwurf für das Vernehmlassungsverfahren, August 2013.

¹⁵ Behördenverbindlicher Teil des neuen Richtplankapitels Raumkonzept BL. Im Gegensatz zu den Herausforderungen in Kapitel 2, dessen Essenz als nicht-behördenverbindlicher Teil ins Richtplankapitel übernommen werden.

Leitsatz 2: Der Kanton Basel-Landschaft verstärkt die Zusammenarbeit in funktionalen regionalen Handlungsräumen und nimmt eine aktive Rolle im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Agglomerations- und Metropolitanraum Basel sowie Oberrheinkonferenz wahr.

Erläuterung: Mit der verstärkten Zusammenarbeit verfolgt der Kanton die Ausrichtung der räumlichen Planung auf funktionale Räume. Damit verknüpft ist die Erwartung an die Gemeinden, ihre Entwicklung in einem regionalen Kontext zu sehen und entsprechend zu koordinieren. Diese Koordination erfolgt in den regionalen Handlungsräumen und auch zwischen den Handlungsräumen. Sie stärkt die regionale Eigenständigkeit und soll eine haushälterische Ressourcennutzung fördern.

Wo Konzentration in der einen Gemeinde Verzicht andernorts bedeutet, setzt sich der Kanton für den (planerischen und finanziellen) Ausgleich unterschiedlicher Entwicklungsperspektiven ein. Der Kanton schafft die gesetzlichen Grundlagen und entwickelt die Instrumente für die Planung in den regionalen Handlungsräumen (insbesondere im zukünftigen Gemeinderegionengesetz).

Grossräumig dient die Zusammenarbeit mit den umliegenden Kantonen bzw. Landesteilen von Deutschland und Frankreich der Stärkung des Lebens- und Wirtschaftsraums Nordwestschweiz, insbesondere in Fragen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Der Kanton nimmt im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel und den weiteren Gremien der Oberrheinkonferenz und des trinationalen Metropolitanraums Basel eine aktive Rolle wahr.

Leitsatz 3: Der Kanton Basel-Landschaft stimmt die Verkehrsentwicklung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung ab. Bahn- und Tramkorridore sind das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

Erläuterung: Der Kanton setzt sich für eine integrierte Siedlungsentwicklung ein, mit möglichst hoher Konzentration verschiedener Nutzungen und damit kurzen Wegen. Die Voraussetzungen dazu sind in den Gemeinden der inneren Korridore besonders gut. Trotzdem werden auch in Zukunft die wenigsten Leute am selben Ort wohnen, zur Schule gehen, arbeiten, ihre Freizeit verbringen und einkaufen. Immerhin schafft aber die Siedlungsentwicklung entlang von Bahn- und Tramkorridoren die Voraussetzung für möglichst kurze Wege. Zudem wird mittels Verknüpfung der Verkehrsmittel und Mobilitätsmanagement darauf hingewirkt, die Stärken der einzelnen Fortbewegungsmittel bei der Benutzung zu kombinieren.

Andererseits schafft die verbesserte verkehrliche Erreichbarkeit (insbesondere S-Bahnseitig) die Voraussetzung zur Beanspruchung von Bauland auch an peripheren Lagen. Mit Blick auf diesen Zielkonflikt strebt der Kanton in den äusseren Korridoren und übrigen ländlichen Gebieten eine möglichst gute Anbindung an die Regionalzentren an. Intelligenten Buskonzepten und Angeboten der kombinierten Mobilität kommt dabei eine hohe Bedeutung zu.

Leitsatz 4: Der Kanton Basel-Landschaft lenkt die Siedlungsentwicklung nach innen und erhöht die Siedlungsqualitäten, insbesondere in urbanen Gebieten und Dorfkernen.

Erläuterung: Der Kanton Basel-Landschaft verfolgt eine griffigere Siedlungsbegrenzung und Siedlungsverdichtung im Sinne des revidierten Raumplanungsgesetzes des Bundes (in Kraft seit 1. Mai 2014).

Stadtnahe Gemeinden sind besonders gefordert, ihre Reserven in den bebauten Bauzonen und den Transformationsgebieten zu aktivieren. Bei Einzonungsbedarf ist die Umlagerung von schlecht erschlossenen Bauzonenreserven in gut erschlossene Gebiete zu prüfen.

In den mehrheitlich überbauten urbanen und suburbanen Gebieten der inneren Korridore (Birstal, Leimental / Allschwil, Muttenz bis Liestal) sind die Möglichkeiten für Siedlungserweiterungen beschränkt. Die Verdichtung ihrerseits stellt hohe Ansprüche an die Siedlungsqualitäten: Neubauten und Sanierungen müssen zusätzlichen und zeitgemässen Wohnraum schaffen, der langfristig attraktiv bleibt und verschiedenen Ansprüchen gerecht wird. Daneben ist der Gestaltung der Aussenräume und der Siedlungsdurchgrünung hohe Bedeutung zuzumessen. Die Freiraumgestaltung ist vor allem in den Gemeinden der inneren Korridore sehr wichtig, um die Lebensqualität im direkten Wohnumfeld zu fördern.

Sehr wichtig sind auch die Aufwertungen von Kernzonen. In den Ortskernen besteht die Herausforderung, den Mittelweg zwischen ortsbildverträglicher Nutzung bestehender Gebäude bei gleichzeitiger Aufwertung und Belebung der Dorfkerne durch verbesserte Aufenthaltsqualität und Nutzungsintensivierung zu finden.

Leitsatz 5: Der Kanton Basel-Landschaft lenkt und koordiniert die verschiedenen Funktionen von Landschaften mit dem Ziel einer vielfältigen, ökologisch vernetzten und produktionsfähigen Kultur- und Naturlandschaft bei gleichzeitiger Gewährleistung von Erholungsfunktionen.

Erläuterung: Der Landschaftsraum übt vielfältige und je nach den räumlichen Voraussetzungen unterschiedlich ausgeprägte Funktionen aus. Zwischen Schutzfunktionen (Natur-, Landschafts-, Boden- und Gewässerschutz) und Nutzungen (Land- und Waldwirtschaft, Energie, sowie Erholung und Freizeit) bestehen verschiedene Zielkonflikte, die abzustimmen sind. Die übergeordneten Ziele im Bereich Natur und Landschaft definiert das Gesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG), die „Möblierung“ der Landschaft mit Bauten und Anlagen das Raumplanungsgesetz des Bundes (RPG). Die verschiedenen Ansprüche an die Landschaft koordiniert der Kanton durch die Kennzeichnung von Vorrangfunktionen. Diese dienen als Anhaltspunkte bei raumplanerischen Abwägungsprozessen. In den am dichtesten besiedelten Gebieten der basellandschaftlichen Talachsen wird der Druck auf die verbleibenden Landwirtschaftsflächen durch notwendige Einzonungen, Freizeit- und Erholungsnutzungen immer grösser. Siedlungsorientierte Freiraumgestaltung bei gleichzeitig konsequenter Durchsetzung siedlungsgliedernder Grünzäsuren wird immer wichtiger. Nur so kann die Vorrangnutzung Land- und Waldwirtschaft

nicht nur in weiten Teilen des ländlichen Raums, sondern auch in den Grenzgebieten zu den inneren Korridoren aufrechterhalten werden.

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

Erläuterung: Die Grundversorgung in Basel-Landschaft mit Energie-, Wasser- sowie Telekommunikationseinrichtungen ist grundsätzlich in allen Kantonsteilen sichergestellt. Infrastrukturen für Ver- und Entsorgung sind unverzichtbar, werden aber in der Regel als störend empfunden und können negative Umweltauswirkungen haben. Substanzerhalt und weitere Ausbauten sind deshalb umwelt- und landschaftsverträglich zu gestalten.

Nationale und kantonale Energiestrategien setzen vermehrt auf den Einsatz erneuerbarer Energiequellen. Die Strategie zur Baselbieter Energiepolitik (18.12.2012) zielt auf einen Anteil von 40% erneuerbarer Energien bis ins Jahr 2030. Neue Wind- und Solaranlagen sowie ein weiterer Ausbau der Wasserkraft können jedoch mit bedeutenden raumplanerischen Zielkonflikten verbunden sein (Landschaftsschutz, Biodiversität, etc.). Zu deren Abstimmung sind kantonsspezifische Kriterien zu entwickeln und regionsspezifisch anzuwenden. Potenzialgebiete für Windparks sind richtplanerisch festgesetzt.

Die Ausscheidung weiterer Deponien und Abbaustellen erfolgt zur Sicherstellung einer gewissen Entsorgungsautarkie sowie zur Vermeidung von langen Transporten auf regionaler Ebene. Geeignete neue Deponiestandorte im Kanton sind zu suchen und räumlich festzusetzen.

Der Schutz des Grundwassers ist für die langfristige Trinkwasserversorgung eine Daueraufgabe der Raumplanung. Infolge des anhaltenden Siedlungsdrucks und der verstärkten Bauaktivitäten im Untergrund nimmt die Bedeutung von Massnahmen des Grundwasser- und Gewässerschutzes wieder zu. Die richtplanerischen Festsetzungen der entsprechenden Schutzgebiete und Entsorgungssysteme gilt es auf dem Hintergrund der neuen Entwicklungsziele des Raumkonzepts zu überprüfen.

3.2. Positionierung des Kantons

Planungsgrundsatz: Der Kanton Basel-Landschaft positioniert sich als starker Partner im trina-tionalen Oberrhein-, Metropolitan- und Agglomerationsraum Basel, unterstützt die fachliche Koordination in der Nordwestschweiz und organisiert die kantonsinterne Zusammenarbeit in regionalen funktionalen Handlungsräumen.

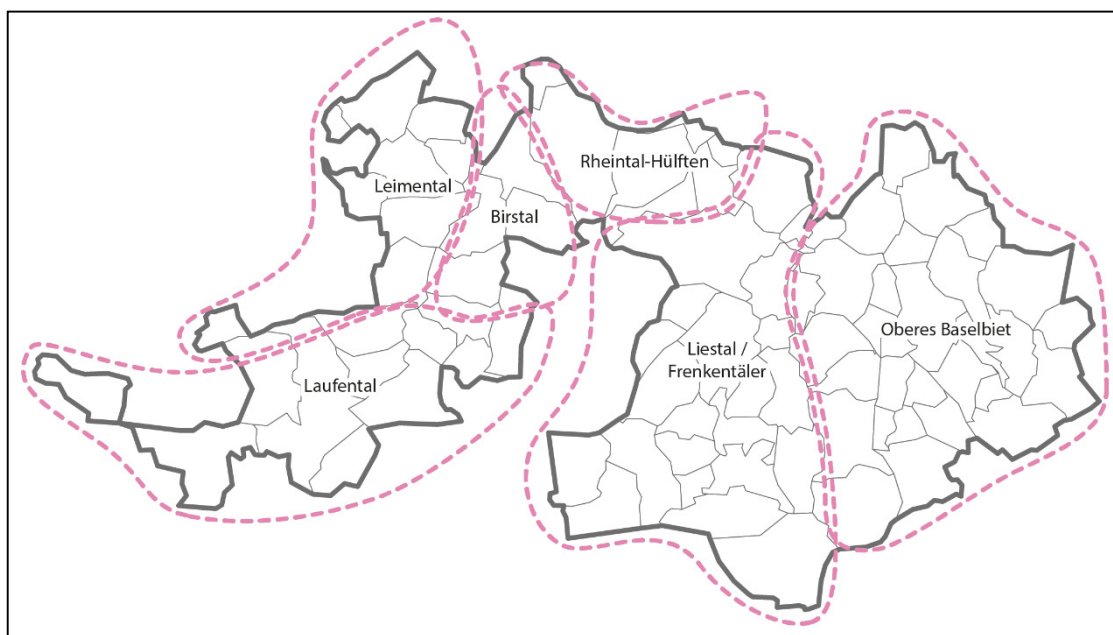
→ Leitsätze 1, 2

Das Thema Positionierung und Zusammenarbeit (kantonsintern und -extern) ist gegenüber dem KORE 2001 deutlich stärker zu gewichten. Das Raumkonzept verdeutlicht sowohl funktionale Handlungsräume innerhalb des Kantons als auch Zusammenarbeitsräume und Beziehungen auf kantonsübergreifender, grossräumiger Ebene.

3.2.1. Regionale Handlungsräume

Die im Rahmen des Prozesses „Avenir BL-Gemeinden“ verabschiedete Charta von Muttenz (vom 16.6.2012) hält in Grundsatz 3 fest, dass „die Gemeinden in funktionalen Lebens- und Wirtschaftsräumen denken“. Mit den vorgeschlagenen multifunktionalen Zusammenarbeitsregionen wird dieses Ziel konkretisiert. Das kantonale Raumkonzept übernimmt diesen Vorschlag weitgehend als Basis für eine verstärkt regional abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung. Die Handlungsräume werden gemäss Figur 30 abgegrenzt, wobei die Grenzen bewusst unscharf gezogen sind. Doppelmitgliedschaften je nach Themenfeld sollen möglich sein.

Besonders wichtig ist, dass mit der gewählten Raumaufteilung die Zusammenarbeit verbessert werden kann. Der Kanton schafft die erforderlichen Rahmenbedingungen zur Bildung geeigneter Organisationsformen. Die rechtliche Basis dazu schafft das zukünftige Gemeinderegionengesetz. Die definitive Festsetzung des Gemeinderegionengesetzes ist noch ausstehend.



Figur 30 Regionale Handlungsräume.

Die von den Gemeinden vorgeschlagenen funktionalen Zusammenarbeitsregionen orientieren sich sowohl an der Topographie als auch an der Ausrichtung auf ein regionales Zentrum. Im westlichen Kantonsteil stimmen die Teilräume auch gut mit der „Korridorlogik“ des Agglomerationsprogramms überein, indem das Laufental vom Birstal abgetrennt wird. Im östlichen Kantonsteil wird hingegen die „Korridorlogik“ eher durch die Raumtypen (siehe Kapitel 3.3) und deren Abstimmung mit der verkehrlichen Erschliessung im Raumkonzept abgedeckt.

Im Folgenden werden eine kurze Charakterisierung der funktionalen Handlungsräume vorgenommen und die Entwicklungsziele aufgezeigt.

Charakteristik und Handlungsbedarf der regionalen Handlungsräume					
Regionaler Handlungsraum	Räumlicher Koordinationsbedarf und Entwicklungsziele				
Laufental	Die Laufentaler Gemeinden weisen 2015 rund 19'400 Einwohner auf. Die Teilregion hat den höchsten Pro-Kopf-Flächenverbrauch im Kanton (224 m² Nettobauzone pro Einwohner bzw. 45 Einwohner pro Hektare). Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie die untenstehenden Dichteziele übersteigt die Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen 2035 den Bedarf nicht unwesentlich. Im Laufental ist die Herausforderung besonders gross, die Siedlung nach innen zu fördern, um die definierten Dichteziele zu erreichen. Viele der ländlichen Gemeinden bieten attraktive Wohnlagen. In diesen Gemeinden besteht die Herausforderung einer wirksamen Siedlungsbegrenzung und der prioritären Ausschöpfung von Bauzonenreserven innerhalb des Siedlungskörpers. In den Talgemeinden entlang der S3 sind die Potenziale um die Bahnhöfe zu nutzen. Im regionalen Zentrum Laufen liegt der Fokus zudem auf der verdichteten Zentrumsentwicklung und der Flächenverfügbarkeit für wirtschaftliche Nutzungen, um den Anteil der Binnenpendler im Handlungsraum zu halten. Aus verkehrlicher Sicht stehen der Bahnausbau (Doppelspurausbau) im Laufental sowie die Aufwertung der Ortsdurchfahrten der H18 im Vordergrund, solange die Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen nicht absehbar ist. Entwicklungs- und Dichteziele ■ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr <table> <tr> <td>2015: 19'400 Einw.</td><td>2035: 22'200 Einw.</td></tr> <tr> <td>2015: 45 Einw./ha</td><td>2035: 48 Einw./ha</td></tr> </table>	2015: 19'400 Einw.	2035: 22'200 Einw.	2015: 45 Einw./ha	2035: 48 Einw./ha
2015: 19'400 Einw.	2035: 22'200 Einw.				
2015: 45 Einw./ha	2035: 48 Einw./ha				
Birstal	Das Birstal ist ein suburbaner Raum mit einem weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper. Der durchschnittliche Nettobauzonenverbrauch beträgt rund 138 m² pro Einwohner. Dies entspricht 72 Einwohnern pro Hektare (2015). Den im kantonalen Vergleich geringen anteilmässigen Bauzonenreserven stehen bedeutende Innenverdichtungsreserven in überbauten Gebieten gegenüber. Dies gilt nicht nur für die Wohn- und Wohnmischzonen, sondern in besonderem Masse auch für potenzielle Transformationsgebiete. Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie untenstehenden Dichteziele ist die Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen 2035 gegenüber dem Bedarf ausreichend. Jedoch sind erhebliche Anstrengungen bei der Verdichtung bestehender Wohnzonen sowie der Transformation von Arbeitsgebieten und von Gebieten für öffentliche Nutzungen erforderlich. Für die Gemeinden stellt sich die Herausforderung, die bestehende Bebauung längerfristig zu erneuern und gebietsspezifisch zu verdichten. Gleichzeitig müssen in den planerisch bereits gesicherten Freiräumen entlang der Birs, auf dem Bruderholz und Richtung Gempenplateau die starke Freizeitnutzung und die Naturschutzinteressen aufeinander abgestimmt werden (Nutzerlenkung). Akuter als die siedlungsbezogenen Probleme sind die verkehrlichen Herausforderungen. Mehrere wichtige Strassenachsen und Knoten sind in den Hauptverkehrszeiten stark aus- bis überlastet. Verdichtete Wohnnutzungen und Umnutzungen von Arbeitsgebieten müssen diese Ausgangslage berücksichtigen (wenig verkehrsintensive Nutzungen, gute ÖV-Erschliessung, direkter Anschluss an das übergeordnete Strassennetz). Zudem können dank guten topographischen Voraussetzungen verbesserte Radrouten auf radialen Achsen Entlastungen bewirken. Entwicklungs- und Dichteziele ■ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr <table> <tr> <td>2015: 52'800 Einw.</td><td>2035: 60'400 Einw.</td></tr> <tr> <td>2015: 72 Einw./ha</td><td>2035: 78 Einw./ha</td></tr> </table>	2015: 52'800 Einw.	2035: 60'400 Einw.	2015: 72 Einw./ha	2035: 78 Einw./ha
2015: 52'800 Einw.	2035: 60'400 Einw.				
2015: 72 Einw./ha	2035: 78 Einw./ha				

Leimental	Das Leimental ist ähnlich wie das Birstal ein (im nördlichen Teil) mehrheitlich zusammenhängender und direkt an Basel-Stadt anschliessender suburbaner Siedlungsraum, allerdings mit einem deutlich geringeren Flächenanteil an Arbeitszonen. Mit 141 m² Nettowohn-/Wohnmischzonenverbrauch pro Einwohner bzw. 71 Einwohner pro Hektare ist die Dichte fast gleich hoch wie im Birstal. Die vorhandenen Bauzonen sind zu einem grossen Teil überbaut, aber nicht genügend ausgenutzt (innere Reserven). Entsprechend liegt auch hier im stadtnahen Bereich die Herausforderung in der gezielten Verdichtung und Erneuerung der bestehenden Siedlungen. Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie die untenstehenden Dichteziele liegt die Bauzonenkapazität der unüberbauten Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen deutlich unter dem Bedarf 2035. Das Defizit ist durch die Verdichtung bestehender Wohnzonen, die Transformation von Arbeitsgebieten, von Gebieten für öffentliche Nutzungen sowie von Gebieten für Spezialnutzungen zu kompensieren. Daneben muss das Hauptaugenmerk den Freiräumen Bruderholz und Allschwiler Wald gelten. Sowohl die Gestaltung der Übergänge zur Landschaft als auch die Lenkung der Nutzung in diesen stark beanspruchten Freiräumen ist wichtig, um deren landschaftlichen Qualitäten zu erhalten. Im verkehrlichen Bereich ist die Zusammenarbeit mit dem Birstal zwingend, um die aufkommensstarken aber diffusen Verkehrsströme auf den tangentialen Beziehungen möglichst siedlungsverträglich zu bewältigen und den strassengebundenen ÖV konkurrenzfähig zu halten. Besonderes Augenmerk ist auf die Tangentialverbindungen und die Schnittstellen Tangentialverkehr-Radialverkehr zu richten. Entwicklungs- und Dichteziele Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr <table> <tr> <td>2015: 73'600 Einw.</td> <td>2035: 84'200 Einw.</td> </tr> <tr> <td>2015: 71 Einw./ha</td> <td>2035: 76 Einw./ha</td> </tr> </table>	2015: 73'600 Einw.	2035: 84'200 Einw.	2015: 71 Einw./ha	2035: 76 Einw./ha
2015: 73'600 Einw.	2035: 84'200 Einw.				
2015: 71 Einw./ha	2035: 76 Einw./ha				
Rheintal-Hülfen	Das Rheintal bildet das Bindeglied zwischen dem östlichen und westlichen Kantonsteil. Die beiden grossen Gemeinden Muttenz und Pratteln sind wichtige Arbeits- und Versorgungszentren und beidseitig stark mit den Nachbarräumen (Basel-Stadt, Birstal, Liestal) verflochten. Das Rheintal weist mit einem durchschnittlichen Wohn-/Wohnmisch-/Zentrumszonenverbrauch von 118 m² pro Einwohner die höchste Dichte des Kantons auf (85 Einw. pro ha). Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie die untenstehenden Dichteziele ist die Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen 2035 gegenüber dem Bedarf um knapp 1'000 Einwohner zu gering. Dieses Defizit ist durch die Transformation von bebauten Flächen zu kompensieren, wie dies bereits heute im Gebiet Salina Raurica (Augst, Pratteln) vorgesehen ist. Die spezifischen Herausforderungen in diesem Teilraum liegen in der Bewältigung des örtlich starken Verkehrsaufkommens, in der verstärkten (städtebaulichen) Zentrumsentwicklung bzw. Siedlungserneuerung sowie im Erhalt und in der Schaffung von natur- und siedlungsnahen Erholungsräumen. Die Raum- und Verkehrsentwicklung in diesem Raum ist eng an grosse Arealentwicklungen geknüpft (Polyfeld, St. Jakob, Salina Raurica), was als Chance zu verstehen ist. Die Nutzungen (Art, Intensität, Verteilung) können in direkter Abstimmung mit der verkehrlichen Erschliessung geplant werden, wodurch gute Voraussetzungen für hohe ÖV- und LV-Anteile gegeben sind. Andererseits bestehen in der Region Rheintal-Hülfen die grössten Engpässe im übergeordneten Strassennetz mit entsprechendem Druck auf die untergeordneten Verkehrsnetze in den Siedlungsgebieten. Entwicklungs- und Dichteziele Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr <table> <tr> <td>2015: 57'100 Einw.</td> <td>2035: 65'300 Einw.</td> </tr> <tr> <td>2015: 85 Einw./ha</td> <td>2035: 91 Einw./ha</td> </tr> </table>	2015: 57'100 Einw.	2035: 65'300 Einw.	2015: 85 Einw./ha	2035: 91 Einw./ha
2015: 57'100 Einw.	2035: 65'300 Einw.				
2015: 85 Einw./ha	2035: 91 Einw./ha				

Liestal / Frenkentaler	Die bandartig zusammengewachsenen Gemeinden Liestal, Frenkendorf, Füllinsdorf und Lausen bilden zusammen mit den beiden auf Liestal zulaufenden Frenkentalern (Waldenburgertal, Reigoldswilertal) eine räumliche Einheit. Aufgrund des hohen Anteils an ländlichen Gemeinden liegt der durchschnittliche Wohn-/Wohnmischzonenverbrauch von 187 m² pro Einw. (53 Einw. pro Hektare) über dem kantonalen Durchschnitt. Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie die untenstehenden Dichteziele sind eher zu viele Kapazitäten in den Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen vorhanden. Ein Bedarf für weitere Einzonungen ist per Saldo im Raum Liestal / Frenkentaler nicht gegeben. Die Gemeinden um Liestal verbindet die Herausforderung, das Ausgreifen der Siedlungsentwicklung auf die Talflanken zu begrenzen, ältere Siedlungen an zentralen Lagen zu erneuern und zu verdichten sowie die Siedlungsentwicklung gemeindeübergreifend zu koordinieren. Dies beinhaltet insbesondere auch die Sicherung und Aufwertung von talübergreifenden Grünzäsuren, während Liestal – dem Hauptzentrum des Kantons – als Scharniergemeinde in Richtung Olten und Basel insbesondere für die Frenkentaler Gemeinden eine wichtige Rolle spielt. In den Frenkentaler Gemeinden liegt die Herausforderung in einer verstärkten Innenentwicklung. Daneben rückt die Entwicklung von Arbeitsgebieten zur Sicherstellung der regionalen Wertschöpfung und Eigenständigkeit in den Fokus. Attraktive Landschaften sind eine wichtige Standortgunst in diesem ländlich geprägten Handlungsraum. Umso wichtiger ist die regionale Abstimmung bei Interessenskonflikten (z.B. zwischen dem Schutz von BLN-Gebieten und Tagestourismus, insbesondere im Gebiet Belchen-Passwang oder bei zukünftigen neuen Windparks). Verkehrsseitig sind im nördlichen Teil durch die Eröffnung der Hauptstrasse H2 Pratteln – Liestal deutliche Entlastungen zu erwarten. Handlungsbedarf besteht in der Sicherung dieser Entlastungen und in Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr. Ein Teil der ländlichen Gemeinden im Süden verfügt mit der Waldenburger Bahn über eine attraktive ÖV-Anbindung Richtung Liestal. Dagegen kann in den Gemeinden abseits der Bahnstrecke mit dem ÖV nur eine Grundversorgung mit dem Bus sichergestellt werden. Die Verkehre aus den Seitentälern müssen optimal mit den radialen Angeboten in Liestal verknüpft werden. Entwicklungs- und Dichteziele ■ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">2015: 44'400 Einw.</td> <td style="width: 50%;">2035: 50'800 Einw.</td> </tr> <tr> <td>2015: 53 Einw./ha</td> <td>2035: 58 Einw./ha</td> </tr> </table>	2015: 44'400 Einw.	2035: 50'800 Einw.	2015: 53 Einw./ha	2035: 58 Einw./ha
2015: 44'400 Einw.	2035: 50'800 Einw.				
2015: 53 Einw./ha	2035: 58 Einw./ha				
Oberes Baselbiet	Dieser grosse Handlungsraum umfasst mit Ausnahme von Sissach und Gelterkinden ausschliesslich ländliche (Klein-)Gemeinden. Dichtemässig ist dieser Teilraum mit den Handlungsräumen Laufental und Liestal/Frenkentaler vergleichbar (200 m² Wohn-/Wohnmischzonen pro Einw. bzw. 50 Einw. pro Hektare). Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie untenstehenden Dichteziele sind eher zu viele Kapazitäten in den Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen vorhanden. Die spezifische Herausforderung besteht darin, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, um die definierten Dichteziele zu erreichen. Viele dieser Gemeinden verbindet eine ähnliche Ausgangslage mit strukturellen Lasten und wenig wirtschaftlicher Dynamik. Die weitere Entwicklung der Regionalzentren Sissach und Gelterkinden ist für die Region sehr wichtig. Eine hohe Standortgunst ergibt sich zudem aus der Kombination von attraktiven Landschaften, Ruhe und gleichzeitig nicht allzu weiter Entfernung bzw. guter Erschliessung zu den Arbeitszentren des Metropolraums Basel. Aus Sicht der Raumentwicklung liegt die Herausforderung für die ländlichen Gemeinden in der Siedlungsbegrenzung und Reduktion des spezifischen Flächenverbrauchs. Gleichzeitig ist zur Stärkung der regionalen Wirtschaft (insbesondere im gewerblichen Bereich) eine verstärkte gemeindeübergreifende Koordination gefragt (bspw. mit dem Ziel regionaler Arbeitsgebiete). Verkehrlich ist der ländliche Raum weiterhin auf den MIV als wichtigstes Verkehrsmittel angewiesen. Der Substanzerhalt des Strassennetzes bleibt vorrangiges Ziel. Handlungsbedarf besteht aber auch bei der Förderung des kombinierten Verkehrs, beispielsweise				

durch Park + Ride, und bei der Sicherstellung möglichst attraktiver ÖV-Verbindungen in die regionalen Zentren Sissach und Gelterkinden.

Entwicklungs- und Dichteziele

- Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr

2015: 37'600 Einw.

2035: 43'050 Einw.

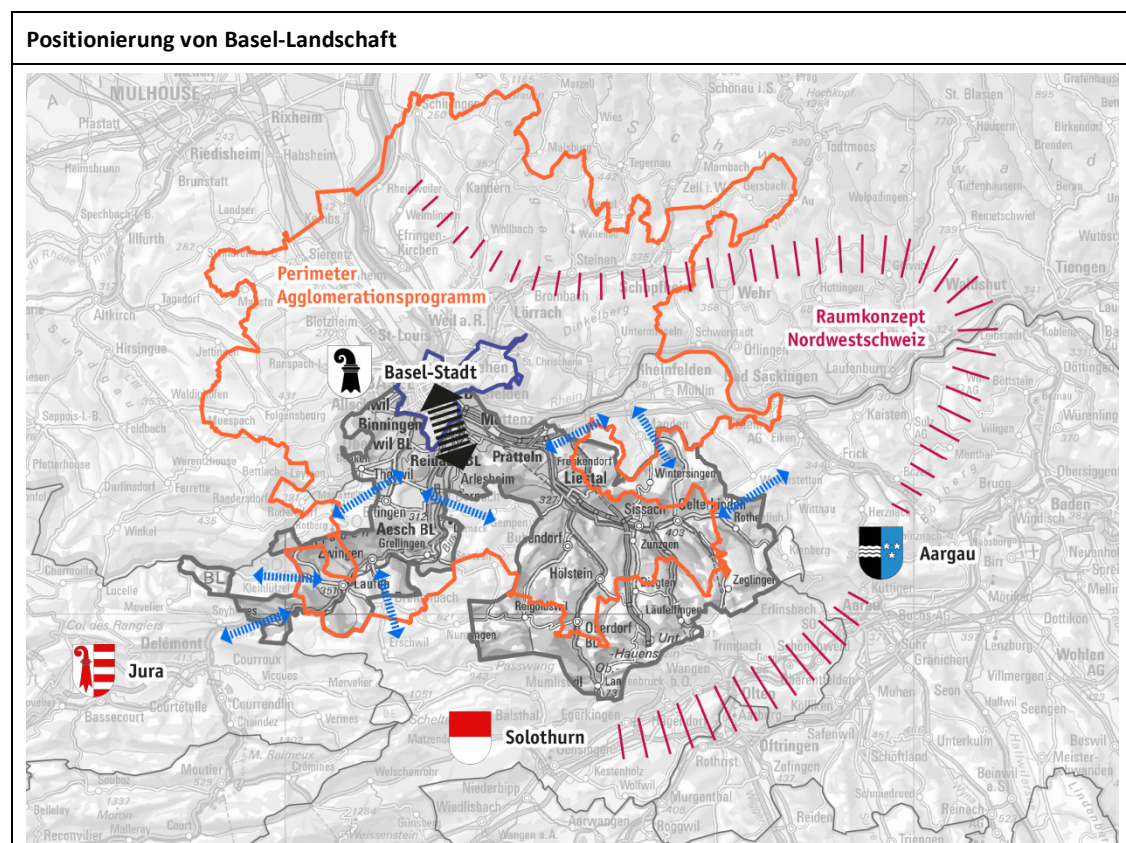
2015: 50 Einw./ha

2035: 54 Einw./ha

Tabelle 7 Charakterisierung der Handlungsräume, spezifischer Handlungsbedarf und Entwicklungsziele.

3.2.2. Grenzüberschreitende und interkantonale Zusammenarbeit

Bei den kantonsübergreifenden Beziehungen sind die v.a. strategisch ausgerichteten grossräumigen von den eher sachbezogenen und räumlich begrenzteren (bi-)kantonalen Beziehungen zu unterscheiden. Die grossräumige Positionierung definiert das Rollenverständnis innerhalb der Nordwestschweiz sowie die Aussenwahrnehmung im nationalen und internationalen Standortwettbewerb (z.B. im Bereich des Fernverkehrs). Dagegen fokussiert die auf Teilgebiete der einzelnen Nachbarkantone ausgerichtete Zusammenarbeit auf themenspezifische Fragestellungen mit regionalem Charakter.



Figur 31 Grossräumige grenzüberschreitende Positionierung und interkantonale Zusammenarbeit (wobei schwarzer Pfeil: prioritäre Zusammenarbeit mit Basel-Stadt, blaue Pfeile: regionale und sachbezogene bikantonale Zusammenarbeit in den Grenzgebieten)

Den übergeordneten Perimeter für die grossräumige Positionierung bildet der trinationale Metropolitanraum Basel gemäss Raumkonzept Schweiz. In diesem Raum positioniert sich Ba-

sel-Landschaft als vielfältiger Wohn-, Arbeits- und Landschaftskanton mit sehr intensiven und engen Beziehungen zu Basel-Stadt. Die Koordination von raumstrategischen Fragen erfolgt schwergewichtig auf zwei Ebenen:

- **Agglomerationsprogramm Basel:** Mit dem Agglomerationsprogramm Basel hat der trinationale Perimeter (CH/D/F) an Bedeutung gewonnen und ist neben den Beziehungen zu Basel-Stadt mittlerweile wichtigster kantonsübergreifender Handlungsraum für Basel-Landschaft. Der Perimeter ist weitgehend deckungsgleich mit dem Metropolitanraum Basel als zentraler Handlungsraum für Basel-Landschaft gemäss Raumkonzept Schweiz. Die Beziehungen zu den Grensräumen in Deutschland und Frankreich werden intensiv über die Gremien der Agglomeration Basel gepflegt.
- **Raumkonzept Nordwestschweiz:** Mit dem Raumkonzept NWCH+ haben die beteiligten Kantone SO, AG, BS und BL sowie der Regionalverband Hochrhein-Bodensee¹⁶ ihren Willen zur stärkeren Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten unterstrichen. Diese Ebene ist die adäquate Plattform zur Abstimmung der Nordwestschweizerischen Planungsinteressen. Die Zusammenarbeit findet primär auf der Fachebene statt (z.B. in Form von periodisch stattfindenden Planertreffen).

Die Zusammenarbeit mit den benachbarten Kantonen bzw. Kantonsgebieten ist nebst dem Fokus auf Basel-Stadt aufgrund von Topographie und funktionalen Verflechtungen regional unterschiedlich ausgeprägt.

- **Kanton BS:** Die Beziehungen der zwei Halbkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sind sehr eng, die raumplanerische Zusammenarbeit findet z.B. in der Regionalplanungsstelle beider Basel (RPS) statt. Eine enge fachliche Zusammenarbeit ist unerlässlich, um den Herausforderungen der Stadt-Umland-Situation gerecht zu werden. Typische aktuelle Beispiele mit Koordinationsbedarf sind die Weiterentwicklung des Tramnetzes (Tramkonzept 2020) oder die Einführung eines regionalen Verkehrsmanagements und einer harmonisierten Parkraumpolitik.
- **Kanton SO (Dorneck / Thierstein)** Die räumliche Verzahnung der solothurnischen Bezirke Dorneck und Thierstein mit dem westlichen basellandschaftlichen Kantonsteil geht mit starken und vielfältigen Verflechtungen einher (Arbeit, Freizeit, Bildung, Versorgung etc.). Mit Arlesheim und Dornach besteht sogar ein kantonsübergreifender suburbaner Raum. Die Zusammenarbeit erfolgt bedarfs- und themenorientiert mit übergeordneter Abstimmung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel.
- **Kanton AG (Fricktal-Bötzberg):** Die Beziehungen zwischen dem Baselbiet und den aargauischen Nachbarsregionen sind aufgrund der geografischen Bedingungen von mittlerer Intensität und eher auf lokale wirtschaftliche Verflechtungen beschränkt (mit Ausrichtung auf Rheinfelden). Die räumliche Abstimmung – insbesondere bezüglich weiterer Entwicklung der trinationalen S-Bahn Basel – erfolgt vor allem im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

¹⁶ D.h. ohne Beteiligung der französischen Nachbarsgebiete.

- **Kantone SO (Thal / Gäu / Niederamt):** Die Beziehungen zwischen dem Baselbiet und den südlich gelegenen Solothurner Bezirken (Gäu, Thal, Olten) sind aufgrund der Trennwirkung des Juras begrenzt (mit Ausrichtung v.a. auf Olten). Entsprechend besteht nur wenig räumlicher Abstimmungsbedarf, am ehesten in Fragen des öffentlichen Verkehrs.

3.3. Räumliche Differenzierung

Planungsgrundsatz: Der Kanton Basel-Landschaft definiert im Raumkonzept vier Raumtypen im Bereich Siedlung, vier Landschaftstypen sowie ergänzende Festlegungen in den Bereichen Verkehr und Versorgung / Entsorgung. Das Raumkonzept legt pro Raumkonzeptelement allgemeine Ziele, Entwicklungsziele 2035 sowie Planungsgrundsätze fest. Letztere verstehen sich als Handlungsmaximen, wie auf die räumlichen Herausforderungen im Kanton reagiert werden soll.

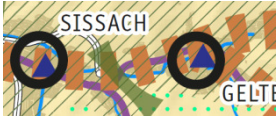
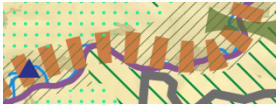
→ Leitsätze 3,4,5,6

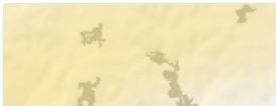
Die Raumtypen und Landschaftstypen sind klar von den funktionalen Handlungsräumen zu unterscheiden. Letztere definieren den regionalen Handlungsperimeter, um gemeindeübergreifende Lösungen zu den räumlichen Herausforderungen zu finden und umzusetzen (siehe Kapitel 3.2.1). Raumtypen und Landschaftstypen sind demgegenüber nicht funktional bestimmt, sondern aufgrund vergleichbarer Charakteristika, Herausforderungen und Zielen in den Bereichen Siedlung bzw. Natur und Landschaft. Somit sind Raum- und Landschaftstypen gesamtkantonal und nicht regionsspezifisch definiert. Die Raumtypen Basel-Landschaft orientieren sich stark am Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel. Die Strategiekarte in Kapitel 4 zeigt die Raumtypen, die Landschaftstypen und die funktionalen Handlungsräume in ihrer Überlagerung.

Im Verkehrsbereich konzentriert sich das Raumkonzept auf die übergeordneten Strassen- und Schienennetze. Weitergehende Differenzierungen werden in der kantonalen Mobilitätsstrategie vorgenommen¹⁷. Räumliche Festlegungen im Bereich Ver- und Entsorgung erfolgen in den entsprechenden Richtplankapiteln. Hier konzentriert sich das Raumkonzept auf die Formulierung der übergeordneten Planungsgrundsätze.

¹⁷ „Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Landschaft“ Entwurf Stand 12.01.2015.

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
Bereich Siedlung (Raumtypen)	
Verdichtungsräume der inneren Korridore 	Allgemeine Ziele In den Verdichtungsräumen ist stadtnahes Wohnen mit kurzen Wegen möglich. Das Raumkonzept zielt darauf ab, das Bevölkerungswachstum verstärkt in diese Räume zu lenken. Damit verbunden sind das Ziel und zugleich die Herausforderung, durch Siedlungsverdichtung und -erneuerung das Geschossflächenangebot zu erweitern und mit hohen Siedlungs- und Freiraumqualitäten aufzuwerten. Entwicklungs- und Dichteziele 2035 ■ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr ■ 2015: 76 Einw./ha (132 m² WMZ pro Einw) ■ 2035: 82 Einw./ha Planungsgrundsätze a) Siedlungsverdichtungspotenziale sind konsequent zu nutzen, sowohl quantitativ (höhere Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten) als auch qualitativ (städtebauliche Aufwertung). b) Siedlungsflächenerweiterungen in den inneren Korridoren sind möglich, wenn die Nachfrage mit den reinen Verdichtungs- und Umnutzungskapazitäten nicht gedeckt werden kann. Sie erfolgen als Arrondierungen bestehender Siedlungsflächen und weisen bereits eine angemessene ÖV-Erschliessungsgüte auf. c) Siedlungsgliedernde Grün- und Freiräume sind zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen. Sie werden in letzter Priorität eingezont. Der weitere landwirtschaftliche Kulturlandverlust an den Siedlungsrändern ist möglichst zu begrenzen. d) Für wettbewerbsfähige Wirtschaftszweige werden genügend Flächen in den Schwerpunktgebieten Siedlung (Arbeiten und Mischzonen) gemäss Richtplan und Agglomerationsprogramm bereitgestellt (innere und äussere Reserven).  Schwerpunkgebiete Arbeiten (Allschwil, Birsstadt, Schweizerhalle)  Schwerpunkgebiete Arbeiten und Wohnen (Muttentz / Pratteln, Liestal, Salina-Raurica / Kaiseraugst) e) Freizeit- und Einkaufseinrichtungen sind an gut mit ÖV erschlossenen Arealen zu konzentrieren. f) Die Verknüpfung von regionalem und örtlichem ÖV wird in multimodalen ÖV-Drehscheiben optimiert. Der städtische Strassenverkehr wird soweit möglich auf das übergeordnete Netz gelenkt. g) Der stark frequentierte öffentliche Strassenraum wird gestalterisch aufgewertet zugunsten von Fuss- und Veloverkehr, Anwohnerschaft und Arbeitsplätzen.
Haupt- und Regionalzentren 	Allgemeine Ziele Das Hauptzentrum Liestal verfügt über die wichtigsten kantonalen Ausstattungen, um seine Aufgaben als Kantonshauptstadt auch in Zukunft erfüllen zu können. Gleichzeitig erfüllt Liestal die Scharnierfunktion nach Basel (zukünftig mit dem 15 Minutentakt), nach Olten sowie zu den Gemeinden der Frenkentäler. Eine weitere städtebauliche Aufwertung und Nutzungsverdichtungen (insbesondere um das historische „Städtli“ und im Bahnhofsgelände) sowie optimale verkehrliche Anschlüsse sind wesentliche Entwicklungsziele für das

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	Hauptzentrum. Regionalzentren sind die wichtigsten Orte für Beschäftigung, Versorgung, Bildung, Freizeit und Kultur im ansonsten ländlich geprägten Raum. Das Raumkonzept postuliert die Weiterentwicklung und Stärkung dieser Funktionen in Abstimmung mit dem Ziel eines verdichteten, qualitativ hochstehenden Wohnungsbaus sowie einer hohen Qualität der öffentlichen Aussenräume. Öffentlicher Verkehr, Fuss und Veloverkehr geniessen Priorität, wobei die gesamtverkehrliche Erreichbarkeit gewährleistet sein muss. Die Ortszentren sind weiter aufzuwerten. Entwicklungs- und Dichteziele 2035 (Regionalzentren) ■ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr ■ 2015: 61 Einw./ha (165 m² WMZ pro Einw.) ■ 2035: 65 Einw./ha Planungsgrundsätze a) Die funktionalen Ausstattungen in Zentren werden gestärkt und aufeinander abgestimmt (Versorgung, Bildung, Freizeit und Kultur). Dies ermöglicht eine dezentral konzentrierte Versorgung der umliegenden ländlichen Gemeinden. b) Siedlungsverdichtungspotenziale sind konsequent zu nutzen, sowohl quantitativ (höhere Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten) als auch qualitativ (städtebauliche Aufwertung). c) Für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen an zentralen, möglichst bahnhofsnahe Lagen werden planerisch genügend Flächen bereitgestellt. d) Eine hohe verkehrliche Erreichbarkeit wird sichergestellt (Schiene und Strasse), die Verknüpfung von regionalem und örtlichem ÖV optimiert und der städtische Strassenverkehr soweit möglich auf das übergeordnete Netz gelenkt. e) Der stark frequentierte öffentliche Strassenraum wird gestalterisch aufgewertet zugunsten von Fuss- und Veloverkehr, Anwohnerschaft und Arbeitsplätzen. f) Die historischen Ortskerne sind von Durchgangsverkehr zu entlasten, und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist zu verbessern.
Ländliche Entwicklungsachsen (der äusseren Korridore) 	Allgemeine Ziele Mit den ländlichen Entwicklungsachsen wird eine an den Hauptverkehrsachsen (MIV und ÖV) ausgerichtete Siedlungsentwicklung mit guten Voraussetzungen für regionales Gewerbe im Laufental, im hinteren Ergolzthal sowie im Waldenburgerthal verfolgt. Das Ausgreifen der Siedlungen auf die Talflanken soll begrenzt und unter Berücksichtigung einer erkennbaren Strukturierung auf gut erschlossene Lagen entlang der Verkehrsachsen gelenkt werden. Die Regionalzentren versorgen die Gemeinden mit den zentralörtlichen Ausstattungen. Entwicklungs- und Dichteziele 2035 ■ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr ■ 2015: 54 Einw./ha (186 m² WMZ pro Einw.) ■ 2035: 58 Einw./ha

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	Planungsgrundsätze a) Die weitere Siedlungsentwicklung erfolgt möglichst konzentriert innerhalb der bestehenden Siedlungsflächen und an gut mit dem ÖV erschlossenen Arealen (möglichst in Bahnhofsnähe). b) Siedlungsflächenenerweiterungen sind zu vermeiden und festgesetzte Siedlungstrenngürtel bzw. Grünzäsuren sind zu bewahren. c) Die Dorfkerne sind aufzuwerten und möglichst ortsbildverträglich zu verdichten. d) Die Vernetzung von biologisch hochwertigen Gebieten ist zu verbessern (Flora und Fauna). e) Im öffentlichen Verkehr werden eine Verdichtung des S-Bahnangebots und eine optimierte Anbindung an die Zentren verfolgt. Gleichzeitig sind die Angebote der kombinierten Mobilität zu erweitern (Park&Ride, Bike&Ride).
Ländlicher Siedlungsraum 	Allgemeine Ziele Im ländlichen Raum zielt die Raumstrategie auf die Eindämmung der Zersiedelung durch konsequente Siedlungsflächenbegrenzung. Der weitere Kulturlandverlust von Land- und Waldwirtschaft ist zu stoppen. Wichtig ist zudem die Siedlungserneuerung im Bestand und Aufwertung von Dorfkernen. Gleichzeitig sollen die Entwicklungsmöglichkeiten durch Nutzung bestehender Bauzonenreserven an den gut erschlossenen Lagen aufrecht erhalten bleiben. In Entwicklungskonzepten der betroffenen ländlichen Regionen (Laufental, Oberes Baselbiet, Liestal / Frenkentäler) werden die zukünftigen prioritären Handlungsfelder und Entwicklungsgebiete konkretisiert. Wichtiger Standortfaktor im ländlichen Raum ist eine attraktive Landschaft. Die Abstimmung von Landschafts- und Naturschutz mit Erholungsaktivitäten ist sowohl Herausforderung als auch Chance für den ländlichen Raum. Deren Abstimmung ist ebenfalls Gegenstand der ländlichen Entwicklungskonzepte. Entwicklungs- und Dichteziele 2035 ■ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr ■ 2015: 42 Einw./ha (238 m² WMZ pro Einw.) ■ 2035: 45 Einw./ha Planungsgrundsätze a) Die weitere Siedlungsentwicklung erfolgt konsequent innerhalb bestehender Bauzonen. Die Siedlungsflächen insgesamt werden nicht mehr erweitert. Abtausche innerhalb und zwischen Gemeinden zwecks Nutzung gut erschlossener Areale sind aber möglich. b) In abwanderungsgefährdeten peripher gelegenen Gemeinden (v.a. südliche Frenkentäler) sind insbesondere gewerbliche Arbeitsplätze zu sichern und entsprechende Bauzonenreserven gemeindeübergreifend zu koordinieren. c) Ausserhalb der Siedlungsflächen haben Land- und Waldwirtschaft Vorrang. Deren Interessen sind mit den Erholungs- und Freizeitaktivitäten zu koordinieren. d) Der öffentliche Raum in den Dorfkernen ist aufzuwerten. Weiter ist der Dorfkern durch Umnutzung von Ökonomiegebäuden und -teilen zu verdichten.

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	e) Unterhalt und Substanzerhalt der Strassenerschliessung sind zu gewährleisten. f) Das Grundangebot im öffentlichen (Bus-)Verkehr und die Anbindung an die Regionalzentren sind sicherzustellen. Gleichzeitig sind die Angebote der kombinierten Mobilität zu erweitern (Park&Ride, Bike&Ride)
Bereich Natur und Landschaft (Landschaftstypen)	
Landschaft mit Vorrang Natur und Landschaftsschutz 	Allgemeine Ziele Diese Raumkategorie umfasst in generalisierter Form grössere regionaltypische Landschaftsräume mit einem hohen Anteil an richtplanerischen Vorranggebieten (Natur oder Landschaft) und kantonal geschützten Naturobjekten. Das Raumkonzept verfolgt den Erhalt dieser Landschaftsräume mit einer extensiven land- und forstwirtschaftlichen Nutzung. Entwicklungsziele 2035 ■ Erweiterung bestehender kantonomer Schutzgebiete um 10%¹⁸ Planungsgrundsätze a) In Landschaften mit hohem Anteil an Vorranggebieten Natur und Landschaftsschutz erfolgt grundsätzlich keine Siedlungsentwicklung in die Fläche. Die bestehende Gebäudesubstanz ausserhalb der Bauzonen ist landschaftsverträglich zu nutzen oder rückzubauen. b) Land- und Waldwirtschaft erfolgen extensiv mit dem Ziel der Sicherstellung der natürlichen Vielfalt sowie dem Schutz vor Naturgefahren. c) Der Ausbau der erneuerbaren Energieproduktion (Wind, Wasser, Sonne) erfolgt nur in ausgewiesenen Potenzialgebieten. Die Interessen des Landschaftsschutzes und der Energieproduktion sind im Einzelfall gegeneinander abzuwägen. d) Die touristische Nutzung ist mit den Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes abzustimmen. e) In Gebieten mit Naturgefahren ist das Gefährdungs- und Schadenspotenzial in erster Linie durch Anpassung der Nutzung zu verringern (Wohnen, Gewerbe, landwirtschaftliche Betriebsformen, etc.) und erst in zweiter Linie durch bauliche Eingriffe.
Landschaft mit Vorrang Land- und Waldwirtschaft 	Allgemeine Ziele Umfangreiche topographisch geeignete Gebiete im Baselbiet und im Laufental werden intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzt. Das Raumkonzept räumt diesen Nutzungen unter Wahrung einer genügenden ökologischen Vielfalt weiterhin hohe Priorität ein. Erholungs- und Freizeitnutzungen müssen die Bedürfnisse der Forst- und Landwirtschaft respektieren, und die weitere Siedlungsflächenausdehnung ist zu stoppen. Entwicklungsziele 2035 ■ Weiterer Verlust von Kulturland stoppen (1985-2009: -6%)

¹⁸ Nur bezogen auf Naturschutzkategorien mit ‚hartem‘ Schutzstatus, d.h. exklusive BLN-Gebiete.

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	Planungsgrundsätze a) Der schleichende Kulturlandverlust ist zu stoppen. Siedlungsbegrenzungslinien sind konsequent einzuhalten. Die bestehende Gebäudesubstanz ausserhalb der Bauzonen ist landschaftsverträglich zu nutzen oder rückzubauen. b) Naturnahe Produktionsformen sind zu unterstützen und die gross- und kleinräumige ökologische Vernetzung zu verbessern. c) In Gebieten mit Naturgefahren ist das Gefährdungs- und Schadenspotenzial in erster Linie durch Anpassung der Nutzung zu verringern (Wohnen, Gewerbe, landwirtschaftliche Betriebsformen, etc.) und erst in zweiter Linie durch bauliche Eingriffe.
Siedlungsnaher Landschaft 	Allgemeine Ziele Grün- und Freiräume in Siedlungsnähe sind unverzichtbar für eine hohe Lebensqualität. Dies gilt insbesondere in den dicht besiedelten städtischen Räumen der inneren Korridore. Das Raumkonzept strebt den örtlich abgestimmten Schutz und die bewusste Strukturierung und Gestaltung solcher Freiräume an. Hinsichtlich Nutzung des bewirtschafteten Kulturlandes ist in diesem Raumtyp die Interessensabwägung besonders sensibel: Die Naherholungsfunktion ist wichtig, weshalb sich die Land- und Waldwirtschaft auf eine intensivere Naherholungsnutzung einstellen muss (z.B. höher frequentierte Wander- und Radwegnetze). Auf der anderen Seite besteht insbesondere auch in den inneren Korridoren der Anspruch, den weiteren Kulturlandverlust zu vermeiden. Das heisst, Umnutzungen und Verdichtungen sind konsequent auszuschöpfen, bevor neue Einzonungen in Erwägung gezogen werden. Entwicklungsziele 2035 ■ Weiterer Verlust von Kulturland stoppen (1985-2009: -6%) Planungsgrundsätze a) Die Siedlungsbegrenzung zum Erhalt des landwirtschaftlich genutzten Kulturlandes ist zu respektieren, auch bei gleichzeitiger Aufwertung von siedlungsnahen Naherholungsgebieten. Notwendige Siedlungsflächenvergrößerungen der inneren Korridore sind auf die Arrondierung bestehender Siedlungsstrukturen zu konzentrieren. b) Flächenintensive Erholungs- und Freizeitanlagen sind landschaftsverträglich zu gestalten und eine gute ÖV- und Velo-Erschliessung sicherzustellen. c) Siedlungsnaher Gewässer haben als Naherholungsgebiete besonders grosse Bedeutung und sind ökologisch aufzuwerten. Damit werden sie auch für die Naherholung attraktiver.
Siedlungstrenngürtel als Multifunktionalräume 	Allgemeine Ziele Die im kantonalen Richtplan festgesetzten Siedlungstrenngürtel haben das Potenzial, zahlreiche Handlungsfelder zu vereinen. Diese können neben der siedlungsgliedernden Funktion auch ökologische Vernetzungs- und Erholungsfunktionen übernehmen („Multifunktionalräume“) und so eine entsprechende Wertschöpfung für die Bevölkerung generieren. Durch ökologische und landschaftsästhetische Massnahmen sind diese Räume nicht nur zu erhalten, sondern aufzuwerten. Siedlungstrenngürtel sind in den inneren und äusseren Korridoren wichtige Bestandteile einer nachhaltigen Raumentwicklung

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	Entwicklungsziele 2035 ■ Siedlungstrenngürtel als Multifunktionalräume erhalten und aufwerten Planungsgrundsätze - Siedlungstrenngürtel sind freizuhalten und als siedlungsnahe Naherholungsgebiete aufzuwerten. Notwendige Siedlungsflächenerweiterungen der inneren Korridore sind auf die Arrondierung bestehender Siedlungsstrukturen zu konzentrieren. - Die ökologische Vernetzung in Siedlungstrenngürteln ist zu gewährleisten. Dies betrifft sowohl Fauna (Wildtierpassierbarkeit) als auch Flora (ökologische Verbundsysteme). - Siedlungstrenngürtel sind bei notwendigen Siedlungserweiterungen in den inneren Korridoren als letzte Möglichkeit in Betracht zu ziehen.
Bereiche Verkehr und Versorgung / Entsorgung	
Verkehrsachsen: S-Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung 	Allgemeine Ziele Der Kanton Basel-Landschaft richtet das Verkehrsangebot auf die gewünschte Siedlungsentwicklung aus. In den inneren Korridoren soll die S-Bahn verdichtet und die Bahninfrastruktur entsprechend ausgebaut werden. Ergänzend wird das Tramnetz weiter ausgebaut. Zur Entlastung der Siedlungsgebiete wird der Strassenverkehr auf das übergeordnete Netz (insb. Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen) gelenkt. Entwicklungsziele 2035 ■ ¼h-Takt S-Bahn in allen inneren Korridoren, neue grenzüberschreitende Durchmesserlinien mit dem Herzstück trinationale S-Bahn Basel und Erweiterung des Tramnetzes ■ Kapazitätssteigerung auf dem Autobahnnetz und agglomerationsweites Verkehrsmanagement zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes ■ Sicherstellung der dezentralen Verkehrserschliessung im ländlichen Raum (Strassennetz und ÖV-Angebot) Planungsgrundsätze - Die Strassenkapazitäten sind bedarfsgerecht und nach klaren Prioritäten auszubauen. Der Strassenverkehr (Personen- und Güterverkehr) wird so weit möglich auf das übergeordnete Netz gelenkt. - Die Schieneninfrastrukturen werden bedarfsgerecht ausgebaut und das trinationale S-Bahnkonzept wird umgesetzt. Bahn-, Tram- und Busangebote sind aufeinander abzustimmen und ÖV-Drehscheiben auszubauen. - Sichere und attraktive Velo- und Fusswegnetze schaffen die Basis für das Gesamtsystem Verkehr. - Der Kanton schafft die Voraussetzungen, dass die gesamte Wegekette beachtet und spürbar verbessert wird (Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl und kombinierte Mobilität). - Umweltschonende Mobilität wird durch technische Entwicklungen und Innovationen vorangetrieben. Durch Mobilitätsberatung, -information und innovative Verkehrsangebote unterstützen Kanton und Gemeinden diese Entwicklung zusätzlich.

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
Ver- und Entsorgung [ohne Kartensignatur]	Allgemeine Ziele Der hohe Standard zur kantonsweiten Grundversorgung in den Bereichen Energie, Wasser und Telekommunikation ist langfristig sicherzustellen. Die Energieversorgung wird vermehrt auf erneuerbare Quellen ausgerichtet. Neue Anlagen und Infrastrukturen sollen möglichst landschaftsverträglich angeordnet und ausgestaltet werden. Infolge des anhaltenden Siedlungsdrucks und der verstärkten Bauaktivitäten im Untergrund steigt die Bedeutung von Massnahmen des Grundwasser- und Gewässerschutzes, insbesondere von strategischen Grundwasserschutzzonen. Entwicklungsziele 2035 ▪ Die Grundversorgung mit Energie, Wasser und Telekommunikation sowie die Entsorgung sind in allen Kantonsteilen möglichst landschaftsverträglich sichergestellt. Planungsgrundsätze a) Raumansprüche einer verstärkten Energieversorgung aus erneuerbaren Ressourcen (Wind-, Wasser-, Solarenergie und Geothermie) sind mit der Siedlungsentwicklung und dem Landschaftsschutz abzustimmen. b) Für die Entsorgung von unverschmutztem Aushub, Inertstoffen sowie weiteren (nicht verbrennbaren) Abfällen sind geeignete Deponiestandorte auf Kantonsgebiet zu sichern. c) Der Grundwasser- und Gewässerschutz bzw. die Trinkwasserversorgung sind in allen Kantonsteilen sicherzustellen. Die Schutzgebiete und Entsorgungssysteme gilt es mit den Entwicklungszielen gemäss Raumkonzept abzustimmen.

Tabelle 8 Raumkonzeptelemente, deren Entwicklungsziele und Planungsgrundsätze im Sinne von Handlungsmaximen.

3.4. Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Dichteziele

→ **Planungsgrundsatz:** Die Verteilung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum soll im Kanton Basel-Landschaft grundsätzlich gleichmässig erfolgen. Dabei liegen die Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung in den Zentren, den Verdichtungsräumen der inneren Korridore sowie den ländlichen Entwicklungsachsen.

→ Leitsätze 2, 3

Das Raumkonzept muss gemäss Bundesanforderungen Zielvorstellungen bezüglich Volumen und räumlicher Verteilung der angestrebten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung formulieren. Die folgende Tabelle zeigt die bereits in Kapitel 3.3 dargelegten Entwicklungsziele im Überblick. Das Zielwachstum gemäss Regierungsratsbeschluss BL Nr. 257 vom 10. Februar 2015 als Grundlage für die Umsetzung des Raumplanungsgesetzes orientiert sich am hohen Szenario der kantonalen Bevölkerungsprognose 2015-2045 des BFS. Gesamthaft soll die Bevölkerung demnach von 2015 bis 2035 um rund 41'000 Personen wachsen. Das Wachstum soll innerhalb

des Kantons gleichmässig über alle Raumtypen erfolgen. Mit diesem Ziel sind hohe Anforderungen an die Mobilisierung der inneren Bauzonenreserven und der Transformationsgebiete verbunden. Auch im ländlichen Raum soll weiterhin ein Wachstum erfolgen. Dieses soll prozentual gleich gross sein wie in den anderen Raumtypen. Absolut ist das Wachstum aber deutlich geringer als in den inneren Korridoren. Die verfügbaren Bauzonenreserven im ländlichen Raum sind für dieses Wachstum ausreichend.

Kennzahlen Bevölkerungsentwicklung				
Raum	Zustand 2015	Dynamik 2000-2015	Prognosen 2035	
			Trend BL	Ziel BL
Verdichtungsräume der inneren Korridore	191'503	+13'921 (+0.52% p.a.)	206'170 (+0.4% p.a.)	219'040 (+0.72% p.a.)
Regionalzentren	18'267	+2'409 (+1.0% p.a.)	20'200 (+0.5% p.a.)	20'890 (+0.72% p.a.)
Ländliche Entwick- lungsachsen	28'784	+2'074 (+0.52% p.a.)	31'030 (+0.4% p.a.)	32'920 (+0.72% p.a.)
Ländlicher Siedlungs- raum	46'406	+4'391 (+0.7% p.a.)	55'870 (+1.0% p.a.)	53'080 (+0.72% p.a.)
Kanton BL	284'960	-- 22'795 (+0.58% p.a.)	313'270 +28'310 (+0.50% p.a.)	325'930 +40'970 (+0.72% p.a.)

Tabelle 9 Kennzahlen zur Bevölkerungsentwicklung retro- und prospektiv. (Daten: Zielprognosen gemäss RRB BL Nr. 257, Trend = Wüest & Partner Szenario Hoch)

Analoge Prognosewerte für die **Arbeitsplatzentwicklung** gibt es nicht. Die Entwicklung der letzten Jahren verlief unterschiedlich stark (in Anlehnung an die Konjunktur), zwischen 2005 und 2008 sehr dynamisch, nachher stagnierte die Beschäftigtenanzahl. Seit 2012 nimmt diese aber wieder zu. Das Ziel müsste sein, eine zum Bevölkerungswachstum zumindest parallele Arbeitsplatzentwicklung zu erreichen. Und dies nicht nur mengenmässig, sondern auch hinsichtlich der räumlichen Verteilung. Dadurch können die Pendlerwege mit ihren negativen Auswirkungen auf Verkehrskapazitäten und Umweltbelastung reduziert werden. In Anlehnung an die zwischen den Raumtypen gleich verteilte Bevölkerungsentwicklung ergeben sich die folgenden Zielwerte für die Beschäftigtenentwicklung:

Kennzahlen Beschäftigtenentwicklung				
Raum	Zustand 2014	Dynamik 2005-2014	Prognosen 2035	
				Ziel BL
Verdichtungsräume der inneren Korridore	113'280	+13'260 (+1.5% p.a.)		130'410 (+0.72% p.a.)
Regionalzentren	10'404	+330 (+0.4% p.a.)		11'980 (+0.72% p.a.)
Ländliche Entwick- lungsachsen	11'903	+300 (+0.3% p.a.)		13'700 (+0.72% p.a.)
Ländlicher Siedlungs- raum	11'675	-660 (-0.6% p.a.)		13'440 (+0.72% p.a.)
Kanton BL	147'262	-- +13'230 (+1.1% p.a.)		169'530 +22'270 (+0.72% p.a.)

Tabelle 10 Kennzahlen zur Beschäftigtenentwicklung retro- und prospektiv. (Zielprognosen: ARP in Anlehnung an Bevölkerungsziele)

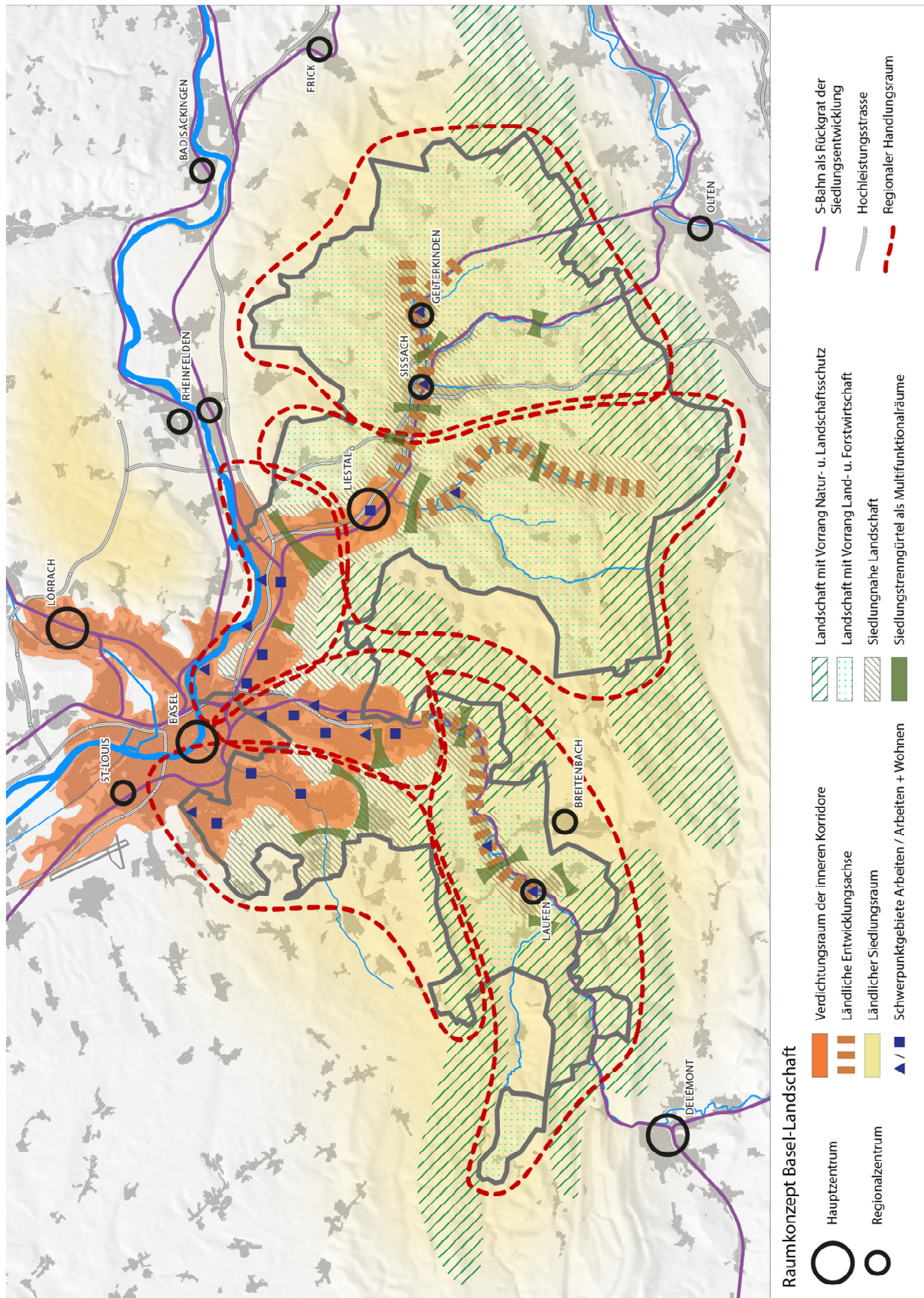
Der mengenmässig mit Abstand grösste Beschäftigtenzuwachs ist in den inneren Korridoren anzustreben. Hier liegen die bedeutenden und am besten erschlossenen strategischen Arbeitszonen gemäss Richtplan und Agglomerationsprogramm. Weitere, eher mittelgrosse Arbeitszonen, liegen in den Korridoren und den Regionalzentren.

Neben den Entwicklungszielen von Bevölkerung und Arbeitsplätzen setzt das Raumkonzept Basel-Landschaft auch Ziele zum Flächenverbrauch bzw. zur **Siedlungsdichte**. Die weitere Entwicklung der Siedlungsflächen ist sowohl im Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum begründet (Struktureffekt), als auch im anhaltenden Flächenverbrauchswachstum pro Person (Wohlstandseffekt). Das Raumkonzept setzt sich das Ziel, über alle Raumtypen und Handlungsräume hinweg eine Verdichtung von +8% für 2035 und +10% für 2040 zu erreichen. Die entsprechenden Kennziffern zeigt die folgende Tabelle.

Dichteziele 2035			
	2015 [m ² WMZ/E]	2015 [E/ha]	2035 [E/ha]
Raumtypen			
Verdichtungsräume der inneren Korridore	132	76	82
Regionalzentren	165	61	65
Ländliche Entwicklungsachsen	186	54	58
Ländlicher Siedlungsraum	238	42	45
Regionale Handlungsräume			
Birstal	138	72	78
Laufental	224	45	48
Leimental	142	71	76
Liestal / Frenkentäler	187	53	58
Rheintal / Hülften	118	85	91
Oberes Baselbiet	201	50	54
Kanton BL total	156	64	69 +8%

Tabelle 11 Siedlungsdichten 2015 und Dichteziele bis 2035 (WMZ = Wohn- und Mischzonen; E = Einw.; B = Beschäftigte).
Hinweis: im Richtplankapitel werden die Zahlen gerundet.

4. Raumkonzeptkarte



5. Rollenteilung und Ausblick

Ein kantonales Raumkonzept als behördenverbindlicher Teil des Richtplans richtet sich in erster Linie an die verschiedenen Verwaltungsstellen des Kantons und soll der internen Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten dienen. Der Kanton ist damit auch in der Lage, seine Interessen in der Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen, den benachbarten Ländern und dem Bund begründet und kohärent zu vertreten.

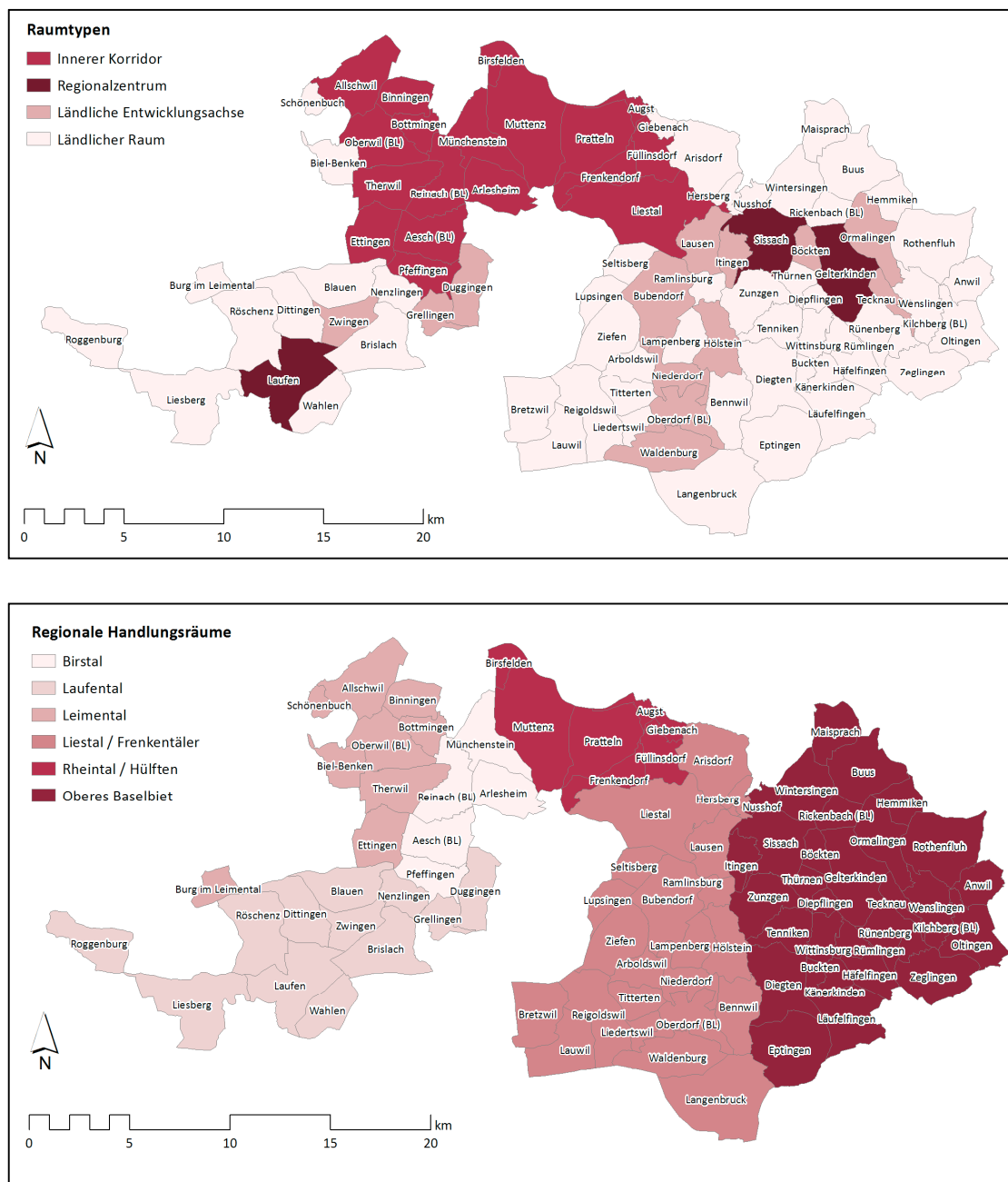
Die Umsetzung des Raumkonzepts erfordert jedoch die enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden, denn mit dem Raumkonzept wird an der grundsätzlichen raumplanerischen Rollenteilung nichts geändert: Die Planungshoheit auf Stufe Nutzungsplanung liegt weiter bei den Gemeinden. Die Akzeptanz des kantonalen Raumkonzepts durch die Gemeinden ist entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung. Entsprechend wird der vorliegende Entwurf zusammen mit dem teilrevidierten Kantonalen Richtplan einer öffentlichen Vernehmlassung unterzogen.

Die Überarbeitung des Richtplans konzentriert sich auf die Objektblätter im Bereich Siedlung entsprechend den Anforderungen im teilrevidierten eidgenössischen Raumplanungsgesetz. Aber auch Objektblätter in anderen Themenbereichen des Richtplans gilt es auf dem Hintergrund der Grundsätze des neuen Raumkonzepts zu überprüfen, so beispielsweise im Bereich des Grundwasserschutzes.

Organisation und Tätigkeitsschwerpunkte der neuen regionalen Handlungsräume gemäss Raumkonzept müssen in den kommenden Jahren konkretisiert werden. Rechtliche Basis dazu ist der Entwurf des neuen Gemeinderegionengesetz. Organisatorisch angedacht sind sogenannte „Regionalkonferenzen“ mit Vertretung aller Gemeindepräsidentinnen und -präsidenten. Die Regionalkonferenzen haben keine hoheitlichen Funktionen. Vielmehr sollen die beteiligten Gemeinden darin ihre Zusammenarbeit koordinieren.

Anhang

Anhang 1: Perimeter Raumtypen und Handlungsräume



Figur 32 Zuordnung der Gemeinden zu Raumtypen (oben) und zu den regionalen Handlungsräumen (unten)