



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.

---

## BESCHLÜSSE

Regierungsratsbeschluss	Nr. 1031	vom 26. Juni 2007
Landratsbeschluss	Nr. 1080	vom 26. März 2009
Bundesratsbeschluss		vom 8. September 2010

## 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 ab-gelehnt	
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, Zubringer Bachgraben - Nordtangente (Objektblatt V 2.1 / Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)	29. Nov. 2016	31. Aug. 2017	20. Dez. 2018
Anpassung 2016 (Raumkonzept, neue Objektblätter S 1.1, S 1.2, S 2.1, S 2.2, S 2.4, S 3.2, diverse Anpassungen an Objektblättern / Richtplan-Gesamtkarte)	29. Aug. 2017	8. Nov. 2018	1. Mai 2019
Anpassung 2017.1, Oberwil – Langmattstrasse (Objektblatt V 2.2 / Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)	5. Juni 2018	31. Jan. 2019 In Referendumsabstimmung vom 24. Nov. 2019 abgelehnt	
Anpassung 2017, Agglomerationsprogramm Basel 3. Generation (Objektblätter V 1.2, V 2.1, V 2.2, V 2.3 / Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)	26. März 2019	13. Feb. 2020	15. April 2021
Anpassung 2018 (Objektblätter S 2.1, S 5.1, S 5.1.1, L 2.3, L 3.1, L 3.4, L 4.1, V 3.1, V 3.2, VE 1.2, VE 3.1, VE 3.2, G 1.2, G 1.3, G 1.P / Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)	18. Juni 2019	25. Juni 2020	26. April 2021
Anpassung 2021 (Objektblätter L 2.2, L 3.4, V 2.1, V 2.2, V 2.3, VE 1.1, VE 2.5 / Richtplan-Gesamtkarte, Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur)	20. Juni 2023	25. Jan. 2024	

# INHALTSVERZEICHNIS

<b>E</b>	<b>EINLEITUNG</b>	<b>7</b>
	Wichtige Vorbemerkungen zum Kantonalen Richtplan	8
<b>RK</b>	<b>RAUMKONZEPT BASEL-LANDSCHAFT</b>	<b>17</b>
<b>S</b>	<b>SIEDLUNG</b>	<b>25</b>
<b>S 1</b>	<b>Siedlungs- und Nutzungsstruktur</b>	<b>26</b>
S 1.1	Siedlungsgebiet	26
S 1.2	Bauzonen	28
S 1.3	Siedlungstrenngürtel	31
S 1.4	Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende	33
<b>S 2</b>	<b>Siedlungsentwicklung nach Innen</b>	<b>35</b>
S 2.1	Hochwertige Siedlungsentwicklung nach Innen	35
S 2.2	Entwicklungsgebiete	37
S 2.3	Bahnhofsgelände (Entwicklungsschwerpunkte)	39
S 2.4	Standorte für Hochhäuser	41
<b>S 3</b>	<b>Siedlungsqualität</b>	<b>43</b>
S 3.1	Ortsbildschutz	43
S 3.2	ISOS	45
S 3.3	Lärmschutz	47
<b>S 4</b>	<b>Wirtschaft im Siedlungsraum</b>	<b>49</b>
S 4.1	Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung	49
S 4.2	Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken	51
<b>S 5</b>	<b>Siedlungsausstattung</b>	<b>53</b>
S 5.1	Standorte für kantonale öffentliche Bauten / Anlagen	53
S 5.1.1	Augusta Raurica	55
S 5.2	Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen	58
S 5.2.1	Sport- und Erholungszentrum St. Jakob	60
<b>L</b>	<b>LANDSCHAFT</b>	<b>63</b>
<b>L 1</b>	<b>Natürliche Lebensgrundlagen</b>	<b>64</b>
L 1.1	Aufwertung Fließgewässer	64
L 1.2	Raumbedarf Fließgewässer	66
L 1.3	Naturgefahren	68
<b>L 2</b>	<b>Land- und Waldwirtschaft</b>	<b>70</b>
L 2.1	Landwirtschaftsgebiet	70
L 2.2	Fruchtfolgefleichen	72
L 2.3	Wald	75
<b>L 3</b>	<b>Natur- und Landschaftsschutz</b>	<b>77</b>
L 3.1	Vorranggebiet Natur	77
L 3.2	Vorranggebiet Landschaft	80

L 3.3	BLN-Objekte	82
L 3.4	Wildtierkorridore	84
<b>L 4</b>	<b>Freizeit, Erholung und Sport</b>	<b>87</b>
L 4.1	Ausflugsziele im Jura	87
L 4.2	Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet	89
<b>V</b>	<b>VERKEHR</b>	<b>91</b>
<b>V 1</b>	<b>Gesamtverkehrsaspekte</b>	<b>92</b>
V 1.1	Gesamtverkehrsschau	92
V 1.2	Agglomerationsprogramm	96
<b>V 2</b>	<b>Verkehrsinfrastruktur</b>	<b>99</b>
V 2.1	Übergeordnete Projekte	99
V 2.2	Kantonsstrassennetz	111
V 2.3	Schienennetz	120
<b>V 3</b>	<b>Langsamverkehr / Wegnetze</b>	<b>128</b>
V 3.1	Kantonale Radrouten	128
V 3.2	Wanderwege	130
V 3.3	Fusswege	132
V 3.4	Historische Verkehrswege	134
<b>VE</b>	<b>VER- UND ENTSORGUNG</b>	<b>137</b>
<b>VE 1</b>	<b>Versorgung</b>	<b>138</b>
VE 1.1	Grundwasser	138
VE 1.2	Abbau	141
VE 1.3	Mobilfunkanlagen	143
<b>VE 2</b>	<b>Energie</b>	<b>145</b>
VE 2.1	Energie	145
VE 2.2	Elektrische Übertragungsleitungen	147
VE 2.3	Rohrleitungen	149
VE 2.4	Potenzialgebiete für Windparks	150
VE 2.5	Wasserkraft	153
<b>VE 3</b>	<b>Entsorgung</b>	<b>156</b>
VE 3.1	Deponien	156
VE 3.2	Abwasser	159
<b>G</b>	<b>GEBIETSPLANUNGEN</b>	<b>163</b>
<b>G 1</b>	<b>Salina Raurica</b>	<b>164</b>
G 1.1	Arbeitsgebiete	164
G 1.2	Wohngebiete	166
G 1.3	Landschaft	168
G 1.4	Verkehr	170
G 1.P	Detailplan	173

---

**GESETZLICHE GRUNDLAGEN**

DHG	Gesetz vom 9. April 1992 über den Denkmal- und Heimatschutz (SGS 791)
FWG	Bundesgesetz vom 4. Oktober 1985 über Fuss- und Wanderwege (SR 704)
KV	Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 (SGS 100)
LSV	Lärmschutz-Verordnung vom 15. Dezember 1986 (SR 814.41)
NHG	Bundesgesetz vom 1. Juli 1966 über den Natur- und Heimatschutz (SR 451)
NHV	Verordnung vom 16. Januar 1991 über den Natur- und Heimatschutz (SR 451.1)
NISV	Verordnung vom 23. Dezember 1999 über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (SR 814.710)
NLG	Gesetz vom 20. November 1991 über den Natur- und Landschaftsschutz (SGS 790)
NSG	Bundesgesetz vom 8. März 1960 über die Nationalstrassen (SR 725.11)
RBG	Raumplanungs- und Baugesetz vom 8. Januar 1998 (SGS 400)
RBV	Verordnung vom 27. Oktober 1998 zum Raumplanungs- und Baugesetz (SGS 400.11)
RPG	Bundesgesetz vom 22. Juni 1979 über die Raumplanung (SR 700; Raumplanungsgesetz)
RPV	Raumplanungsverordnung vom 28. Juni 2000 (SR 700.1)
StfV	Verordnung vom 27. Februar 1991 über den Schutz vor Störfällen (SR 814.012; Störfallverordnung)
VVEA	Verordnung vom 4. Dezember 2015 über die Vermeidung und die Entsorgung von Abfällen (SR 814.600; Abfallverordnung)
USG	Bundesgesetz vom 7. Oktober 1983 über den Umweltschutz (SR 814.01; Umweltschutzgesetz)
USG BL	Umweltschutzgesetz Basel-Landschaft vom 27. Februar 1991 (SGS 780)
WaG	Bundesgesetz vom 4. Oktober 1991 über den Wald (SR 921.0; Waldgesetz)
WaV	Verordnung vom 30. November 1992 über den Wald (SR 921.01; Waldverordnung)
kWaG	Kantonales Waldgesetz vom 11. Juni 1998 (SGS 570)
kWaV	Kantonale Waldverordnung vom 22. Dezember 1998 (SGS 570.11)

# E EINLEITUNG

CKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNE BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHEN  
DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF  
ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELF  
ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ  
NBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZW  
F LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNE BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH  
NGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLING  
RWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRAT  
EMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN K  
FLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LA  
LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNE BUUS LUPSINGEN TIT  
HENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG  
ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN  
NGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITING  
BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN  
WIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL  
H WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTING  
N FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWI  
ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKEN  
RKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCK  
N SELTISBERG BRETZWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THE  
TEN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN  
NGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN  
GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH  
ENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LAN  
CH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN B  
S LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN D  
ORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWING  
ACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEI  
IL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLI  
UFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIE  
ESTAL THÜRNE BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUT  
EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZG  
EN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN  
LSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIR  
RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL T  
IESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNE BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN T  
NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN F  
AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RA  
IM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNING  
IN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZWIL LAUSEN SIS  
WIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNE BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIE  
Z WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKEND  
NGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBOLDSWIL H  
WIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKINDEN RÖSCH  
NBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG BRETZW  
LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNE BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MAISPRACH WA  
N MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF ZEGLINGEN  
NUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN PRATTELN ARBO  
N REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BENKEN KÄNERKI  
N LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGEN LAUFEN SELTISBERG  
BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNE BUUS LUPSINGEN TITTERTEN DIEGTEN MA  
DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINSBURG ETTINGEN NUSSHOF  
RF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFINGEN ANWIL GRELLINGEN  
DORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITINGEN ROGGENBURG BIEL-BE  
OTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN SCHÖNENBUCH BOTTMINGE  
BLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL THÜRNE BUUS LUPSINGEN  
MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTINGEN NIEDERDORF WITTINS  
DORF ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWIL GIEBENACH PFEFFI  
NGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RICKENBACH BENNWIL ITING  
BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBERG BÖCKTEN LÄUFELFINGEN  
WIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THERWIL BURG LIESTAL  
H WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN WINTERSINGEN EPTING  
N FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN ORMALINGEN ALLSCHWI  
ELN ARBOLDSWIL HÄFELFINGEN RAMLINSBURG ARISDORF HEMMIKEN REIGOLDSWIL ARLESHEIM HERSBERG REINACH AUGST HÖLSTEIN RI  
KÄNERKINDEN RÖSCHENZ BINNINGEN KILCHBERG ROTHENFLUH BIRSFELDEN LAMPENBERG RÜMLINGEN BLAUEN LANGENBRÜCK RÜNENBER  
N SELTISBERG BRETZWIL LAUSEN SISSACH BRISLACH LAUWIL TECKNAU BUBENDORF LIEDERTSWIL TENNIKEN BUCKTEN LIESBERG THE  
TEN DIEGTEN MAISPRACH WAHLEN DIEPFINGEN MÜNCHENSTEIN WALDENBURG DITTINGEN MUTTENZ WENSLINGEN DUGGINGEN NENZLINGEN  
NGEN NUSSHOF ZEGLINGEN FRENKENDORF OBERDORF ZIEFEN FÜLLINSDORF OBERWIL ZUNZGEN OLTINGEN ZWINGEN AESCH GELTERKINDEN

# 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").

### Funktion und Aufgaben des kantonalen Richtplans

Der kantonale Richtplan dient hauptsächlich dazu

- die Grundzüge der räumlichen Entwicklung des Kantons festzulegen,
- die kantonalen Interessen offenzulegen und damit die Voraussetzung für das sorgfältige Abwägen verschiedener Interessen und ihre Abstimmung auf die angestrebte räumliche Entwicklung des Kantons zu schaffen,
- einen klaren übergeordneten Orientierungsrahmen für raumwirksame Vorhaben zu schaffen,
- Räume zu sichern, welche für die weitere Entwicklung des Kantons wichtig sind,
- die Raumentwicklung als Instrument einer nachhaltigen Entwicklung zu stärken,
- aufzuzeigen, wie die raumwirksamen Tätigkeiten im Kanton im Hinblick auf die im Raumkonzept festgelegte Entwicklung aufeinander abgestimmt werden (Art. 8 RPG). Sie 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 Auslegeordnung Transparenz und vermittelt so Stabilität und langfristige Sicherheit, z. B. für private Investitionen.

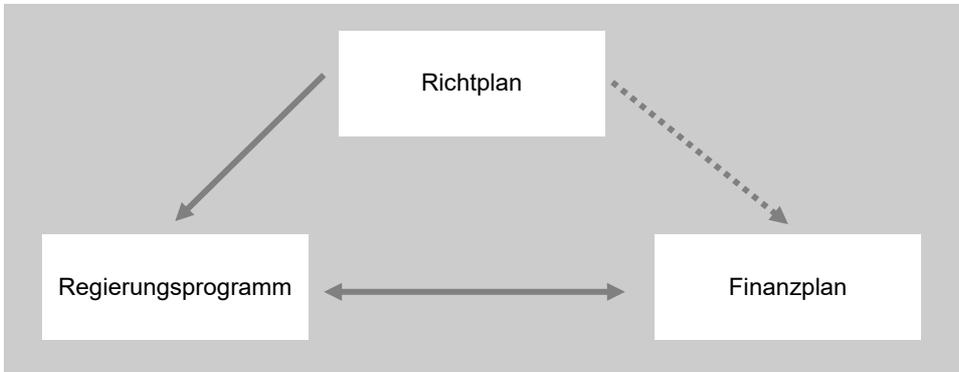
### Wirkung des Richtplans auf bestehende Instrumente

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 darangegangen 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.

## AUFTRAG UND FUNKTION DES RICHTPLANS

### Der Richtplan im Gefüge kantonalen Führungsinstrumente



Der Richtplan legt Standorte, Trassen, weitere räumliche Elemente fest und sichert diese. Dies ist Voraussetzung für die Aufnahme ins Regierungsprogramm bzw. in den Finanzplan.

Die Priorisierung und Terminierung der zu realisierenden Projekte erfolgt im Rahmen des Regierungsprogramms bzw. der kantonalen Finanzplanung. Zuständig für die einzelnen Projekte sind und bleiben die verantwortlichen Fachstellen.

### 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.

---

## INHALT 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.

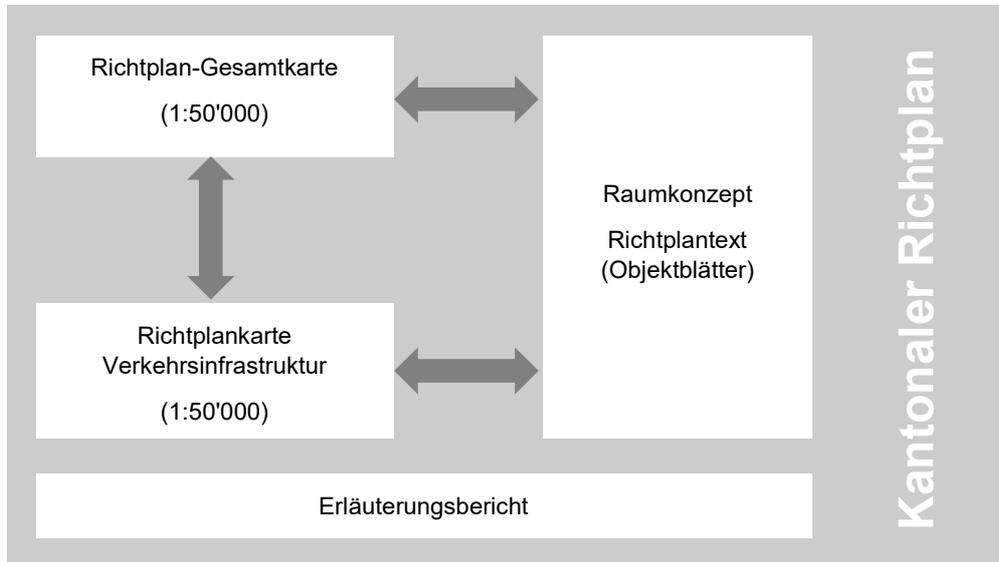
### **Richtplaninhalte**

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.

## 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.

### Richtplantext (Objektblätter)

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

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

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

Abschnitt 1 umschreibt die **Ausgangslage** sowie die Problemstellung und verweist auf wichtige rechtliche Grundlagen.

Abschnitt 2 bezeichnet die kantonalen **Ziele**, die bei der Lösung der Probleme gemäss Abschnitt A verfolgt werden.

Abschnitt 3 informiert über die **voraussichtlichen** räumlichen **Auswirkungen**, falls die räumlichen Ziele realisiert werden.

Abschnitt 4 beinhaltet die behördenverbindlichen **Richtplanbeschlüsse**, die vom Landrat bzw. vom Bundesrat genehmigt werden.

---

## VERBINDLICHKEIT DES RICHTPLANS

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

- dem behördenverbindlichen Teil und
- einem orientierenden Teil

### **Behördenverbindlicher Teil**

#### Keine Beschlüsse, die die Rechts- und Kompetenzordnung direkt verändern

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

#### Verbindlich für Behörden

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

#### Bund

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

#### Kanton

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

#### Gemeinde

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

Die Behördenverbindlichkeit entfaltet 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.

## VERBINDLICHKEIT DES RICHTPLANS

### Gerichte

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

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

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

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

### Arten der Richtplanbeschlüsse

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

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

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

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

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

### **Orientierender Teil**

#### Ausgangslage in Text und Karte

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

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

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

---

## 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

## ÄNDERUNG DES RICHTPLANS

### 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 Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG).

---

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

---

  4. Verabschiedung des Vernehmlassungsentwurfs 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.

---

## ÄNDERUNG DES RICHTPLANS

### Umsetzung des Richtplans

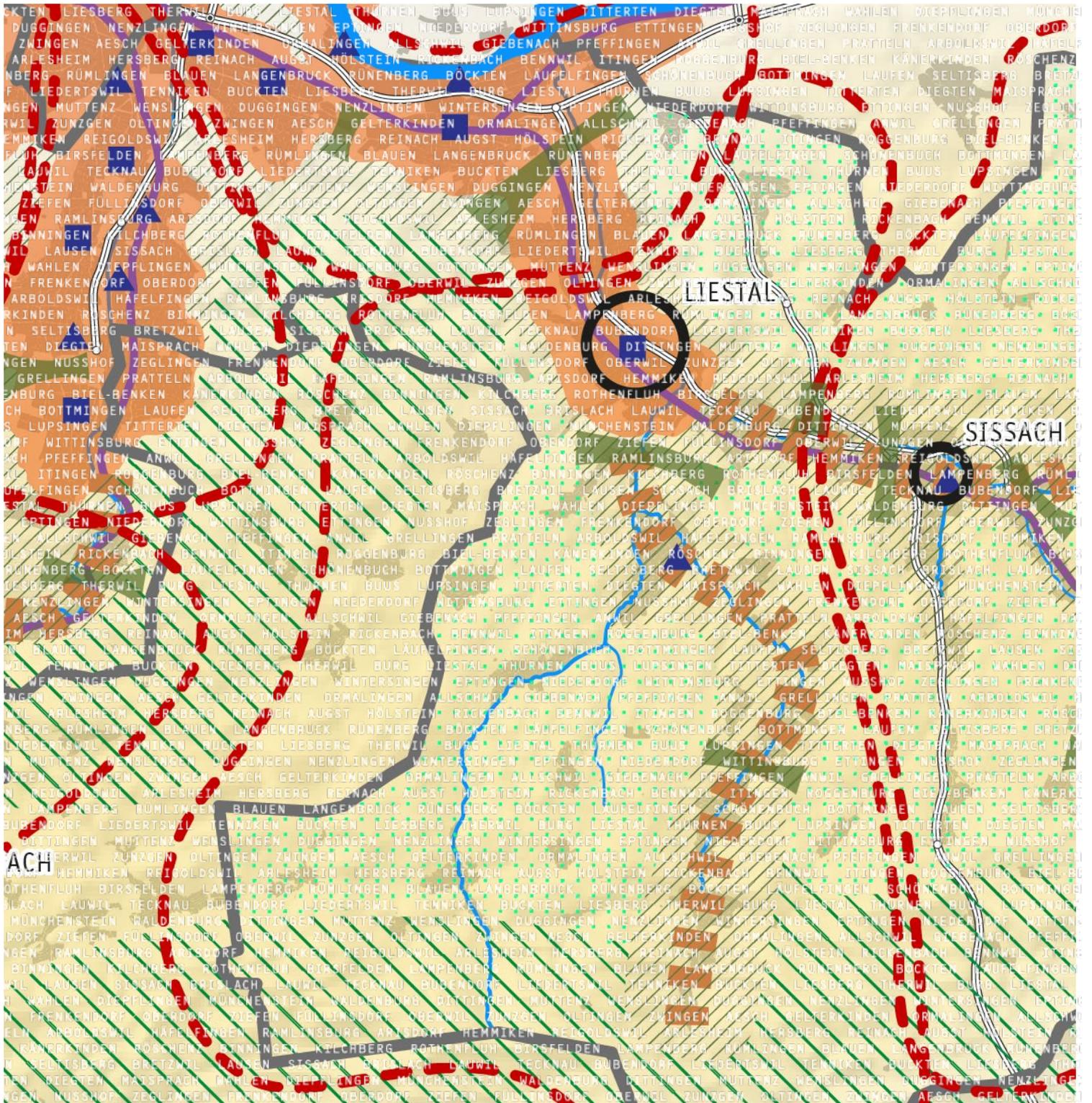
Die Richtplanung richtet sich nach der Beschlussfassung und Genehmigung des Richtplans auf drei Schwerpunkte aus:

- 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.

# RK RAUMKONZEPT BASEL-LANDSCHAFT



## RK RAUMKONZEPT BASEL-LANDSCHAFT

### Ausgangslage

Am 3. März 2013 hat das Schweizer Stimmvolk einer Teilrevision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) 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).

### 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 peripherere 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 Zielwachstums 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. Je nach Bevölkerungsentwicklung sind in Teilgebieten der inneren mittelfristig zukünftige Einzonungen notwendig.

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 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.

## RK RAUMKONZEPT BASEL-LANDSCHAFT

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):

### 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. In den inneren Korridoren liegen auch die strategischen Arbeitszonen mit den bedeutendsten Umnutzungs- und Erweiterungspotenzialen.
- b **Haupt- und Regionalzentren:** Das Hauptzentrum Liestal verfügt über die wichtigsten kantonalen Ausstattungen um seine Aufgaben als Kantonshauptstadt auch in Zukunft erfüllen zu können. Gleichzeitig erfüllt Liestal die Scharnierfunktion zu den Gemeinden der Frenkentäler. Eine weitere städtebauliche Aufwertung und Nutzungsverdichtungen (insbesondere im Bahnhofsgebiet) 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.

## RK RAUMKONZEPT BASEL-LANDSCHAFT

### Beschlüsse

#### Kantonale Leitsätze

- Leitsatz 1: Kanton und Gemeinden fördern mit einem geeigneten Flächenangebot die Wirtschaftsentwicklung und wahren dabei ihre Attraktivität als Wohnstandort.
- Leitsatz 2: Kanton und Gemeinden verstärken und unterstützen die Zusammenarbeit in funktionalen regionalen Handlungsräumen und nehmen eine aktive Rolle im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Agglomerations- und Metropolitanraum Basel sowie Oberrheinkonferenz ein.
- Leitsatz 3: Kanton und Gemeinden stimmen die Verkehrsplanung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung ab. Leistungsfähige Verkehrskorridore (Bahn- und Tramkorridore mit einem Takt von mindestens 30 Minuten sowie das 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 Kultur- und Naturlandschaft bei gleichzeitiger Gewährleistung von Erholungsfunktionen.
- Leitsatz 6: Kanton und Gemeinden schaffen im ganzen Kanton die raumplanerischen Voraussetzungen zur Grundversorgung von Bevölkerung und Wirtschaft und gestalten sie landschafts- und umweltverträglich. Bei Zielkonflikten zwischen einer verstärkten Nutzung erneuerbarer Energiequellen und dem Natur- und Landschaftsschutz ist eine Interessensabwägung vorzunehmen.

#### Planungsgrundsätze

- a Die räumliche Entwicklung im Kanton Basel-Landschaft orientiert sich an sechs Leitsätzen (siehe Kantonale Leitsätze). Diese verfolgen das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Entwicklung sowie das spezifische raumplanerische Ziel der haushälterischen Nutzung des Bodens und der Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten (Art. 1 RPG).
- b Der Kanton Basel-Landschaft positioniert sich als starker Partner im trinationalen Oberrhein-, Metropolitan- und Agglomerationsraum Basel und unterstützt sowohl die fachliche Koordination in der Nordwestschweiz als auch die kantonsinterne Zusammenarbeit in regionalen funktionalen Handlungsräumen.
- c Im Raumkonzept werden vier Raumtypen im Bereich Siedlung, vier Raumtypen im Bereich Landschaft sowie ergänzende Festlegungen in den Bereichen Verkehr und Versorgung / Entsorgung vorgenommen. Das Raumkonzept legt pro Raumtyp allgemeine Ziele (Abschnitt C) und Entwicklungsziele für 2035 fest (nachfolgend).
- d Im Raumkonzept werden funktionale Handlungsräume definiert, in denen prioritär die überkommunale Abstimmung und die Abstimmung zwischen Handlungsraum und Kanton erfolgen. Wichtige Inhalte sind insbesondere die Abstimmung der Bevölkerungsentwicklung oder die Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr.
- e Das relative Wachstum der Bevölkerung und der Beschäftigten soll im Kanton Basel-Landschaft in allen Teilräumen grundsätzlich gleichmässig erfolgen und zwischen 2015 und 2035 eine Zunahme von durchschnittlich rund 0,72 % pro Jahr ermöglichen. Dabei liegen die Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung in den Zentren, den Verdichtungsräumen der inneren Korridore sowie in den ländlichen Entwicklungsachsen.

#### **Bevölkerungs- und Beschäftigtenentwicklung Kanton BL**

Raumtyp	Bevölkerung		Beschäftigte	
	2015	2035	2014	2035
Verdichtungsraum der inneren Korridore	191'500	219'040	113'280	130'410
Regionalzentren	18'270	20'890	10'400	11'980
Ländliche Entwicklungsachsen	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)

**RK RAUMKONZEPT BASEL-LANDSCHAFT**

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:

<b>Funktionale Handlungsräume</b>	<b>Dichteziel</b>
Oberes Baselbiet	60 Ew+Besch / ha
Liestal / Frenkentaler	70 Ew+Besch / ha
Rheintal-Hülften	115 Ew+Besch / ha
Birstal	90 Ew+Besch / ha
Leimental	85 Ew+Besch / ha
Laufental	55 Ew+Besch / ha

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

<b>Raumtypen</b>	<b>Dichteziel</b>
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

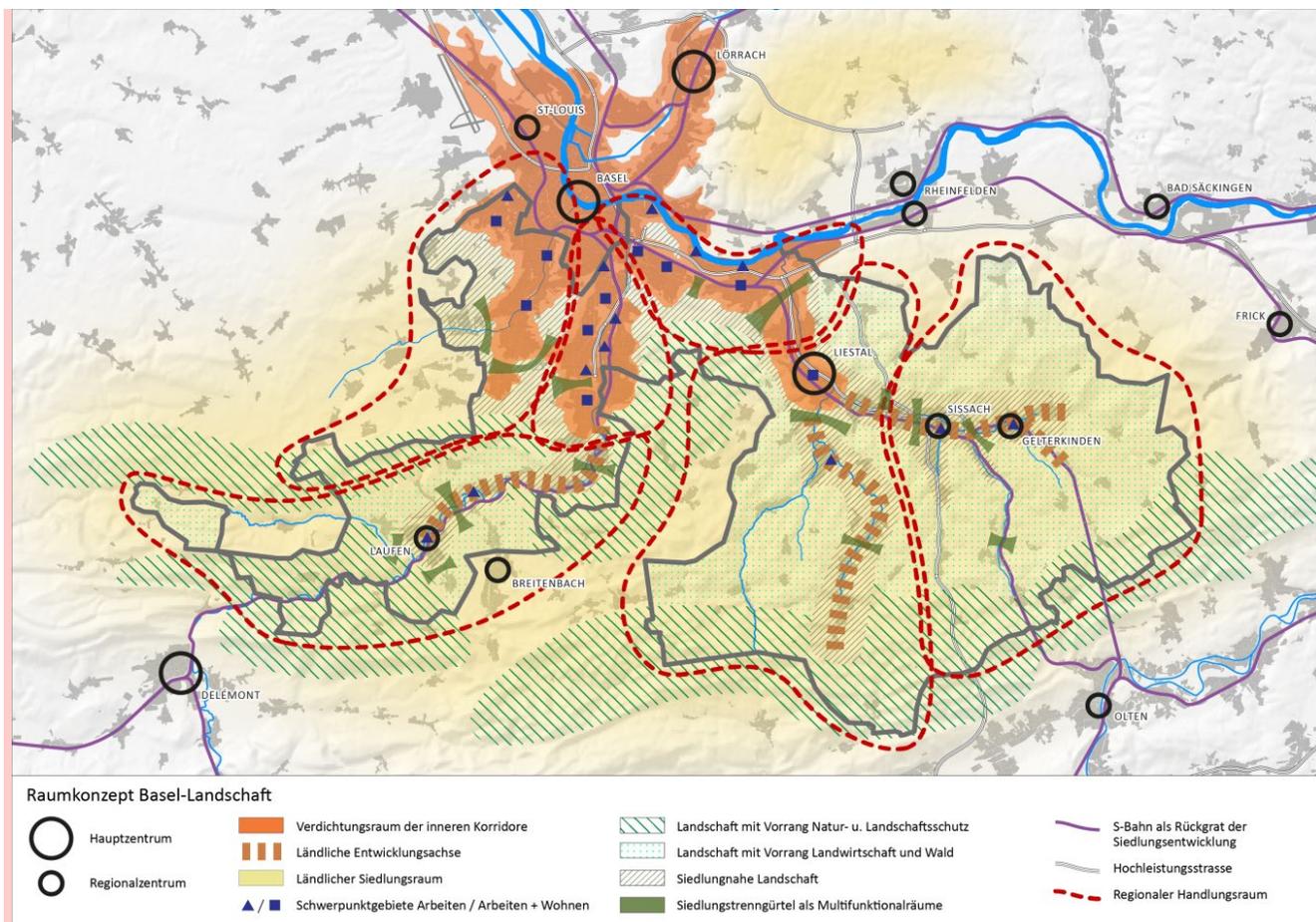
e Im Nicht-Siedlungsraum werden folgende Landschafts- und Freiraumtypen mit folgenden Entwicklungszielen festgesetzt:

<b>Landschafts- und Freiraumtypen</b>	<b>Entwicklungsziel</b>
Landschaft mit Vorrang Natur- und Landschaftsschutz	Erweiterung* um 10 %
Landschaft mit Vorrang Landwirtschaft und Wald	Kulturlandverlust stoppen, Wald erhalten
Siedlungsnahe Landschaft	Kulturlandverlust stoppen
Siedlungstrenngürtel als Multifunktionalräume	Räume aufwerten

\* bezogen auf die eigentümergebundene Umsetzung der Naturschutzkategorien mit ‚hartem‘ Schutzstatus

f Die Raumkonzeptkarte wird festgesetzt.

RK RAUMKONZEPT BASEL-LANDSCHAFT



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

Nr. BFS	Gemeinde	Handlungsraum	Raumtyp
2761	Aesch	Birstal	Innerer Korridor
2762	Allschwil	Leimental	Innerer Korridor
2763	Arlesheim	Birstal	Innerer Korridor
2764	Biel-Benken	Leimental	Ländlicher Raum
2765	Binningen	Leimental	Innerer Korridor
2766	Birsfelden	Rheintal-Hülfen	Innerer Korridor
2767	Bottingen	Leimental	Innerer Korridor
2768	Ettingen	Leimental	Innerer Korridor
2769	Münchenstein	Birstal	Innerer Korridor
2770	Muttenz	Rheintal-Hülfen	Innerer Korridor
2771	Oberwil	Leimental	Innerer Korridor
2772	Pfeffingen	Birstal	Innerer Korridor
2773	Reinach	Birstal	Innerer Korridor
2774	Schönenbuch	Leimental	Ländlicher Raum
2775	Therwil	Leimental	Innerer Korridor
2781	Blauen	Laufental	Ländlicher Raum
2782	Brislach	Laufental	Ländlicher Raum
2783	Burg	Leimental	Ländlicher Raum

## RK RAUMKONZEPT BASEL-LANDSCHAFT

2784	Dittingen	Laufental	Ländlicher Raum
2785	Duggingen	Laufental	Ländliche Entwicklungsachse
2786	Grellingen	Laufental	Ländliche Entwicklungsachse
2787	Laufen	Laufental	Regionalzentrum
2788	Liesberg	Laufental	Ländlicher Raum
2789	Nenzlingen	Laufental	Ländlicher Raum
2790	Roggenburg	Laufental	Ländlicher Raum
2791	Röschenz	Laufental	Ländlicher Raum
2792	Wahlen	Laufental	Ländlicher Raum
2793	Zwingen	Laufental	Ländliche Entwicklungsachse
2821	Arisdorf	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2822	Augst	Rheintal-Hülften	Innerer Korridor
2823	Bubendorf	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2824	Frenkendorf	Rheintal-Hülften	Innerer Korridor
2825	Füllinsdorf	Rheintal-Hülften	Innerer Korridor
2826	Giebenach	Rheintal-Hülften	Ländlicher Raum
2827	Hersberg	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2828	Lausen	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2829	Liestal	Liestal-Frenkentaler	Innerer Korridor
2830	Lupsingen	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2831	Pratteln	Rheintal-Hülften	Innerer Korridor
2832	Ramlinsburg	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2833	Seltisberg	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2834	Ziefen	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2841	Anwil	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2842	Böckten	Oberes Baselbiet	Ländliche Entwicklungsachse
2843	Buckten	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2844	Buus	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2845	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-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2850	Känerkinden	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2851	Kilchberg	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2852	Läufelfingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2853	Maisprach	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2854	Nusshof	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2855	Oltigen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2856	Ormingen	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

## RK RAUMKONZEPT BASEL-LANDSCHAFT

2862	Tecknau	Oberes Baselbiet	Ländliche Entwicklungsachse
2863	Tenniken	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2864	Thürnen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2865	Wenslingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2866	Wintersingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2867	Wittinsburg	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2868	Zeglingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2869	Zunzgen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2881	Arboldswil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2882	Bennwil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2883	Bretzwil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2884	Diegten	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2885	Eptingen	Oberes Baselbiet	Ländlicher Raum
2886	Hölstein	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2887	Lampenberg	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2888	Langenbruck	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2889	Lauwil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2890	Liedertswil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2891	Niederdorf	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2892	Oberdorf	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse
2893	Reigoldswil	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2894	Titterten	Liestal-Frenkentaler	Ländlicher Raum
2895	Waldenburg	Liestal-Frenkentaler	Ländliche Entwicklungsachse

# S SIEDLUNG



# S 1 SIEDLUNGS- UND NUTZUNGSSTRUKTUR

## S 1.1 SIEDLUNGSGEBIET

### 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.

### Ziele

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

### 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

## S 1.1 SIEDLUNGSGEBIET

### 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 (vom Bundesrat nicht genehmigt; Beschluss vom 1. Mai 2019).~~

#### 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.

## S 1.2 BAUZONEN

### 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.

### Ziele

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

### 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

## S 1.2 BAUZONEN

### 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 dagegenstehen. 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. Die Einzonungen sind hinsichtlich Lage regional abzustimmen. Die Notwendigkeit der Einzonungen ist auf der Basis der Arbeitszonenbewirtschaftung nachzuweisen (*vom Bundesrat nicht genehmigt; Beschluss vom 1. Mai 2019*).
- g Die Bauzonenerweiterung für Arbeitsnutzungen ist als Erweiterung bestehender Arbeitszonen festzulegen.

#### 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. Überdimensionierte Bauzonen sind anschliessend durch die Gemeinden innerhalb von 5 Jahren (allfällige Rechtsmittelverfahren ausgeschlossen) zurückzuzonen (durch den Bundesrat ergänzt; Beschluss vom 1. Mai 2019).

## S 1.2 BAUZONEN

- b Bei Einzonungen von WMZ weisen die Gemeinden im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV insbesondere nach:
1. die zugrundeliegende kommunale Bevölkerungsprognose, welche mit der regionalen Prognose im Handlungsraum gemäss örtlichen Festlegungen verbindlich abgestimmt ist. Ansonsten wird von einer gleichmässigen kommunalen Bevölkerungsentwicklung von 0,72 % pro Jahr ab 2015 ausgegangen;
  2. das Fassungsvermögen (Kapazität) der bestehenden WMZ an Einwohnern und Beschäftigten unter Annahme einer generellen Zunahme der Nutzungsdichte (in Einwohner pro Hektare) von 6 % innert 15 Jahren sowie ein Drittel der Kapazität der Transformationsgebiete gemäss Objektblatt S 2.2, örtliche Festlegungen;
  3. dass die ÖV-Erschliessungsqualität der neuen Bauzone einer Erschliessungsgüte C oder besser entspricht und die öffentlichen Verkehrsmittel das verursachte Passagieraufkommen aufnehmen können;
  4. dass das übergeordnete Strassennetz das verursachte Verkehrsaufkommen aufnehmen kann;
  5. die Verfügbarkeit der neuen Bauzonen sowie deren Überbauung innert der Nutzungsplanperiode von 15 Jahren;
  6. dass – falls zutreffend – die Einzonung nur mit der Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen sinnvoll erreicht werden kann.
- c Bei Einzonungen von Arbeitsgebieten weisen die Gemeinden im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV insbesondere nach:
1. die regional abgestimmte Lage und den Einzonungsbedarf im Sinne der Planungsgrundsätze e bis g;
  2. dass – falls zutreffend – die Einzonung nur mit der Beanspruchung von 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 Ew. 2015–2030	Einwohner 2035	Zunahme Ew. 2015–2035
Birstal	58'560	5'730	60'420	7'600
Leimental	81'570	7'980	84'170	10'580
Rheintal-Hülften	63'280	6'190	65'300	8'210
Laufental	21'540	2'110	22'220	2'790
Liestal-Frenkentäler	49'200	4'820	50'760	6'380
Oberes Baselbiet	41'730	4'080	43'060	5'410

- 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.

**S 1.3 SIEDLUNGSTRENNGÜRTEL**

**Ausgangslage**

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

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

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

**Ziele**

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

**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 und die Gemeinden	- 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

## S 1.3 SIEDLUNGSTRENNGÜRTEL

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

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

#### Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

Als Siedlungstrenngürtel gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

##### **Bezirk Arlesheim:**

- „Bernhardsberg“ Oberwil / Therwil
- "Brimatten" Therwil / Etingen
- "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
- "Röschenfeld" 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 / Diepflingen
- "Luftmatt" Wittinsburg / Känerkinden / Buckten
- "Eital" Tecknau

##### **Bezirk Waldenburg**

- "Weid" Hölstein / Niederdorf

## S 1.4 STAND- UND DURCHGANGSPLÄTZE FÜR FAHRENDE

### Ausgangslage

Siedlungen sind nach den Bedürfnissen der Bevölkerung zu gestalten (Art. 3 RPG). Darin eingeschlossen sind die spezifischen Bedürfnisse der Fahrenden. Das Bundesgericht hat am 28. März 2003 ausdrücklich das Recht der Fahrenden auf angemessene Stand- und Durchgangsplätze anerkannt und entschieden, dass diese durch die Raumplanung vorzusehen und zu sichern seien (BGE 129 II 321).

Die Gemeinschaft der schweizerischen Fahrenden in der Schweiz besteht heute aus 25'000 bis 30'000 Personen. Davon pflegen heute noch schätzungsweise rund 2'500 Schweizer Fahrende eine fahrende oder teilweise fahrende Lebensweise.

Die allgemeinen Bedürfnisse der Fahrenden können wie folgt charakterisiert werden:

- Die Lebensweise der Fahrenden benötigt Raum;
- Fahrende möchte legal und ohne Aufsehen durch die Schweiz ziehen;
- Das Fahren ist Grundlage der wirtschaftlichen Existenz;
- Ein ausreichendes Netz von gesicherten Stand- und Durchgangsplätzen wird benötigt;
- Stand- und Durchgangsplätze sollen voneinander getrennt entstehen;
- Stand- und Durchgangsplätze sollen alleine den Fahrenden vorbehalten sein.

Die Fahrenden bemühen sich seit vielen Jahren erfolglos um Stand- und Durchgangsplätze. Heute stehen den Fahrenden im Kanton Basel-Landschaft zwei "offizielle", das ganze Jahr hindurch zugängliche, Durchgangsplätze zur Verfügung: Der zonenrechtlich nicht gesicherte Platz in Wittinsburg (10 Stellplätze) sowie der planungsrechtlich gesicherte Durchgangsplatz in Liestal (10 Stellplätze). Der Bericht "Fahrende und Raumplanung. Standbericht 2010" der Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende weist zudem in Aesch und Allschwil je einen Durchgangsplatz mit insgesamt rund 10 Stellplätzen aus, die aber planungsrechtlich nicht gesichert sind und qualitative Mängel aufweisen. In Kaiseraugst steht ein weiterer planungsrechtlich gesicherter Stand- und Durchgangsplatz (20 Stellplätze) in der Region Basel zur Verfügung. In einigen Gemeinden nutzen Schweizer Fahrende ausserdem Standorte für Spontanhalte. Diese sind häufig nur einzelnen Fahrenden und den Standortgemeinden bekannt und werden in gegenseitigem Einvernehmen gegen Entgelt genutzt.

Gemäss Bericht "Fahrende und Raumplanung, Standbericht 2010" (Hrsg.: Stiftung Zukunft für Schweizer Fahrende) ist die quantitative und in erster Linie qualitative Situation im Kanton Basel-Landschaft nicht optimal. Aus gesamtschweizerischer und kantonaler Sicht bedarf es im Kanton einen planungsrechtlich gesicherten, ganzjährig zugänglichen Standplatz mit ca. 10 neu zu erstellenden, mit der nötigen Infrastruktur versehenen Stellplätzen. Da ein entsprechender Bedarf auch für den Kanton BS ausgewiesen ist, bedarf es hier zudem einer entsprechenden überkantonalen Abstimmung. Grundsätzlich gibt es genügend Stellplätze auf Durchgangsplätzen in der Region Basel und im Kanton Basel-Landschaft. Sie weisen aber mit Ausnahme von Liestal qualitative oder betriebliche Mängel auf und sind insbesondere planungsrechtlich nicht gesichert.

### Ziele

- a Im Kanton Basel-Landschaft bestehen 10 Stellplätze auf einem planungsrechtlich gesicherten Standplatz sowie 30 Stellplätze auf drei bis vier planungsrechtlich gesicherten Durchgangsplätzen für Fahrende. Die Qualität der Ausstattung entspricht § 3 Abs. 1 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende.
- b Die planungsrechtlich gesicherten Stand- und Durchgangsplätze befinden sich nach Möglichkeit in den Agglomerationsgemeinden.
- c Kantons- und Gemeindebehörden anerkennen und fördern Standorte für Spontanhalte als wichtige Ergänzung des Stand- und Durchgangsplatznetzes und unterstützen die Fahrenden bei ihrer Spontanhalten.
- d Durchgangsplätze und Standplatz weisen jeweils eine überschaubare Grösse von ca. 1'500 m<sup>2</sup> (Richtwert) auf.
- e Die Durchgangsplätze sind für die Fahrenden das ganze Jahr hindurch zugänglich.

## S 1.4 STAND- UND DURCHGANGSPLÄTZE FÜR FAHRENDE

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– keine
	Siedlung	– keine
	Erholung / Wohlfahrt	– keine
	Soziale Aspekte	– Schutz von Minderheiten
	Wirtschaftliche Aspekte	– Ermöglichen von wirtschaftlichen Tätigkeiten durch Minderheiten
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	– Erst mit Projekten beurteilbar
Umwelt	Natur/Landschaft	– keine
	Grundwasser/Boden	– keine
	Lärm/Luft	– keine

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Kanton und Gemeinden stellen für die ethnische Minderheit der in der Schweiz wohnhaften aktiven Fahrenden die nötigen Stellplätze auf Stand-/Durchgangsplätze zur Verfügung und fördern die Möglichkeiten und die Akzeptanz von Spontanhalten.
- b Möglichkeiten für Spontanhalte für in der Schweiz wohnhafte oder heimatberechtigte Fahrende, welche die Grundeigentümer ermöglichen, sind eine unabdingbare Ergänzung zu den Stand-/Durchgangsplätzen. Soweit keine konkreten öffentlichen Interessen dagegensprechen, sind Spontanhalte durch die Behörden zu tolerieren und unterstützen.
- c Standorte für Stand- und Durchgangsplätze sind im oder an das Siedlungsgebiet angrenzend vorzusehen. Ausnahmsweise sind auch ausserhalb Siedlungsgebiet Standorte möglich, sofern bestehende und geeignete Spezialzonen umgenutzt und/oder sie mit andern Spezialnutzungen gebündelt werden können.
- d Die Fläche der Stand- und Durchgangsplätze soll auf ca. 1'500 m<sup>2</sup> für ca. 10 bis 12 Wohnwagen mit Zugfahrzeugen dimensioniert werden. Die Plätze weisen im Sinne von § 3 Abs. 1 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze Anschlüsse für Wasser, Abwasser, Strom auf und verfügen über sanitäre Anlagen.

#### Planungsanweisungen

- a Die BUD (Bereich Immobilien) ist Ansprech- und Koordinationsstelle des Kantons für Fahrende.
- b Der Kanton prüft zusammen mit den Gemeinden Standorte für einen neuen Standplatz mit 10 Stellplätzen sowie für zwei bis drei Durchgangsplätze mit insgesamt ca. 20 Stellplätzen und stattet sie gegebenenfalls im Sinne des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze aus. Er legt dem Parlament bis zur Realisierung dieser Planungsanweisung alle zwei Jahre einen Statusbericht vor.
- c Der Kanton prüft die Sanierung des Durchgangsplatzes "Holchen" im Sinne von § 3 Abs. 1 des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende und legt den Betrieb einvernehmlich mit der Gemeinde Wittinsburg fest.
- d Die Standortsuche für neue Standplätze erfolgt in Koordination mit dem Kanton Basel-Stadt. Dies kann dazu führen, dass gemeinsam mit einer Baselbieter Standortgemeinde, die Voraussetzungen geschaffen werden, die ermöglichen, dass ein planungsrechtlich gesicherter, hinreichend ausgestatteter und das ganze Jahr zugänglicher Standplatz für Fahrende im Sinne des Gesetzes über Stand- und Durchgangsplätze auf Kosten des Kantons Basel-Stadt eingerichtet wird.
- e Die Gemeinden sichern Stand- und Durchgangsplätze planungsrechtlich.

## S 2 SIEDLUNGSENTWICKLUNG NACH INNEN

### S 2.1 HOCHWERTIGE SIEDLUNGSENTWICKLUNG NACH INNEN

#### Ausgangslage

Unser Siedlungsraum ist in den letzten Jahrzehnten als Folge der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung immer mehr in den Landschaftsraum hinausgewachsen. Sollen die landschaftlichen Qualitäten erhalten bleiben und die Siedlungsgebiete gestärkt werden, sind künftige 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 m<sup>2</sup> BGF besteht, ohne dass die Nutzungsvorschriften hinsichtlich der Realisierung dieses Potenzials geändert werden müssten.

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

#### Ziele

- a Erhöhung der Einwohner und Beschäftigten pro Hektare im bestehenden Siedlungsgebiet sowie eine Erhöhung der Siedlungsqualität durch standortgerechtes, massgeschneidertes Ausschöpfen des Nutzungspotenzials.
- b 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 S 2.2, S 2.3 und S 2.4).
- c 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.
- d 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.
- e Auf die Versorgung mit Freiraum- und Naherholungsangeboten, insbes. die qualitative und naturnahe Gestaltung des Wohnumfeldes und die Förderung von zugänglichen und multifunktionalen öffentlichen Flächen ist besonders Wert zu legen.

**S 2.1 HOCHWERTIGE SIEDLUNGSENTWICKLUNG NACH INNEN**

**Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>- grösseres Potenzial für den öffentlichen Verkehr</li> <li>- kurze Wege</li> </ul>
	Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- bessere Nutzung der Siedlungs- und Freiflächen</li> </ul>
	Erholung / Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- zunehmender Druck auf Frei- und Aussenräume</li> </ul>
	Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- höhere Bevölkerungsdichte</li> <li>- durchmischte Quartierstruktur</li> </ul>
	Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- grösserer Steuerertrag für Gemeinden pro m<sup>2</sup> Bauzone</li> <li>- bessere Auslastung = grössere Wirtschaftlichkeit von Infrastrukturanlagen</li> </ul>
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Aufgrund der strengeren bundesrechtlichen Vorgaben ist mit höheren Kosten in Planung und Vollzug zu rechnen. Nicht quantifizierbar.</li> </ul>
Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intensivere Nutzung der siedlungsinternen und siedlungsnahen Freiräume</li> </ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verminderung des Neuverbrauchs an Bodenfläche ausserhalb der Siedlungen</li> </ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärm: Zunahme des Lärms durch Mehrverkehr</li> <li>- Luft: Zunahme der lokalen Luftemissionen wird kompensiert durch geringere Gesamtbelastung im Kanton, Verstärkung der thermischen Überwärmung und reduzierte Durchlüftung möglich</li> </ul>

**Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

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

Planungsanweisungen

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

**S 2.2 ENTWICKLUNGSGEBIETE**

**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).

**Ziele**

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

**Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Grösseres Potenzial für den öffentlichen Verkehr</li> <li>- Kurze Wege</li> </ul>
	Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Bessere Nutzung der ÖV-affinen Standorte</li> </ul>
	Erholung / Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Keine</li> </ul>
	Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Höhere Bevölkerungsdichte/durchmischte Quartierstruktur</li> </ul>
	Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Höherer Steuerertrag für Gemeinden pro m<sup>2</sup> Bauzone</li> <li>- Bessere Auslastung = grössere Wirtschaftlichkeit der Infrastruktur</li> </ul>
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Nicht quantifizierbar</li> </ul>
Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Intensivere Nutzung der siedlungsinternen und siedlungs-nahen Freiräume</li> <li>- Chance zur ökologischen Aufwertung des Siedlungsgebiets</li> </ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Verminderung des Neuverbrauchs an Bodenflächen</li> </ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Lärm: Zunahme des Nachbarschaftslärms in verdichteten Quartieren</li> <li>- Luft: verstärkte thermische Überwärmung und reduzierte Durchlüftung möglich.</li> </ul>

## S 2.2 ENTWICKLUNGSGEBIETE

### 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 Bahnhofsgemeinden gemäss Objektblatt S 2.3. Die Gemeinden richten die Zonenvorschriften in Entwicklungsgebieten an den Mindestnutzungs-dichten gemäss Örtlichen Festlegungen Buchstabe b) dieses Objektblattes aus.
- c Gewerbliche Nutzungen sind weiterhin möglich.

#### Planungsanweisungen

Die Gemeinden zeigen in ihrem Planungsbericht gemäss 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 dagegensprechen, sind in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen der Entwicklungsgebiete mit den Nutzungsvorschriften folgende Mindestnutzungs-dichten zu ermöglichen:

<b>Raumtyp</b>	<b>Mindestdichte [Ew+Besch/ha]</b>
Innere Korridore	125
Regionalzentren	100
Ländliche Entwicklungsachsen	90

**S 2.3 BAHNHOFSGEBIETE (ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE)**

**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.

**Ziele**

- a 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.
- b 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. Erhaltungswerte Zeugnisse der Vergangenheit sind zu erhalten oder durch geeignete Umgestaltung neuen Zwecken zuzuführen.
- c 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.
- d Die Bahnhofsgebiete und Haltestellen von kantonaler Bedeutung sollen über bequeme, behindertengerechte und gut gestaltete Fuss- und Velowegnetze erreichbar sein.

**Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>– geringeres Wachstum des regionalen MIV; Attraktivitätssteigerung des ÖV, verbesserte Rahmenbedingungen für den Langsamverkehr</li> <li>– kürzere Wegstrecken; erhöhte Bedeutung des Langsamverkehrs</li> </ul>
	Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhaltung/Verbesserung der Attraktivität der Gemeinden</li> <li>– Verkehr und Siedlungsentwicklung abgestimmt</li> <li>– Ausschöpfen von Verdichtungspotentialen</li> </ul>
	Erholung/Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>– keine</li> </ul>

### S 2.3 BAHNHOFSGEBIETE (ENTWICKLUNGSSCHWERPUNKTE)

	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
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	– nicht bezifferbar
Umwelt	Natur/Landschaft	– allfällige Brach-/Ruderalflächen im Umfeld der Bahnhöfe kommen unter Druck
	Grundwasser/Boden	– nicht beurteilbar
	Lärm/Luft	– Luft: Verbesserung der Luftqualität. – Lärm: Beurteilung im Einzelfall

#### Beschlüsse

##### Planungsgrundsätze

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

##### Planungsanweisungen

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

##### Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

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

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

## S 2.4 STANDORTE FÜR HOCHHÄUSER

### 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 Gesamtabwägung 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.

### Ziele

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

### Voraussichtliche Auswirkungen

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

## S 2.4 STANDORTE FÜR HOCHHÄUSER

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

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

#### Planungsanweisungen

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

## S 3 SIEDLUNGSQUALITÄT

### S 3.1 ORTSBILDSCHUTZ

#### 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.

#### Ziele

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

#### 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

## S 3.1 ORTSBILDSCHUTZ

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Die Nutzung der bestehenden Innenentwicklungspotenziale in Ortskernen insbesondere ländlicher Gemeinden ist von kantonalem Interesse. Es handelt sich um den Aus- und Umbau bestehender Gebäudevolumen, Anbauten, Ersatzbauten und Bauten in Baulücken.
- b Historische Baustrukturen sollen unter Berücksichtigung der Nutzungsbedürfnisse und des Ortsbildschutzes zeitgemäss umgenutzt, erneuert oder baulich erweitert werden können. Dabei ist die wertvolle Bausubstanz zu erhalten, identitätsstiftende Bautypologien sind zu bewahren.
- c Die räumliche Differenziertheit in den Ortskernen (Vorplatzbereich, Hauptbautenbereich, Hofstattbereich) soll erhalten und gestärkt werden. Bauliche Massnahmen haben die klare Ablesbarkeit der einzelnen überbauten und frei gehaltenen Bereiche zu berücksichtigen.
- d In den Kernzonen der Gemeinden ist das Siedlungsbild gegenüber in Erscheinung tretender Lärmschutzmassnahmen (insb. Lärmschutzwände) höher zu gewichten.

#### Planungsanweisungen

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

**S 3.2 ISOS**

**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 keine unmittelbare Geltung zu, aber für den Kanton und die Gemeinden besteht eine Berücksichtigungspflicht.

**Ziele**

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

**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

## S 3.2 ISOS

### 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:

##### **Dorf**

Allschwil; Anwil; Arisdorf; Bennwil; Burg; Buus; Itingen; Kilchberg; Maisprach; Oltingen; Rothenfluh; Rümblingen; Wenslingen; Wintersingen; Ziefen

##### **Kleinstadt / Flecken:**

Laufen; Liestal; Waldenburg

##### **Verstädtertes Dorf:**

Gelterkinden; Münchenstein; Muttenz; Pratteln; Sissach

##### **Spezialfall:**

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

##### **Spezialfall Schlossanlage:**

Bubendorf, Wildenstein

##### **Spezialfall Kulturlandschaft:**

Frenkendorf, Röserental; Liestal, Röserental; Pratteln, Röserental

**S 3.3 LÄRMSCHUTZ**

**Ausgangslage**

Ausgegangen von gesamtschweizerischen Verhältnissen sind im Kanton Basel-Landschaft mindestens 18'000 Personen von Strassenlärmmissionen 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 ein allfälliges Sanierungserfordernis von Gemeindestrassen fehlt. Für die verbleibenden 11 Jahre besteht somit Handlungsbedarf, damit die Bevölkerung von übermässigen Lärmmissionen entlastet und zukünftig davon verschont wird.

Daneben waren im Kanton Basel-Landschaft vor dem Beginn der Bahnlärmsanierung geschätzte 9'000 Personen von Bahnlärmmissionen 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 Fluglärmmissionen über dem Grenzwert betroffen.

**Ziele**

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

**Voraussichtliche Auswirkungen**

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	- keine; allenfalls Wachstumsreduktion der durchschnittlichen Fahrtenlänge
	Siedlung	- Erhaltung / Verbesserung der Wohnqualität - geringere Migration in "ruhige", ländliche Gemeinden
	Erholung / Wohlfahrt	- wesentlicher Beitrag zur Erholungsmöglichkeit
	Soziale Aspekte	- vermindert soziale Segregation
	Wirtschaftliche Aspekte	- Reduktion von Mietzinsausfällen
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	- 6 Mio. CHF für die verbleibende Lärmsanierung - 30'000 CHF alle zwei Jahre für Aktualisierung Lärmemissions- und Immissionskataster
Umwelt	Natur/Landschaft	- Lärmschutzwände können unästhetisch wirken
	Grundwasser/Boden	- keine
	Lärm/Luft	- wesentliche Reduktion Lärmbelastung

## S 3.3 LÄRMSCHUTZ

### 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.

## S 4 WIRTSCHAFT IM SIEDLUNGSRAUM

### S 4.1 ARBEITSGEBIETE VON KANTONALER BEDEUTUNG

#### Ausgangslage

Arbeitsgebiete (Industrie- und Gewerbegebiete) von kantonaler Bedeutung stellen aus kantonaler Sicht hochwertige Flächen für Dienstleistungen, aber auch für die Produktion von Gütern dar. Sie umfassen Gebiete, die flughafennah sind oder vom Hochleistungsstrassennetz innerhalb kurzer Distanz erreicht werden können, ohne dass Wohngebiete durchquert werden müssen. Aus kantonaler Sicht besonders bedeutsam sind der Birsfelder Hafen bzw. der Auhafen (Muttenz). Sie sind Drehscheiben des internationalen Güterumschlags. Der Hafen selbst weist für den Warenumschatz 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 Gewerbezone durch Umnutzungen zu Wohn- und Wohngeschäftszonen verloren. Weitere 100 ha sollen aus Sicht der Gemeinden in den kommenden 6 - 7 Jahren umgezont werden. Den Reserven steht im langjährigen Mittel ein kantonaler Verbrauch von durchschnittlich 10 – 12 ha pro Jahr gegenüber. Eine Analyse der Baugesuche in den basellandschaftlichen Industrie- und Gewerbezone zeigt, dass der Betriebs- und Beschäftigtenzuwachs in den Industrie- und Gewerbezone 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. unternutzte Flächen vorhanden sind, kommt aus kantonaler Sicht Industrie- und Gewerbezone, welche zumeist hervorragende Standortqualitäten aufweisen, erhöhte Bedeutung zu.

#### Ziele

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

#### 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

## S 4.1 ARBEITSGEBIETE VON KANTONALER BEDEUTUNG

### 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. unernutzten Arealen besteht ein kantonales Interesse. Umnutzungen von brachliegenden/unernutzten (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, Richtplantext und -Gesamtkarte 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	Minstdichte [Besch./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.

#### Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

Folgende Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

- |                             |   |
|-----------------------------|---|
| – Aesch (Aesch Nord)        | – Pratteln (Salina Raurica)                     |
| – Allschwil (Bachgraben)    | – Pratteln (Mitte, ohne Gebiet Chuenimatt)      |
| – 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 Gstad)                    |
| – Muttenz (Hard)            | – Münchenstein (Dreispietz, ohne Spenglerareal) |
| – Muttenz (Schweizerhalle)  | – Itingen (Gstadmatt)                           |
| – Muttenz (Lachmatt)        | – Sissach (Brühl)                               |
| – Pratteln (West)           | – Reinach (Kägen)                               |
| – Pratteln (Schweizerhalle) |   |

##### **Vororientierung**

Folgende Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung werden als Vororientierung festgelegt:

- Liesberg (Riederwald)
- Laufen (Keramik)

## S 4.2 VORRANGGEBIET FÜR BETRIEBE MIT STÖRFALLRISIKEN

### 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 Gewerbezonon. 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.

### Ziele

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

### 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

## S 4.2 VORRANGGEBIET FÜR BETRIEBE MIT STÖRFALLRISIKEN

### 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.

## S 5 SIEDLUNGS-AUSSTATTUNG

### S 5.1 STANDORTE FÜR KANTONALE ÖFFENTLICHE BAUTEN / ANLAGEN

#### 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 kantonal- / regionaler Bedeutung gemäss kantonalem Sportanlagenkonzept KASAK, Infrastrukturbauten für die Römerstadt Augusta Raurica).

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.

#### Ziele

- a Standorte für öffentliche Bauten und Anlagen sind auf die Schwerpunkte der Siedlungsentwicklung auszurichten.
- b 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.
- c Zur Begrenzung der Betriebs- und Unterhaltskosten der öffentlichen Bauten und Anlagen sind Standortoptimierungen zu prüfen.

#### 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	– häuslicher Bodennutzung
	Lärm/Luft	– Beurteilung im Einzelfall

## S 5.1 STANDORTE FÜR KANTONALE ÖFFENTLICHE BAUTEN / ANLAGEN

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

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

#### Planungsanweisungen

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

#### Örtliche Festlegungen

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

#### Festsetzung

##### **Kulturelle Bauten und Anlagen**

- Neues Museum, Sammlungszentrum Römerstadt (Augst, östlich der Giebenacherstrasse)

##### **Hochschulen Schulbauten**

- Hochschule, Fachhochschule, Sekundarschulen und weitere Bildungseinrichtungen (Standort Campus Muttenz, Kriegacker)
- Sporthochschule (Raum Muttenz – Münchenstein/St. Jakob)

##### **Spital- und Klinikbauten**

- Ersatz Kantonsspital Bruderholz (Binningen/Bottmingen)
- Neubau Psychiatrische Klinik (Liestal)

#### Zwischenergebnis

##### **Bauten und Anlagen der Kantonsverwaltung**

- Kantonsgericht (neuer Standort Liestal)

##### **Schulbauten**

- Sekundarschulbauten gemäss Bildungsgesetz

#### Vororientierung

##### **Sportbauten und -anlagen**

- Sportbauten und -anlagen gemäss KASAK

## S 5.1.1 AUGUSTA RAURICA

### Ausgangslage

Augusta Raurica ist ein kultureller und touristischer Leuchtturm, der über die Grenzen des Kantons ausstrahlt. Als eine der am besten im Boden erhaltenen römischen Stadt nördlich der Alpen ist die archäologische Stätte von nationaler und internationaler Bedeutung. Als Teil des strategischen Entwicklungsareals "Salina-Raurica" will der Kanton in Augusta Raurica einen über die Schweiz hinaus bekannten Erlebnisraum gestalten, der das kulturelle Erbe mit der Zukunft verbindet.

Augusta Raurica liegt in einem coupierten, von Gehölzen durchsetzten Landschaftsraum. Mit sichtbaren und verborgenen antiken Monumenten verfügt der Kanton über ein heute noch ungenutztes Potenzial. Mit der zunehmenden Siedlungsentwicklung im Gebiet Salina-Raurica wird die Bedeutung von Augusta Raurica und des Landschaftsraumes für die ansässige Bevölkerung als Naherholungsraum und für auswärtige Besucherinnen und Besucher als touristisches und kulturelles Ziel zunehmen. Das bestehende Angebot an Infrastruktur wird den heutigen und zukünftigen Anforderungen der Besucherinnen und Besucher nicht gerecht.

Gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Kaiseraugst wurde ein Entwicklungskonzept erarbeitet (vom Landrat zur Kenntnis genommen am 10. Januar 2013), welches eine gemeinsame Entwicklungsstrategie für die Gemeinden Augst, Kaiseraugst und die Römerstadt Augusta Raurica aufzeigt. In der Folge wurde in Zusammenarbeit mit der Gemeinde ein "Räumliches Konzept Augst Oberdorf – Augusta Raurica" erarbeitet mit den beiden grundlegenden Stossrichtungen der Entflechtung von Siedlung und Museum sowie einer koordinierten Verkehrserschliessung. Diese Stossrichtungen sollen im Augster Oberdorf in drei räumlich separierten Gebieten umgesetzt werden:

- Weiterentwicklung des Siedlungskerns westlich der Giebenacherstrasse
- Zukünftiges Freilichtmuseum mit Sammlungszentrum und neuem Museumsbau östlich der Giebenacherstrasse sowie Theater und Tempel auf Schönbühl nordwestlich des Oberdorfs (im räumlichen Konzept Augst Oberdorf-Augusta Raurica als „Erlebnisraum Augusta Raurica“ bezeichnet)
- Landwirtschaftsgebiet mit Amphitheater und Grienmatttempel

Der Standort des Sammlungszentrums befindet sich in der rechtskräftig ausgeschiedenen Zone für öffentliche Werke und Anlagen im Gebiet Schwarzacker. Das Projekt sieht eine Schutzzonen schonende Methode (Bauen über den Ruinen) vor. Das Baugesuch wurde im Dezember 2018 bewilligt. Der neue Museumsbau soll in der rechtskräftig ausgeschiedenen Zone für öffentliche Werke und Anlagen im Gebiet Castelen/Rossweid erstellt werden. Ein konkretes Bauprojekt besteht noch nicht.

### Ziele

- a Das zukünftige Freilichtmuseum ("Erlebnisraum Augusta Raurica") als Landschafts- und Kulturraum wird im Dialog mit der Siedlung im Oberdorf schrittweise im Hinblick auf eine Bewerbung um das UNESCO-Welterbe entwickelt.
- b Augusta Raurica mit ihrer Stadtgeschichte und der historischen Entwicklung wird erlebbar gemacht und in einen Gesamtzusammenhang gestellt. Die Monumente werden über Erlebniswege verbunden.
- c Die Landschaft ist der räumliche und atmosphärische Rahmen von Augusta Raurica. Abgesehen von zwingend erforderlichen Vermittlungsinfrastrukturen sowie die Monumente verbindende Durchwegung sollen die Landschaft unbebaut und die Flächen für die Landwirtschaft erhalten bleiben.
- d Die Siedlungsentwicklung von Augst gewährleistet das Erlebnis eines zusammenhängenden Landschaftsraumes.
- e Raumplanerische Voraussetzungen für die Entwicklung der Siedlung, der Landschaft und der Römerstadt Augusta Raurica werden koordiniert geschaffen (Revision kommunale Nutzungsplanung bei gleichzeitiger Aufhebung veralteter kantonaler Nutzungsplanungen).
- f Die Verkehrsanbindung von Augusta Raurica (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, MIV) wird verbessert.

## S 5.1.1 AUGUSTA RAURICA

## Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– mit der Entwicklung von Augusta Raurica geringfügig grösseres Verkehrsaufkommen möglich
	Siedlung	– Hochwertiger Siedlungsraum in Augst-Oberdorf – Entflechtung Wohnen und Kultur
	Erholung / Wohlfahrt	– Aufwertung Landschaftsraum mit öffentlichen und halböffentlichen Freiflächen – räumliche Konzentration der kulturellen Einrichtungen
	Soziale Aspekte	– Attraktives Kultur- und Freizeitangebot
	Wirtschaftliche Aspekte	– Tourismus, hochwertiger Wohnraum
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– Planungskosten (Zonenplanung 200'000 CHF) – Investition Lärmschutzwand 4 Mio. CHF, soweit diese zur Einhaltung zumindest der Immissionsgrenzwerte sowie - soweit finanziell noch sinnvoll und technisch machbar - der Planungswerte über die ohnehin durch die Anlagenbesitzer ASTRA (Achtspurausbau) und TBA (Umfahrung Augst) zu erstellenden Lärmschutzwand in Länge und Höhe hinausgeht. Beim Landverkauf können die siedlungsbedingten Mehrkosten der Lärmschutzwand den Käufern überbürdet werden.
Umwelt	Natur / Landschaft	– Aufwertung Landschaftsraum, ökologischer Ausgleich
	Grundwasser / Boden	– Fruchtfolgeflächen bleiben umfangmässig erhalten
	Lärm / Luft	–

## Beschlüsse

## Planungsgrundsätze

- a Augusta Raurica steht im Dialog mit der Landschaft und der Siedlung. Der Landschaftsraum soll für die heutige und künftige Siedlung und das "Erlebnis" Augusta Raurica erhalten und gestärkt werden. Die vorhandenen Landschaftsstrukturen sollen – wo sinnvoll – zugänglich und erlebbar gemacht werden.
- b Die historische römische Stadt wird im zukünftigen Freilichtmuseum mittels erforderlicher Vermittlungsinfrastrukturen erlebbar gemacht. Die bestehenden Monumente werden durch ein Wegenetz miteinander verbunden. Ansonsten wird die Landschaft nicht weiter durch Bauten und Anlagen belastet. Das Freilichtmuseum soll ein wertvoller Erholungs- und Erlebnisraum für Anwohner, Bevölkerung und Besuchende bzw. Touristen sein.
- c Bauten und Vermittlungsinfrastrukturen entsprechen den Nutzerbedürfnissen. Die Wegführung für die Fussgängerinnen und Fussgänger soll sicher und attraktiv sein und das Erlebnis intensivieren.
- d Die Anbindung des gesamten Gebiets "Freilichtmuseum Augusta Raurica" an die übergeordneten Verkehrsstrukturen (ÖV, MIV, Fuss- und Veloverkehr etc.) soll optimiert werden. Dabei sollen die Zugänge zum "Erlebnisraum Augusta Raurica" verbessert und erkennbar gestaltet werden.
- e Im nördlichen, weitgehend überbauten Teil des Oberdorfs kann je nach Ergebnis der Ausgrabung konventionell gebaut werden.
- f Die unbebauten Flächen südlich davon dürfen aufgrund von § 2 Abs. 3b ArchVo nur schonend (Bauen über den Ruinen) bebaut werden. Dies gilt auch, falls durch flächengleiche Abtausch neue Wohnbauzonen ausgeschieden würden.
- g Sofern die kantonalen Interessen für den archäologischen Schutz und die Entwicklungsmöglichkeiten der Römerstadt Augusta Raurica gemäss kantonalem Richtplan in der kommunalen Nutzungsplanung der Gemeinde Augst zeitgerecht sichergestellt werden, verzichtet der Kanton auf eine Fortführung seiner kantonalen Nutzungsplanungen. Der kantonale Nutzungsplan „Augusta Raurica“, welcher mit Beschluss der Bau- und Umweltschutzdirektion Nr. 904 vom 13. Juli 2000 in Kraft gesetzt wurde, wäre durch die Bau- und Umweltschutzdirektion aufzuheben.

## S 5.1.1 AUGUSTA RAURICA

### Planungsanweisungen

- a Die Gemeinde Augst wird angewiesen, die genaue Abgrenzung des Wohngebiets in Augst-Oberdorf, in dem weiterhin Bautätigkeiten ermöglicht werden, unter Beachtung der Richtplanvorgaben nutzungsplanerisch festzulegen. Bei der Nutzung der öffentlichen Zone und der Gewerbezone bzw. einer Umzonung dieser Zonen zu Wohnbauzonen ist insbesondere der Lärm-, Luft- und Störfallproblematik Beachtung zu schenken. Ausserdem sind Raumansprüche durch den Achtspurausbau der A2/A3 sowie die Umfahrung Augst zu berücksichtigen.
- b Der Kanton erarbeitet in Abstimmung mit der Gemeinde ein Konzept zur Vermittlung der römischen Stadt mit zusammenhängenden Themenfeldern und der Einbindung der sichtbaren und verborgenen Monumente (Museumskonzept Erlebnis Augusta Raurica). Das Konzept zeigt zudem die Anforderungen an die Erschliessung und Durchwegung auf. Dabei ist insbesondere die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen im Sinne von Art. 30 Abs. 1bis RPV zu beachten. Die Ergebnisse werden von der Gemeinde Augst in ihrer kommunalen Nutzungs- und Erschliessungsplanung umgesetzt.
- c Die zuständigen Fachstellen des Kantons prüfen in Zusammenarbeit mit der Gemeinde Augst und dem Kanton Aargau die Verbesserung der verkehrlichen Anbindung von Augusta Raurica für alle Verkehrsmittel (ÖV, Fuss- und Veloverkehr, MIV). Allfällige Anpassungen der Infrastruktur müssen mit einer Umfahrungsstrasse von Augst aufwärtskompatibel sein.
- d Die zuständigen Fachstellen des Kantons koordinieren die erforderlichen Lärmschutzmassnahmen der Anlagebesitzer ASTRA (Achtspurausbau) und Kanton (Umfahrung Augst) im Hinblick auf einen optimalen Lärmschutz des Gebiets Augst-Oberdorf. Dabei steht die Zielsetzung im Vordergrund, dass in den rechtskräftigen Bauzonen im Gebiet Augst-Oberdorf westlich der Giebenacherstrasse die erforderlichen Immissionsgrenzwerte eingehalten sind.
- e Die Gemeinde Augst ist angewiesen, nach Vorliegen der kantonalen Grundlagen die kommunale Nutzungsplanung voranzutreiben und die zonen- und erschliessungsplanerischen Voraussetzungen für die Museumsentwicklung gemäss den Vorgaben des kantonalen Richtplans zu schaffen. Dabei ist im Gebiet der auszunehmenden Bauzonen östlich der Giebenacherstrasse insbesondere auch die Ausscheidung der Fruchtfolgeflächen sicherzustellen.

### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

- a Das Siedlungsgebiet im Raum Augusta Raurica gemäss Richtplan-Gesamtkarte wird festgesetzt.
- b Das Gebiet für das Freilichtmuseum (Erlebnisraum) Augusta Raurica gemäss Richtplan-Gesamtkarte wird festgesetzt.

## S 5.2 STANDORTE FÜR VERKEHRSINTENSIVE EINRICHTUNGEN

### 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.

### Ziele

- a 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 (Raumkonzept, Leitsatz 4).
- b 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.
- c Die Wohngebiete sind von Lärm und Luftschadstoffen zu entlasten
- d Quartierplanpflichtige Verkaufseinheiten sind auf die Verkehrskapazitäten des lokalen und regionalen Strassennetzes abzustimmen. Sie sollen auch mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel erreichbar sein.
- e 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.
- f Verkehrsintensive Einrichtungen, insbesondere Freizeitanlagen, sind besonders gut für den Langsamverkehr (Velo- und Fussverkehr) zu erschliessen.
- g Die Versorgung der Bevölkerung insbesondere mit Gütern des täglichen Bedarfs ist in erster Linie in den Orts- und Quartierzentren sicherzustellen.

### Voraussichtliche Auswirkungen

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

## S 5.2 STANDORTE FÜR VERKEHRSINTENSIVE EINRICHTUNGEN

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

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Als verkehrintensiv Einrichtungen mit grosser MIV-Erzeugung gelten Einkaufszentren, Fachmärkte und verkehrintensive 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.~~ (vom Bundesrat nicht genehmigt; Beschluss vom 21. April 2016)
- b Neubauten verkehrintensiver Einrichtungen sollen bevölkerungsnah im Einzugsbereich von Anschlüssen an Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen liegen, Wohngebiete nicht mit erheblichem zusätzlichem Verkehr belasten und mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar sein.
- c Verkehrintensiv Einrichtungen sind gut für den Velo- und Fussverkehr zu erschliessen. Weiter sind der sichere und attraktive Zugang für Fussgängerinnen und Fussgänger ab Parkplatz wie auch ab ÖV-Haltestelle sowie genügend Veloabstellplätze zu gewährleisten.
- d Die Versorgung der Bevölkerung insbesondere mit Gütern des täglichen Bedarfs ist in erster Linie in den Orts- und Quartierzentren sicherzustellen.

#### Planungsanweisungen

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

#### Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

Folgende Standorte für verkehrintensiv 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

---

## S 5.2.1 SPORT- UND ERHOLUNGSZENTRUM ST. JAKOB

### 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.

### Ziele

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

**S 5.2.1 SPORT- UND ERHOLUNGSZENTRUM ST. JAKOB**

**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
	Lärm / Luft	– keine

**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.





# L 1 NATÜRLICHE LEBENSGRUNDLAGEN

---

## L 1.1 AUFWERTUNG FLIESSGEWÄSSER

### Ausgangslage

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

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

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

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

### Ziele

- a 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.
- b 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.
- c Die Fliessgewässer sollen als prägende Elemente von Siedlung und Landschaft bewahrt bleiben.
- d Kanalisierte Fliessgewässerabschnitte sollen renaturiert und eingedolte weitest möglich geöffnet werden.
- e Die für den Menschen lebensnotwendigen Nutz- und Schutzfunktionen müssen gewährleistet bleiben. Sie sind aber möglichst naturgerecht auszugestalten.

## L 1.1 AUFWERTUNG FLIESSGEWÄSSER

### 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 Kanton und die Gemeinden	– gemäss Wasserbaukonzept: 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

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Die Fließgewässer sind in ihrem natürlichen Zustand zu erhalten und soweit möglich wiederherzustellen.
- 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 wiederhergestellt werden, z. B. durch die Ausweisung von Uferschutz zonen gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz.

#### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

Die aufzuwertenden Fließgewässerabschnitte gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

## L 1.2 RAUMBEDARF FLIESSGEWÄSSER

### Ausgangslage

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

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

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

Verschiedene eidgenössische und kantonale Gesetze verpflichten zur Erhaltung und Aufwertung unserer Fliessgewässer. Die Wasserbauverordnung des Bundes verpflichtet in Art. 21 die Kantone dazu, den Raumbedarf der Gewässer in der kantonalen Richt- und Nutzungsplanung zu berücksichtigen. Der Gewässerraum selbst ist im Bundesgesetz über den Gewässerschutz und der zugehörigen Verordnung geregelt; das Verfahren und die Zuständigkeit im kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz.

### Ziele

- Den Fliessgewässern ist der erforderliche Raum zu sichern, damit sie ihre natürliche Dynamik, ihre ökologische, landschaftliche und Hochwasserschutzfunktion behalten oder wiedererlangen können.
- Die heute bestehenden Freiräume entlang den Fliessgewässern sollen in ihrer Ausdehnung erhalten sowie in ihrer ökologischen Qualität und bezüglich ihrer Hochwasserschutzfunktion aufgewertet werden.
- Ökologische Verbreitungsbarrieren sollen beseitigt und die Fliessgewässer damit für wassergebundene Lebewesen durchgängig gemacht werden.

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– höchstens lokal durch bauliche Anpassungen
	Siedlung	– Verbesserung der Siedlungsqualität – Bezeichnung genügend breiter Uferschutzzonen
	Erholung/Wohlfahrt	– Erhaltung und Aufwertung der Erholungswirkung von Fliessgewässern
	Soziale Aspekte	– Erlebbarkeit der natürlichen Gewässerdynamik
	Wirtschaftliche Aspekte	– Minderung der Hochwassergefährdung – Wertschöpfung im Rahmen von baulichen Renaturierungsmassnahmen – lokal Einschränkung der landwirtschaftlichen und baulichen Nutzung
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	– Planungskosten ca. CHF 100'000 – Revitalisierungskosten gemäss Mehrjahresprogramm(en)
Umwelt	Natur / Landschaft	– Erhaltung und Verbesserung der natürlichen Gewässerökosysteme – Schutz und Förderung der einheimischen Tiere und Pflanzen – Erhaltung und Verbesserung der Lebensraumvernetzung – Steigerung der Selbstreinigung der Gewässer

## L 1.2 RAUMBEDARF FLIESSGEWÄSSER

Umwelt	Grundwasser / Boden	– Erhaltung und Verbesserung der Grundwasseranreicherung – Erhaltung der gewässerbegleitenden Auenböden
	Lärm / Luft	– Erhaltung/Förderung der Siedlungsdurchlüftung

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- Die Freiräume Fließgewässer dienen der langfristigen Erhaltung des Gewässernetzes in seinen ökologischen, landschaftlichen, sozialen sowie Hochwasserschutz-Funktionen.
- Freiräume Fließgewässer sind von neuen Bauten und Anlagen frei zu halten. Ausnahmen sind standortgebundene Bauten und Anlagen.
- Freiräume Fließgewässer sind soweit möglich zu renaturieren.
- Bei Zielkonflikten zwischen Raumbedarf Fließgewässer und Schutz der Fruchtfolgefleichen wird im Einzelfall über die Priorität entschieden.

#### Planungsanweisungen

- Der Kanton nimmt die Freiräume Fließgewässer in Koordination mit den Gemeinden in den kantonalen Nutzungsplan Raumbedarf Fließgewässer auf.
- Die Gemeinden stellen den Gewässerraum in ihren Zonenplänen dar. Sie zeigen im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV insbesondere die Ergebnisse der Interessenabwägung zwischen dem Freiraum Gewässerraum und anderen Interessen auf.

#### Örtliche Festlegungen

#### **Zwischenergebnis**

Folgende Freiräume Fließgewässer gemäss Richtplankarte werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen:

- Birs: Cholplatz           Liesberg
- Birs: Bolberg            Liesberg
- Birs: Oberrüti          Liesberg
- Birs: Ägerten           Laufen
- Birs: Chleeboden       Zwingen
- Birs: I der Wacht       Grellingen
- Birs: Cholflüe          Brislach
- Birs: Birsmatten        Brislach
- Birs: Im Grund          Duggingen
- Birs: Bruggfeld         Aesch
- Birs: Au                 Reinach
- Birs: Tüfelsgraben     Münchenstein
- Birs: Brüglingen        Münchenstein, Muttenz
- Lützel                    Roggenburg
- Lützel                    Röschenz
- Lützel                    Laufen
- Birsig                   Oberwil, Therwil
- Orisbach: Oristal       Liestal, Seltisberg
- Ergolz: Pfefferlädeli    Augst
- Eibach: Schwäjten      Gelterkinden
- Eibach: Eital            Tecknau

## L 1.3 NATURGEFAHREN

### Ausgangslage

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

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

Seit 2011 verfügt der Kanton über Gefahrenkarten für das Baugebiet. Die Umsetzung der Gefahrenkarten erfolgt im Rahmen der Nutzungsplanungen der Gemeinden. Die Gefahrenkarten sind im Rahmen der verfügbaren Ressourcen bei geänderten Verhältnissen nachzuführen. Auslöser können Überarbeitungen der Nutzungsplanung, neue Erkenntnisse zu Naturgefahren (Oberflächenabfluss, Naturereignisse) oder Schutzbauten sein.

### Ziele

- Den Fliessgewässern ist der erforderliche Raum zu sichern, damit sie ihre natürliche Dynamik, ihre ökologische, landschaftliche und Hochwasserschutzfunktion behalten oder wiedererlangen können.
- Die heute bestehenden Freiräume entlang den Fliessgewässern sollen in ihrer Ausdehnung erhalten sowie in ihrer ökologischen Qualität und bezüglich ihrer Hochwasserschutzfunktion aufgewertet werden.
- Ökologische Verbreitungsbarrieren sollen beseitigt und die Fliessgewässer damit für wassergebundene Lebewesen durchgängig gemacht werden.

### 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	– Nachführung Gefahrenkarten: Gesamtkosten zurzeit nicht bezifferbar
Umwelt	Natur / Landschaft	– potenzielle, nicht überbaubare Überschwemmungsgebiete können der ökologischen Aufwertung dienen
	Grundwasser / Boden	– keine
	Lärm/Luft	– keine

## L 1.3 NATURGEFAHREN

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

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

#### Planungsanweisungen

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

## L 2 LAND- UND WALDWIRTSCHAFT

### L 2.1 LANDWIRTSCHAFTSGEBIET

#### 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.

#### Ziele

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

#### 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

#### 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.

## L 2.1 LANDWIRTSCHAFTSGEBIET

- c Eine Zonenausscheidung ist in den folgenden im Richtplan ausgeschiedenen Gebieten nicht zulässig:
- Vorranggebiete Natur
  - Vorranggebiete Landschaft
  - Siedlungstrenngürtel
  - Freiräume Fließgewässer

### Planungsanweisungen

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

---

## L 2.2 FRUCHTFOLGEFLÄCHEN

### Ausgangslage

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

Gemäss Art. 30 der Raumplanungsverordnung müssen die Kantone dafür sorgen, dass die Fruchtfolgeflächen den Landwirtschaftszonen zugeteilt werden; sie zeigen in ihren Richtplänen die dazu erforderlichen Massnahmen. Fruchtfolgeflächen dürfen nur eingezont werden, wenn ein auch aus der Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann und sichergestellt wird, dass die beanspruchten Flächen nach dem Stand der Erkenntnisse optimal genutzt werden. Die Kantone müssen sicherstellen, dass ihr Anteil am Mindestumfang der Fruchtfolgeflächen dauernd erhalten bleibt.

Der Kanton Basel-Landschaft hat gemäss Sachplan FFF des Bundes vom 8. Mai 2020 einen kantonalen Mindestumfang von 8'000 ha FFF sicherzustellen. Gleichzeitig besteht gemäss § 118 Abs. 5 der kantonalen Verfassung der Auftrag, dass die für land- und waldwirtschaftliche Nutzung gesamthaft ausgeschiedene Fläche erhalten werden soll.

Dank der flächendeckenden Bodenkartierung (ab 1997) der landwirtschaftlichen Nutzflächen des Kantons Basel-Landschaft konnte die erste Erhebung aus dem Jahr 1987 überprüft und überarbeitet sowie mit dem Bezirk Laufen ergänzt werden. 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 < 1 ha werden nicht berücksichtigt.

2018 wurden von der Bodenkartierung bisher nicht erfasste Flächen auf ihre FFF-Qualität untersucht. Daraus resultierten rund 100 ha, die neu ins FFF-Inventar aufgenommen wurden. Diese Fruchtfolgeflächen wurden mit den Daten der amtlichen Vermessung verschnitten, so dass Gebäude und befestigte Flächen nicht mehr mit FFF überlagert sind. Die FFF-Gesamtfläche per Stand März 2023 beträgt 9'880 ha.

Der Auftrag gemäss Sachplan FFF, wonach der Kanton Basel-Landschaft eine Gesamtfläche von 9'800 ha Fruchtfolgeflächen erhalten muss, ist somit erfüllt.

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.

### Ziele

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

## L 2.2 FRUCHTFOLGEFLÄCHEN

### 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

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Kanton und Gemeinden unterstützen die Bestrebungen des Bundes zur Sicherung und langfristigen Erhaltung der Fruchtfolgeflächen. Sie schonen die Fruchtfolgeflächen und messen ihnen bei der Gesamtinteressenabwägung einen hohen Stellenwert bei.
- b Fruchtfolgeflächen dürfen generell nur durch Planungen beansprucht werden, wenn ein auch aus Sicht des Kantons wichtiges Ziel ohne die Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen nicht sinnvoll erreicht werden kann und wenn diese optimal genutzt werden. Wichtige Ziele können insbesondere sein:
  - Planungen und Vorhaben, die im kantonalen Richtplan festgesetzt sind
  - Einzonungen innerhalb festgesetztem Siedlungsgebiet
  - Verwirklichung öffentlicher Infrastrukturvorhaben des Kantons
  - Verwirklichung weiterer öffentlicher Aufgaben wie Wasserbau, Schutz vor Naturgefahren, Aufwertung von Gewässern
- c Werden für Planungen gemäss Planungsgrundsatz b Fruchtfolgeflächen > 2'500 m<sup>2</sup> beansprucht, muss die gesamte beanspruchte Fläche kompensiert werden. Die Kompensation erfolgt durch Auszonung, Erhebung von noch nicht inventarisierten Fruchtfolgeflächen oder Bodenaufwertung von anthropogen veränderten Landwirtschaftsböden.
- d Bei der vorübergehenden Beanspruchung von Fruchtfolgeflächen ist keine Kompensation notwendig.
- e 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 Gesamtinteressenabwägung 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 Der Regierungsrat wird beauftragt, im Raumplanungs- und Baugesetz eine Kompensationsregelung für Bauvorhaben zu prüfen.
- c Die Gemeinden sichern die Fruchtfolgeflächen in ihren Zonenvorschriften, indem sie diese den Landwirtschaftszonen zuweisen und als orientierenden Inhalt im Zonenplan darstellen.
- d 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.

## L 2.2 FRUCHTFOLGEFLÄCHEN

- e Der Regierungsrat aktualisiert einmal jährlich die festgesetzten Fruchtfolgeflächen mit den Verlusten und Kompensationen gemäss den Planungsgrundsätzen b und c im Sinne einer Fortschreibung.

### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

Die Fruchtfolgeflächen gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

---

## L 2.3 WALD

### 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 Waldbaues 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.

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.

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.

### Ziele

- a Die natürliche Vielfalt im Wald ist durch flächendeckende naturnahe Waldpflege und die Errichtung eines Netzes von Waldreservaten unterschiedlicher Ausprägung und Altholzinseln (Gebiete mit alten Bäumen) zu erhalten.
- b Der Wald soll in seiner Fläche und seiner räumlichen Verteilung erhalten bleiben.
- c Eine Zunahme des Waldes durch unerwünschten Einwuchs soll im gesamten Kantonsgebiet verhindert werden.
- d Pflege und Bewirtschaftung sollen die nachhaltige Erhaltung sämtlicher Funktionen des Waldes sicherstellen.
- e Der nachwachsende Rohstoff Holz soll mindestens so stark genutzt werden, dass der Vorrat nicht mehr zunimmt (Ausnahme: in Totalreservaten).
- f Die Naturwerte sollen über eine flächendeckende naturnahe Waldbewirtschaftung und die Ausweisung von Vorrangflächen und die Aufwertung der Waldränder gesichert werden.
- g Die Schutzwirkung von Wäldern im Bereich von Siedlungen und Verkehrsinfrastrukturen soll sichergestellt werden.
- h Die Wirkung der Wälder als Filter und Schutz des Grundwassers soll gesichert werden.
- i Die Erholung im Wald soll möglich bleiben, wobei negative Einflüsse von Erholungssuchenden wenn immer möglich zu reduzieren sind.

**L 2.3 WALD**

**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 CO <sub>2</sub>

**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**

- a Die statischen Waldgrenzen können im gesamten Kantonsgebiet festgelegt werden.
- b Die Wälder mit Schutzfunktion gemäss den Waldentwicklungsplänen (WEP) Liestal und Umgebung, Sissach-Farnsberg, Diegtal und Waldenburgertal werden festgesetzt.

**Zwischenergebnis**

- a Vorranggebiete Natur im Wald werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen (vgl. L 3.1).
- b Die übrigen Wälder mit Schutzfunktion werden als Zwischenergebnis in den Richtplan aufgenommen.

## L 3 NATUR- UND LANDSCHAFTSSCHUTZ

---

### L 3.1 VORRANGGEBIET NATUR

#### **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 (Bestandsaufnahmen) 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.

#### **Ziele**

- a 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 (Raumkonzept).
- b Die Vernetzungskorridore von nationaler und regionaler Bedeutung sind in ihrer Funktion zu erhalten und zu öffnen und wo möglich in ihrer Wirkung zu verbessern.
- c Die fachgerechte Pflege und Nutzung von Naturobjekten soll in enger Partnerschaft mit Land- und Waldwirtschaft realisiert werden.

### L 3.1 VORRANGGEBIET NATUR

#### 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 – Arbeitsplatzhaltung durch angemessene Abgeltung von Naturschutzleistungen in Land- und Waldwirtschaft
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– Kostenrahmen gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept BL
Umwelt	Natur/Landschaft	– Erhaltung und Förderung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt, ihrer Lebensräume sowie eines vielfältigen, regionaltypischen Landschaftsbildes
	Grundwasser/Boden	– Qualitativ einwandfreie Grundwasseranreicherung aus Vorranggebieten Natur – Schutz der Bodenfläche und der Bodenfunktionen
	Lärm/Luft	– keine

## L 3.1 VORRANGGEBIET NATUR

### 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.

#### 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/VGD) 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 wiederhergestellt werden sollten. Er schlägt die dazu notwendigen Massnahmen vor.

#### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

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

## L 3.2 VORRANGGEBIET LANDSCHAFT

### 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.

### 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.

### 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

## L 3.2 VORRANGGEBIET LANDSCHAFT

Umwelt	Natur / Landschaft	– Erhaltung der Freiräume und der Funktionsfähigkeit des Natur- und Landschaftshaushalts
	Grundwasser / Boden	– Schutz der Bodenfläche und Bodenfunktionen
	Lärm / Luft	– Erhaltung "ruhiger" Landschaftsräume / Freihaltung von Leitbahnen zur Durchlüftung der Siedlungsgebiete

### 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 VE 2.4 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 ins Orts- und Landschaftsbild
  - Grundwasserschutz

#### Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

Die Vorranggebiete Landschaft gemäss Richtplankarte werden festgesetzt.

### L 3.3 BLN-OBJEKTE

#### Ausgangslage

Das Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) bezeichnet Gebiete, die "in besonderem Masse die ungeschmälerete Erhaltung, jedenfalls aber unter Einbezug von Wiederherstellungs- oder angemessenen Ersatzmassnahmen die grösstmögliche Schonung" verdienen (Art. 6 Abs. 1 NHG (SR 451)). Das BLN verpflichtet Bund und Kantone in Erfüllung von Bundesaufgaben, ist jedoch auch bei der Richt- und der Nutzungsplanung als Grundlage zu berücksichtigen (Art. 2a BLNV, in Kraft seit 14. April 2010). Aus Sicht des Bundes ist die erwünschte Schutzwirkung nicht in allen BLN-Objekten erreicht, weshalb er derzeit detailliertere Beschreibungen und konkretere Schutzziele erstellt.

Das BLN verzeichnet für den Kanton Basel-Landschaft folgende Objekte:

Name	Nr.	Gesamtfläche	Flächenanteil BL
Belchen-Passwang	1012	6'412 ha	4'546 ha
Tafeljura nördlich Gelterkinden	1104	1'814 ha	1'814 ha
Baselbieter und Fricktaler Tafeljura	1105	7'415 ha	5'200 ha
Chilpen bei Diegten	1106	127 ha	127 ha
Gempenplateau	1107	4'363 ha	1'659 ha
		20'131 ha	13'346 ha

Mit 13'346 ha umfassen diese BLN-Gebiete 26 % der Kantonsfläche (51'754 ha).

Knapp 52 % der Baselbieter BLN-Flächen sind mit Vorranggebiet Landschaft (L 3.2; 25 %) oder Vorranggebiet Natur (L 3.1; 27 %) überlagert. Zusammen mit der Waldfläche (L 2.3) verdichtet sich der Schutzgrad auf 83 Flächen-Prozente. Damit bestehen grossflächig wirkende, Schutzziel-konforme Planungsgrundsätze und Planungsanweisungen an Kanton und Gemeinden, sodass das BLN im Kanton Basel-Landschaft raumplanerisch - auf Stufe Richtplan - hinreichend berücksichtigt ist.

Hingegen ist das BLN im Bewusstsein von Bevölkerung und Behörden noch wenig verankert, und vorausschauende Entwicklungs- und Qualitätsziele fehlen. Gemeindeübergreifende Raum- und Entwicklungskonzepte können helfen, die BLN-Gebiete als wertvolle und lebenswerte Kulturlandschaften zu fördern.

#### Ziele

- a Das BLN wird in der Richt- und in der Nutzungsplanung bewusst berücksichtigt.
- b Das Bewusstsein für das BLN soll in der Öffentlichkeit zwecks sorgsamem Umgangs mit den wertvollen Landschaften verstärkt werden.
- c Für die BLN-Objekte sollen gemeindeübergreifende Raum- und Entwicklungskonzepte gefördert werden.

### L 3.3 BLN-OBJEKTE

#### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– keine neuen Verkehrsachsen in den Vorranggebieten Landschaft und Natur
	Siedlung	– Begrenzung der Siedlungsausdehnung
	Erholung / Wohlfahrt	– Erhaltung von Freiräumen und attraktiven Erholungsgebieten
	Soziale Aspekte	– Erlebbarkeit von wertvollen Landschaft
	Wirtschaftliche Aspekte	– keine Einschränkung der standortangepassten land- und forstwirtschaftlichen Nutzung – Förderung besonders landschaftsschonender Nutzungen – Förderung des sanften Tourismus
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton und die Gemeinden	– Kanton: Beratungsaufwand im Rahmen der bestehenden personellen Ressourcen – Gemeinden: allfällige Planungskosten bei Gemeinde- übergreifenden Raum- und Entwicklungskonzepten
Umwelt	Natur / Landschaft	– Erhaltung der Freiräume, des Landschaftsbildes und der Funktionsfähigkeit des Natur- und Landschaftshaushalts
	Grundwasser / Boden	– Schutz des Bodens in Fläche, Qualität und Funktion
	Lärm / Luft	– Erhaltung "ruhiger" und belastungsarmer Landschaftsräume

#### Beschlüsse

##### Planungsgrundsätze

- a Kanton und Gemeinden nehmen ihre Verantwortung für die Erhaltung und Entwicklung der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN) wahr.
- b Sie berücksichtigen die Schutz- und Entwicklungsziele in der Interessensabwägung bei Planungen und bei der Realisierung von raumwirksamen Vorhaben.

##### Planungsanweisungen

- a Kanton und Gemeinden berücksichtigen das BLN in ihren raumwirksamen Planungen.
- b Kanton und Gemeinden zeigen in ihren Planungsberichten gemäss Art. 47 RPV auf, wie sie das BLN berücksichtigen.
- c Der Kanton berät die Gemeinden in der Erarbeitung gemeindeübergreifender Raum- und Entwicklungskonzepte.

##### Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

Die BLN-Gebiete werden im Sinne einer Fortschreibung in die Richtplankarte aufgenommen.

## L 3.4 WILDTIERKORRIDORE

### Ausgangslage

Die Wildtierkorridore sind die kritischen Bereiche im linearen Vernetzungssystem, das "Wegnetz" für Wildtiere. Sie bezeichnen Engstellen auf den Verbindungsachsen, an welchen die Passierbarkeit für Wildtiere mehrheitlich eingeschränkt ist oder verhindert wird, jedoch dauerhaft sichergestellt werden soll. Diese Wildtierkorridore ermöglichen den genetischen Austausch zwischen und innerhalb von Populationen, die artspezifische Populations- und Raumdynamik (z. B. saisonale Wanderungen) und die aktive Ausbreitung zur Erschliessung von neuen oder Wiederbesiedlung von ehemaligen Lebensräumen.

Die Beschreibungen und Kartenausschnitte zu den Wildtierkorridoren von überregionaler Bedeutung können unter Karten der Schweiz - Schweizerische Eidgenossenschaft - [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch) heruntergeladen werden.

Im Kanton Basel-Landschaft werden die 14 Wildtierkorridore von nationaler sowie 11 von regionaler Bedeutung räumlich abgegrenzt. Von diesen 25 Wildtierkorridoren sind nur vier intakt. Sie weisen keine Unterbrüche durch schwer oder nicht überwindbare Barrieren auf, werden von Tieren regelmässig als durchgehende Verbindung genutzt und bieten ein ausreichendes Angebot an Strukturen und Deckung. 14 Wildtierkorridore sind in ihrer Funktion beeinträchtigt. Die Leitlinien- und Vernetzungsstrukturen oder Trittsteinbiotope sind verarmt, Tiere müssen breite Streifen von intensiv genutztem Landwirtschaftsland ohne grössere Gehölze oder Hecken queren oder über Bahnlinien und stark befahrene Strassen wechseln. Die restlichen sieben Wildtierkorridore sind durch räumliche Strukturen, insbesondere sehr stark befahrene oder eingezäunte Verkehrsinfrastrukturen, weitgehend unterbrochen.

Die Beschreibungen und Kartenausschnitte zu den Wildtierkorridoren von überregionaler Bedeutung können unter Karten der Schweiz - Schweizerische Eidgenossenschaft - [map.geo.admin.ch](http://map.geo.admin.ch) heruntergeladen werden.

Die Zielarten der Wildtierkorridore im Kanton sind hauptsächlich Huftiere (Wildschwein, Reh und Rotwild), Beutegreifer (Fuchs, Dachs, Luchs, Wildkatze, Wolf, Goldschakal) sowie Kleinsäuger. Mancherorts sind zusätzlich die Gämse und, an Gewässern, der Biber wichtige Zielarten.

Bund und Kantone sind durch internationale Übereinkommen und nationale Gesetze verpflichtet, die Durchlässigkeit der Landschaft für Wildtiere zu gewährleisten.

### Ziele

- a Sicherung der Wildtierwanderungen und des genetischen Austausches zwischen den Populationen.
- b Grossräumige Vernetzung der Naturräume, insbesondere der Wildtier-Lebensräume.
- c Den Raumbedarf für die Wildtierkorridore sichern.

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– Weniger Kollisionen und Unfälle mit Wildtieren
	Siedlung	– Begrenzung der Siedlung
	Erholung / Wohlfahrt	– Ggf. eingeschränkte Freizeitnutzung
	Soziale Aspekte	– Erlebbarkeit von regelmässig genutzten und intakten Wildtierwechsell
	Wirtschaftliche Aspekte	– Keine Einschränkung der ordentlichen landwirtschaftlichen Nutzung, nur Einschränkungen bei der Erstellung von neuen Anlagen und der Ersatz bestehender Anlagen (insbesondere Zäune)
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– Projekt- bzw. massnahmenabhängig, nicht bezifferbar
	Voraussichtliche Kosten für die Gemeinden	– Projekt- bzw. massnahmenabhängig, nicht bezifferbar (Massnahmen im Rahmen Nutzungsplanungsverfahren, in geringem Umfang Infrastrukturmassnahmen)

## L 3.4 WILDTIERKORRIDORE

Umwelt	Natur / Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhaltung und Verbesserung der Bewegungs- und Ausbreitungsmöglichkeiten für Wildtiere</li> <li>– Erhaltung und Verbesserung der Lebensraumvernetzung</li> <li>– Verbesserter Austausch zwischen den Populationen</li> </ul>
	Grundwasser / Boden	– Keine
	Lärm / Luft	– Keine

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Die Wildtierkorridore sind dauerhaft in ihrer Funktion zu erhalten: die intakten Wildtierkorridore sind zu erhalten, die beeinträchtigten aufzuwerten und die weitgehend unterbrochenen wiederherzustellen.
- b Führen Nutzungsplanungen (insbes. auch von Infrastrukturanlagen) zu zusätzlicher Beeinträchtigung und Störung der Wildtierkorridore (beispielsweise durch neue Bauten und Anlagen mit Barrierewirkung wie Zäune, Lärmschutzwände, neue oder erhebliche Erweiterungen von Bauvolumen und Verkehrsflächen), sind diese nur zulässig, wenn sie standortgebunden und von überwiegendem Interesse sind und lokal mit geeigneten Massnahmen zur Erhaltung der Funktionalität der Wildtierkorridore ausgeglichen werden.

#### Planungsanweisungen

- a Bei ihren raumwirksamen Tätigkeiten berücksichtigen Kanton und Gemeinden die Wildtierkorridore im Sinne der Planungsgrundsätze, insbesondere bei der Ausscheidung von Bau- oder Spezialzonen oder bei der Planung, Erstellung, Erneuerung und dem Unterhalt von öffentlichen Bauten und Anlagen.
- b Notwendige Massnahmen zur Sicherung des Raumbedarfs und zum Schutz der Wildtiere werden in Zusammenarbeit mit den zuständigen Fachstellen des Kantons, den Infrastrukturbetreibern und den Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern ergriffen und mit den benachbarten Gemeinden und Kantonen koordiniert.
- c Die VGD beurteilt die Auswirkungen von Vorhaben und Planungen im Bereich der Wildtierkorridore.
- d Bei Beschlüssen der Nutzungsplanung zeigen Kanton und Gemeinden im erläuternden Bericht auf, wie die Planungsgrundsätze berücksichtigt sind.

#### Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

Folgende intakte Wildtierkorridore werden festgesetzt:

- BL12                      Magden–Wintersingen
- BL13                      Ormalingen
- BL19                      Waldenburg
- BL26                      Allschwil–Schönenbuch

Folgende beeinträchtigte Wildtierkorridore werden festgesetzt:

- BL03 / SO33              Liestal
- BL04                      Oberdiegten–Eptingen
- BL06                      Brislach
- BL14                      Gelterkinden
- BL15                      Wittinsburg
- BL16                      Buckten–Rümlingen
- BL17                      Buckten–Läufelfingen
- BL20                      Ziefen
- BL22                      Laufen
- BL27                      Bubendorf
- BL28                      Duggingen

## L 3.4 WILDTIERKORRIDORE

- JU-1.11/BL30 Les Riedes
- BL18 Niederdorf–Hölstein
- BL24 Therwil

Folgende weitgehend unterbrochene Wildtierkorridore werden festgesetzt:

- BL01 Pratteln
- BL02 Liestal–Bubendorf
- BL07 Zwingen
- BL09 Lausen–Itingen
- BL10 Thürnen
- BL11 Tenniken
- BL21 Zwingen–Breitenbach

## L 4 FREIZEIT, ERHOLUNG UND SPORT

### L 4.1 AUSFLUGSZIELE IM JURA

#### 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.

#### Ziele

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

#### 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

## L 4.1 AUSFLUGSZIELE IM JURA

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

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

#### Planungsanweisungen

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

#### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

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

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

## L 4.2 FREIZEITANLAGEN IM NICHT-SIEDLUNGSGEBIET

### 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.

### Ziele

- a In stadtnahen Erholungsgebieten ausserhalb der Bauzonen dürfen flächenhafte Erholungs-, Freizeit- und Sportanlagen das Landschaftsbild nicht wesentlich beeinträchtigen. Die Standorte sind so zu wählen, dass sie mit dem öffentlichen Verkehrsmittel gut erreichbar sind.
- b 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.
- c Mit der Festlegung der Anforderungskriterien und Verfahrensabläufe sollen raum- und umweltverträgliche Standorte für künftige Freizeit und Erholungsanlagen geplant und realisiert werden können.

### 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	– Erhaltung von Landwirtschaftsflächen; Einschränkung der Baumöglichkeiten im Landwirtschaftsgebiet, ausgenommen betriebsnotwendige landwirtschaftliche Bauten
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– keine
Umwelt	Natur/Landschaft	– Freihaltung der entsprechenden Gebiete von Freizeit- und Erholungsanlagen
	Grundwasser/Boden	– Schutz der Bodenfläche und der Bodenfunktionen
	Lärm/Luft	– Beeinträchtigung im Einzelfall möglich

## L 4.2 FREIZEITANLAGEN IM NICHT-SIEDLUNGSGEBIET

### 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)
- 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/VGD) nimmt im Rahmen von Foren und Arbeitsgruppen mit den Freizeit- und Sportverbänden allfällige Konfliktpunkte auf und führt diese einvernehmlichen Lösungen zu.



# V 1 GESAMTVERKEHRSASPEKTE

## V 1.1 GESAMTVERKEHRSSCHAU

### Ausgangslage

Gut ausgebaute und betriebsbereite Verkehrsnetze sind eine unverzichtbare Basis für das Funktionieren einer modernen Gesellschaft und einer prosperierenden Wirtschaft. Dazu gehören Strassennetze von nationaler, regionaler und kommunaler Bedeutung, Schienennetze für den öffentlichen Verkehr im Fern- und Nahbereich sowie Verkehrswege für den Velo- und Fussverkehr. Diese Verkehrsnetze müssen funktionsgerecht ausgebaut, neuen Anforderungen und Randbedingungen angepasst, in der Substanz über lange Zeit erhalten und zudem jederzeit betriebsbereit gehalten werden. Dabei geht es nicht nur um die Erreichbarkeit innerhalb der Schweiz, sondern auch um die Erreichbarkeit der Schweiz aus dem übrigen Europa. Deshalb sind neben den Hauptachsen in der Schweiz für den Kanton Basel-Landschaft auch die ausländischen Zubringer zu beachten. Entsprechend müssen neue (Tunnel-)Ausbauten zwischen Basel und Olten einen gleichwertigen Status haben wie Verkehrsinfrastrukturvorhaben zwischen Arth-Goldau und Chiasso.

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

Die Rahmenbedingungen für die Bewältigung der künftigen Verkehrsbedürfnisse in unserer Region und in unserem Kanton werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union festgelegt. Dabei tragen optimale Verkehrsverbindungen wesentlich zur Erhöhung der wirtschaftlichen Standortattraktivität unserer Region bei. Bei der Aufrechterhaltung bzw. Förderung der Wettbewerbsfähigkeit wird je länger je mehr die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wichtig. Europaweit hat der Wettbewerb unter den Regionen um die wirtschaftliche (Standort)-Gunst eingesetzt. Als Reaktion auf die grenzüberschreitenden Herausforderungen gelten die Projektaufgleisungen für die Entwicklung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) und für die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, 2. und 3. Generation bzw. die Prozesse, welche damit verbunden sind.

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

Die im Jahre 2001 eingeführte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) in der Schweiz und die damit verbundene Erhöhung der zulässigen Tonnagen der Lastwagen haben im Alpenraum zu Verkehrsroutenumlagerungen geführt und bringen unserer Region, die Teil der Transitachse Rheintal-Gotthard-Lombardei ist, mehr Güterschwerverkehr. Der Bundesrat stellte Ende Dezember 2011 fest, dass das Zwischenziel der Reduktion auf 1 Million alpenquerenden Lastwagenfahrten auf der Strasse nicht erreicht wurde. Die Analyse zeigt, dass mit den bestehenden Instrumenten auch das Ziel der Reduktion auf jährlich 650'000 strassenmässige Lastenwagenfahrten im Jahr 2018 nicht erreicht werden kann. Um dem Verfassungs- und Gesetzesauftrag nachzukommen, möchte der Bundesrat deshalb zusätzliche Massnahmen in die Wege leiten.

Daneben soll sich vor allem der Schienenanteil dynamisch entwickeln und den Marktanteil gegenüber der Strasse merklich steigern können. Der Transitgüterverkehr wird weiter an Bedeutung gewinnen, wobei die Kantone diesbezüglich keine eigenständigen, regulativen Massnahmen einführen können. Eine wichtige, regulative Massnahme ist das Nachfahrverbot auf der Strasse. Würde das Nachfahrverbot aufgehoben, hätte dies - zumindest ohne flankierende Massnahmen - erhebliche negative Auswirkungen in Form eines zusätzlichen Anstieges der Güterverkehrsleistungen auf der Strasse zur Folge. Da die stufenweise Anhebung der Gewichtslimite und die Erhöhung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSAV) zu einer besseren Auslastung der Fahrzeuge führt, fällt die Zunahme der Fahrleistungen aber geringer aus als diejenige der Verkehrsleistungen. Letzteres wird sich vor allem beim Transitgüterverkehr auswirken. Ganz allgemein wird das Wachstum der Güterverkehrsleistungen zumindest kurzfristig gleichwohl noch zu einer zusätzlichen Umweltbelastung in unserer Region führen. Aufgrund der Erhöhung der LSVA und der Gewichtslimiten, wird in absehbarer Zeit aber mit keiner zusätzlichen Lastwagenflut gerechnet.

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

## V 1.1 GESAMTVERKEHRSSCHAU

Die Erschliessung unserer Region durch ein leistungsfähiges Verkehrsnetz ist u. a. eine Voraussetzung für ein wirtschaftliches Wachstumspotenzial. Dabei stehen den teuren Werterhaltungs- und Sanierungsmassnahmen auf dem Schienen- und Strassennetz nur beschränkte Mittel zur Verfügung. Dies bedeutet, dass die bestehenden Infrastrukturen erhalten werden und der Strassenverkehr im Sinne einer langfristigen Planung soweit wie möglich auf wenige, dafür aber leistungsfähige Hauptachsen (Hochleistungsstrassen) konzentriert wird.

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

### Ziele

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

### Voraussichtliche Auswirkungen

Die Auswirkungen werden in den folgenden Objektblättern projektbezogen dargelegt.

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Einflussnahme bei den Sachplänen und den Vorlagen des Bundes im Sinne der kantonalen Interessen.
- b Prioritätenfolge für die Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse:
  1. Verkehrsvermeidung: Beinhaltet Massnahmen, die eine Zielwähländerung zu näherliegenden Zielen hin bewirken.
  2. Verkehrsverlagerung: Verlagerung auf umweltfreundlicheren und energieeffizienteren Verkehrsmodus (substituieren/kombinieren).
  3. Verkehrsbeeinflussung: Verkehr in einer ausreichenden Qualität bewältigen, so dass er für Verkehrsteilnehmer, Betroffene und Umwelt verträglich ist.
  4. Verkehrsinfrastruktur: Die Verkehrsinfrastruktur ist im erforderlichen Ausmass anzupassen.

#### Planungsanweisungen

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

#### **1 Siedlungsentwicklung**

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

#### **2 Motorisierter Individualverkehr**

- a Mit dem kantonalen Strassennetz werden das Verbinden der Verkehrsträger und der Gemeinden sowie das Durchleiten des Verkehrs sichergestellt.
- b Das kantonale Strassennetz ist nach den Prioritäten Verkehrssicherheit, Zustand der Infrastruktur und Verkehrsfluss zu erhalten resp. auszubauen.
- c Der motorisierte Individualverkehr ist soweit möglich auf Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren.
- d Überall dort, wo die Verkehrsinfrastruktur an ihre Belastungsgrenzen stösst, muss vor einem Ausbau zuerst versucht werden, mittels Verkehrsmanagementmassnahmen die Kapazitäten der Verkehrsinfrastrukturanlagen besser auszunutzen.
- e Die negativen Folgen des Verkehrs auf Mensch (insbesondere Lärmschutz entlang bebauter Strassen) und Umwelt sind zu reduzieren.

## V 1.1 GESAMTVERKEHRSSCHAU

### **3 Öffentlicher Verkehr**

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

### **4 Langsamverkehr**

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

### **5 Güterverkehr**

- a Die Abwicklung von Gütertransporten über den Schienen- und den Wasserweg ist wo möglich zu fördern.
- b Logistikknutzungen sind vorzugsweise an Standorten mit kurzer Anbindung an das überregionale Eisenbahn- und Strassennetz bzw. an die Rheinhäfen vorzusehen. Dabei sind bestehende Anschlussgleise bzw. abgehende Weichen vom Stammgleis wenn möglich zu erhalten.
- c Um den Grenzverkehr möglichst flüssig zu halten, ist darauf hinzuwirken, die Zollabfertigung der Nachfrage anzupassen.

### **6 Koordination der Verkehrsträger**

- a Die betriebliche und bauliche Entwicklung der einzelnen Verkehrsträger erfolgt in Koordination mit den übrigen Verkehrsträgern.
- b Übergänge zwischen den Verkehrsträgern (Strasse – Schiene – Wasser – Luft) werden optimiert und gefördert.
- c Kanton und Gemeinden setzen sich für eine Optimierung der Umsteigebeziehungen, für eine Lösung der Umsteige-probleme durch Pendlerverkehr sowie für eine Bereitstellung von genügend P+R Parkplätzen bzw. B+R Abstellplätzen ein.

### **7 Mobilitätsmarketing**

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

## V 1.1 GESAMTVRKEHRSSCHAU

### **8 Mobilitätsmanagement**

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

### **9 Übergeordnetes Verkehrsnetz**

- a Strassenverkehr: HLS-Verbindungen Richtung Basel/Deutschland/Frankreich, Zürich, Bern/Luzern, Delémont/Jura. Auf überlasteten Teilstrecken setzt sich der Kanton für folgende Prioritäten ein:
  - 1. Verkehrsbeeinflussung auf bestehenden Spuren;
  - 2. Kapazitätssteigerungsmassnahmen ohne bauliche Massnahmen (z. B. Ummarkierung);
  - 3. bauliche Massnahmen und allenfalls flankierende Massnahmen auf dem untergeordneten Strassennetz.
- b Rheinhäfen: Anbindung der Rheinhäfen an das HLS-Netz und an das Schienennetz.
- c Euro-Airport: Direkte Anbindung an das Regio-S-Bahn-Netz und langfristig ins überregionale Fernverkehrs-Netz.

## V 1.2 AGGLOMERATIONSPROGRAMM

### Ausgangslage

Leistungsfähige Verkehrsinfrastrukturanlagen sind die Voraussetzung, damit die Städte mit ihren zugehörigen Agglomerationen ihre Aufgaben als gesellschaftliche und wirtschaftliche Zentren wahrnehmen können. 2001 hat der Bund die Agglomerationspolitik ins Leben gerufen und mit dem Agglomerationsprogramm ein sich in den letzten Jahren etabliertes und bewährtes Instrument geschaffen.

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme fordert der Bund von den Agglomerationen eine Gesamtplanung von Verkehr und Siedlung.

Die rechtliche Basis gründet auf dem "Neuen Finanzausgleich" (NFA) und dem befristeten und auslaufenden Infrastrukturfondsgesetz (IFG). Mit der Zustimmung des Souveräns zum Fonds für die Nationalstrassen und den Agglomerationsverkehr (NAF) wird die bisherige, befristete Regelung gemäss IFG neu aufgelegt und werden u.a. die Beiträge an die Agglomerationsprogramme langfristig gesichert und ermöglicht. Der neue Fonds ist zeitlich unbefristet und auf Verfassungsstufe verankert. Dabei bilden Agglomerationsprogramme die Voraussetzungen für allfällige Bundesbeiträge an Massnahmen zur Verbesserung der Verkehrsinfrastruktur in Städten und Agglomerationen. Neben den prinzipiell mitfinanzierungswürdigen Verkehrsinfrastrukturen sind deren flankierende Massnahmen, betriebliche Verbesserungen, lokale Verkehrsmassnahmen sowie Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft aufzuzeigen. Ausserdem sind Projekte in die Überlegungen mit einzubeziehen, welche im Zuständigkeitsbereich des Bundes liegen. Über das Agglomerationsprogramm bzw. den NAF werden aber nur Infrastrukturbauten finanziert,

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

Explizit sind keine Beiträge an den Betrieb und Unterhalt, an das Rollmaterial und an Mobilitätsmanagementkosten möglich. Dabei sind die Projekte zu priorisieren, wobei die Baureife eine wichtige Rolle spielt. Priorisieren bedeutet, dass die Agglomeration ihre Projekte in Etappen, sogenannte Horizonte, von jeweils vier Jahren aufteilt. Die Umsetzung der Agglomerationsprogramme ist grundsätzlich Sache der Trägerschaften. Sie sind für die Organisation, Planung, Projektierung und Bau/Realisierung der Massnahmen des Agglomerationsprogramms verantwortlich.

Beim Agglomerationsprogramm Basel handelt es sich um ein grenzüberschreitendes (D-F-CH sowie BS-BL-AG-SO) und langfristiges Steuerungsinstrument, welches agglomerationsrelevante Verkehrsprojekte auf eine erwünschte Siedlungs- und Umweltentwicklung abstimmt.

Die Trägerschaften der Agglomerationsprogramme sind dazu verpflichtet, ein agglomerationsrelevantes Zukunftsbild zu erarbeiten und fortzuschreiben. Beim Agglomerationsprogramm Basel handelt es sich dabei um das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+". Daraus werden die prioritären Handlungsstrategien bestimmt und aus diesen abgestimmte Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen abgeleitet. Agglomerationsprogramme sind im 4-Jahres-Rhythmus zu aktualisieren und beim Bund einzureichen. Nach der Prüfung durch den Bund und die Beschlussfassung durch das Parlament – i.d.R. 2 Jahren - folgt jeweils die Umsetzungsphase mit einem Zeitfenster von 4 Jahren.

Der Bund knüpft eine finanzielle Unterstützung an die Erfüllung der Grundanforderungen, anhand welcher die Förderungswürdigkeit eines Agglomerationsprogramms beurteilt. Mit den Wirksamkeitskriterien wird die Wirkung von Agglomerationsprogrammen beurteilt. Basierend auf der Wirkung des Gesamtprogrammes wird der Mitfinanzierungssatz festgelegt (30 bis 50 %), mit welchem die einzelnen Massnahmen mitfinanziert werden. Die einzelnen Massnahmen werden ebenfalls gemäss den Wirkungskriterien beurteilt und bei gewissen Massnahmentypen werden Benchmarks als Beurteilungshilfe herangezogen. Aufgrund der knappen Mittel fallen die Prüfungen jeweils streng nach den Beurteilungskriterien aus.

Im Infrastrukturfonds sind für die Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturvorhaben im Bereich des Agglomerationsverkehrs für eine Dauer von 20 Jahren insgesamt 6 Mrd. CHF vorgesehen. Diese Mittel sind bald aufgebraucht. Mit der Annahme des NAF steht u. a. für die Agglomerationsprogramme neu eine unbefristet geltende neue Finanzierung bereit.

In einer ersten (Vor)-Phase zu den Agglomerationsprogrammen wurde für den Kanton Basel-Landschaft für sogenannte dringliche und baureife Projekte eine Mitfinanzierung durch den Bund von insgesamt 148,5 Mio. CHF gesprochen.

## V 1.2 AGGLOMERATIONSPROGRAMM

Im Rahmen der Agglomerationsprogramme 1. Generation (Periode 2011 - 2014) wurden der Agglomeration Basel für die Massnahmen der A-Liste Bundesmittel im Umfang von 85,7 Mio. CHF - im Rahmen eines beantragten Gesamtkostenrahmens von 214,25 Mio. CHF – zugesprochen bei einem Beitragssatz von 40 % Dem Kanton Basel-Landschaft wurden dabei für diverse Projekte insgesamt Mittel im Umfang von 59,53 Mio. CHF zugesprochen.

Im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel, 2. Generation (Periode 2015 – 2018) wurde der Agglomeration Basel für die Massnahmen der A-Liste Bundesmittel im Umfang von 84,94 Mio. CHF - im Rahmen eines beantragten Gesamtkostenrahmens von 242,74 Mio. CHF – zugesprochen. Der Kanton Basel-Landschaft hatte dabei einen Anteil von 40,42 Mio. CHF (Beitragssatz = 35 %) zugesprochen erhalten, wobei auch für zwei kommunale Projekte.

Für die 3. Generation des Agglomerationsprogramms Basel beantragt die trinationale Agglomeration Basel beim Bund eine Mitfinanzierung für die A-Listen-Projekte in der Höhe von insgesamt 631 Mio. CHF. Der Kanton Basel-Landschaft beantragt dabei eine Mitfinanzierung für A-Listen-Projekte im Rahmen von 133,2 Mio. CHF Dabei partizipiert der Kanton Basel-Landschaft auch an einigen partnerschaftlichen Projekten mit Nachbarkantonen und/oder Gemeinden.

In Art. 17c des Bundesgesetzes über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer (MinVG) wird als Voraussetzung für eine Mitfinanzierung des Agglomerationsverkehrs die Übereinstimmung mit den kantonalen Richtplänen verlangt. Die Abstimmung mit den kantonalen Richtplänen und die Übernahme der relevanten Inhalte des Agglomerationsprogramms in die kantonale Richtplanung sind auch Bestandteil der Grundanforderung Nr. 6 (vgl. "Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation" vom 16. Februar 2015).

Sämtliche richtplanrelevanten Infrastrukturmassnahmen, die im Rahmen eines Agglomerationsprogramms vom Bund mitfinanziert werden und zur A-Liste gehören, müssen spätestens bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung, d. h. für die dritte Generation voraussichtlich Ende des Jahres 2018, im entsprechenden Richtplan mit dem Koordinationsstand "Festsetzung" verankert und vom Bundesrat genehmigt sein. Dies gilt im Übrigen auch für richtplanrelevante Siedlungsmassnahmen, die eng mit einer Infrastrukturmassnahme der A-Liste verknüpft sind. Dabei ist der Antrag zur Prüfung und Genehmigung entsprechender Richtplananpassungen rechtzeitig einzureichen. Der zeitliche und formale Ablauf erfolgt gemäss der heutigen Praxis.

Für richtplanrelevante Infrastrukturmassnahmen der B-Liste ist eine Festlegung mit Koordinationsstand "Zwischenergebnis" bis zum Abschluss der Leistungsvereinbarung empfohlen aber nicht zwingende Voraussetzung.

Damit eine Subventionierung der Massnahmen der A-Liste durch den Bund möglich wird - Bedingung ist der Status Festsetzung der einzelnen Projekte - und auch die weiteren Formalitäten soweit möglich erfüllt werden können (Übergeordnete Projekte und Projekte der B- und C-Liste), werden die Projektffichen gemäss den Objektblättern V 2.1, V 2.2 und V 2.3 sowie V 3.1 dort wo nötig - nicht nur für die Massnahmen der A-Liste - neu erstellt oder gemäss dem zwischenzeitlich erreichten bzw. veränderten Projektstand angepasst.

### Ziele

- a Die wirtschaftliche Attraktivität der trinationalen Agglomeration Basel soll gesichert werden und ihren Bewohnerinnen und Bewohnern eine hohe Lebensqualität gewährleisten.
- b Es soll eine Plattform für die Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationen (Nachbarkantone und angrenzendes Ausland) in einem partizipativen und partnerschaftlichen Prozess gebildet werden.
- c Die Siedlungsgebiete sind ganzheitlich zu betrachten, wobei Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich miteinander zu verknüpfen und aufeinander abzustimmen sind. Dabei soll die Verkehrsinfrastruktur möglichst wirksam dem zukünftigen Verkehrsverhalten angepasst werden, um die Standortqualität der Region zu erhalten, wobei vor allem auf wirkungverbessernde Kombinationen zu achten ist.
- d Es soll eine nachhaltige Mobilität gefördert werden. Die Massnahmen im Verkehrs- und Siedlungsbereich sind so zu gestalten, dass neue Belastungen möglichst vermieden und bestehende reduziert werden können.
- e Die räumliche Ausdehnung der besiedelten Gebiete ist zu begrenzen, indem die Siedlungsentwicklung nach innen gefördert wird und die urbanen Räume noch besser gegliedert werden. Als Leitlinie gilt das Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridore+" mit der Kernstadt, dem inneren Korridor und den Regionalzentren im äusseren Korridor als Hauptwachstumsräume. Der zukünftige Flächenbedarf soll soweit möglich durch eine gezielte, qualitätsvolle Verdichtung im bestehenden Siedlungsgebiet geschaffen werden. Als Indikator für die Wachstumsgebiete gilt die Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr.

### Voraussichtliche Auswirkungen

Vgl. Agglomerationsprogramm

## V 1.2 AGGLOMERATIONSPROGRAMM

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Der Kanton beteiligt sich an der Erarbeitung eines Agglomerationsprogramms.
- b Bestandteile des Agglomerationsprogramms sind:
  - die für die Entwicklung der Agglomeration Basel wichtigen Verkehrsprojekte und ihre Priorisierung,
  - die gewünschte Siedlungsentwicklung gemäss kantonalem Richtplan oder spezielle, aus Sicht des Agglomerationsprogramms wichtige Anforderungen an die Siedlungsentwicklung und
  - die Trägerschaft.
- c Kanton und Gemeinden bringen die Ergebnisse der Abstimmung in den regionalen Handlungsräumen (vgl. Raumkonzept) in die korridorweisen Betrachtungen des Agglomerationsprogramms ein.
- d Der Regierungsrat beschliesst das Agglomerationsprogramm.

#### Planungsanweisungen

Der Kanton integriert die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms (Bereich Verkehr und Siedlung) im kantonalen Richtplan je nach räumlicher Auswirkung als Fortschreibung oder Anpassung und legt so die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms verbindlich fest.

## V 2 VERKEHRSINFRASTRUKTUR

### V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

#### Ausgangslage

Das Kapitel V 2.1 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 A22 im Ergolzthal und A18 im Birstal.

Die Aufnahme der A22 Pratteln-Sissach sowie der A18/H18 Basel-Delémont in das Nationalstrassennetz ist zusammen mit dem Entscheid über den Nationalstrassen- und Agglomerationsverkehrsfonds beschlossen worden (Volksabstimmung vom Februar 2017). Bis zur Umsetzung des Beschlusses bleiben sie vorläufig unter kantonalen 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 der trinationalen Region Basel sind zu einem wesentlichen Teil auch durch die Verkehrspolitik des Bundes sowie der Europäischen Union bestimmt. Nach dem Konzept Bahn 2000 sowie dem anschliessenden Projekt „Zukünftige Entwicklung der Bahninfrastruktur“ (ZEB), wurde die Vorlage über die „Finanzierung und den Ausbau der Eisenbahninfrastruktur“ (FABI) am 9. Februar 2014 von der Schweizer Bevölkerung gutgeheissen. Die Mittel für Betrieb, Substanzerhalt und Ausbau werden nunmehr dem Bahninfrastrukturfonds BIF, dem Nachfolgefinaanzierungsinstrument des Fonds zur Finanzierung von Infrastrukturvorhaben des öffentlichen Verkehrs (FinöV) entnommen.

Dem Bund obliegt nun die Verantwortung über die Entwicklung der Bahninfrastruktur, deren Ausbauschritte im Rahmen eines periodisch nachgeführten strategischen Entwicklungsprogramms (STEP) aller fünf Jahre festgelegt werden.

Mit dem Bundesgesetz über die FABI trat am 1. Januar 2016 gleichzeitig der Bundesbeschluss über den Ausbauschritt 2025 der Eisenbahninfrastruktur (AS 2025) in Kraft, welcher Massnahmen im Gesamtvolumen von 6,4 Mrd. CHF beinhaltet.

Den Kanton Basel-Landschaft betreffen insbesondere folgende Projekte des AS 2025:

- Basel Ost-Muttenz Entflechtung, 1. Etappe
- Entflechtung Pratteln, 1. Etappe
- Liestal Wendegleis für S-Bahnzüge

Gemeinsam ermöglichen die oben genannten Massnahmen eine Entflechtung des S-Bahn-Verkehrs ins Ergolzthal und ins Fricktal, zusätzliche Trassen für den Güterverkehr sowie eine Verdichtung auf einen 15'-S-Bahn-Takt zwischen Basel und Liestal.

Die folgenden Ausbauschritte werden unter der Federführung des Bundes unter Einbezug der Kantone der Planungsregionen sowie der betroffenen Eisenbahnunternehmen geplant.

Des Weiteren ist der Bundesversammlung für den folgenden Ausbauschritt AS 2030 vom Bundesrat bis 2018 eine entsprechende Botschaft vorzulegen.

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 Ausbauschritt 2025 konnte erreicht werden, dass zumindest Mittel für Planungsstudien zum 3. Juradurchstich eingestellt wurden.

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

### Ziele

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

### Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen

#### Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)

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 der Verzweigung Wiese und der Hagnau ausgebaut werden. Hierzu ist ein Tunnel zwischen den beiden Verzweigungen vorgesehen. Im Norden wird der Tunnel an die Nordtangente Basel und die deutsche A5 angebunden.

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.

- Siedlung: Der Verkehr wird kanalisiert und kann somit auch besser gesteuert werden. Zudem wirkt das Vorhaben für eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild 2040 des Agglomerationsprogramms Basel unterstützend.
- Wirtschaft: Die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte wird gewährleistet und die Standortgunst insgesamt für die ganze Agglomeration verbessert.
- Umwelt: Während der Bauphase ist mit einer begrenzten Belastung in den Umweltbereichen zu rechnen. In der Betriebsphase führt die Tunnellösung zu einer erheblichen Reduktion der Emissionen, insbesondere im Bereich Lärm.
- Kosten: ca. 2,2 Mrd. CHF ( $\pm 20\%$ )
- Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

#### Sanierungstunnel Belchen (Kompetenz Bund)

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. Januar 2008 gehen die Nationalstrassen mit Ausbau, Betrieb und Erhaltung zu 100 % an den Bund über. Die weitere Projektarbeit liegt ab diesem Stichtag beim Bundesamt für Strassen. Ein vom Bundesrat genehmigtes Generelles Projekt des Bundes liegt vor.

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

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 (Kompetenz Bund)

Erste Standortabklärungen im Umfeld der A2 Basel-Augst sowie der A18 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 wiederauftauchen.

Das Vorhaben soll als Zubringer zur N2 im Rahmen der Netzfertigstellung umgesetzt werden, womit der alte Kostenteiler zwischen Bund und Kanton gilt.

Der Tunnel soll bergmännisch vom Bahnhof Wolf ausgegraben 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.

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

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)

### A18, Umfahrung Laufen und Zwingen (Kompetenz Bund)

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.

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 Trasseesicherung wird im vorliegenden Richtplan festgehalten.

Das Vorprojekt wurde erarbeitet und inhaltlich 2011 fertiggestellt.

Die A18/H18 geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über, wodurch das Projekt in die Federführung des ASTRA übergeht.

Siedlung:	Die stark belasteten Ortsdurchfahrten von Brislach, Laufen und Zwingen werden entlastet und die Verkehrssicherheit wird wesentlich erhöht. Die Siedlung wird einzig im Bereich des Anschlusses Zwingen Süd (Lüsseltal) sowie südlich von Laufen - hier aber vor allem Gewerbegebiet - tangiert.
Wirtschaft:	Die Erschliessungsqualität des Laufentals wird erhöht und die Reisezeiten in Richtung Basel verbessert.
Umwelt:	Mit der offenen Linienführung südlich von Laufen entsteht ein Eingriff in den Landschaftsraum. Beim Anschluss an die bestehende H18 südwestlich von Laufen wird im Gebiet Birshollen ein Naturschutzgebiet tangiert. Durch die mehrheitlichen Tunnelführungen werden räumliche Konflikte aber erheblich reduziert. Längerfristig ist mit Mehrverkehr und entsprechenden Umweltauswirkungen zu rechnen.
Kosten:	ca. 930 Mio. CHF (± 30 %, Preisbasis 2016)
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

### A18, Muggenbergtunnel (Kompetenz Bund)

Die A18/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.

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 Trasseesicherung aber gesichert werden, um eine umfassende Entlastung der Ortsdurchfahrten offen halten zu können.

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Die A18/H18 geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über, wodurch das Projekt in die Federführung des ASTRA übergeht.

- 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 Halbinschluss 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)

### Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2: Anpassung/Ausbau Anschlüsse A18 (Kompetenz Bund)

Die A18 wird weiterhin die grössten Verkehrsmengen aus dem Birstal erfassen. Dazu sollen in erster Linie die Anschlüsse (Reinach Süd, Reinach Nord, Muttenz Süd) ausgebaut und begleitend dazu Verkehrsmanagementmassnahmen ergriffen werden (1./2.Stufe). Massnahmen zur Kapazitätserhöhung (Ausbauten, zusätzliche Spuren etc.) zwischen Reinach Süd und Muttenz sind erst längerfristig und auch nur bei einer sehr starken Siedlungsentwicklung erforderlich (3. Stufe).

Die A18 geht aufgrund des Netzbeschlusses (NEB) an den Bund über, wodurch das Projekt in die Federführung des ASTRA übergeht.

- Siedlung:** noch nicht im Detail untersucht
- Wirtschaft:** noch nicht im Detail untersucht
- Umwelt:** noch nicht im Detail untersucht
- Kosten:** ca. 90 Mio. CHF ( $\pm 50\%$ , Preisbasis 2016)
- Termine:** mittelfristig (5-15 Jahre) bis langfristig (> 15 Jahre)

### Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau – Verzweigung Augst (Kompetenz Bund)

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 ASTRA. Der Ausbau wird parallel zum Vorhaben «Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel)» projektiert mit dem Ziel einer gleichzeitigen Inbetriebnahme.

- Siedlung:** Der Verkehr wird kanalisiert und kann somit auch besser gesteuert werden. Zudem wirkt das Vorhaben für eine Siedlungsentwicklung gemäss dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel unterstützend.
- Wirtschaft:** Die Erreichbarkeit der regionalen Wirtschaftsstandorte wird gewährleistet und die Standortgunst insgesamt für die ganze Agglomeration verbessert.
- Umwelt:** Die Untersuchungen erfolgen im Rahmen der Projektierung. Es sind sowohl positive (geringere Belastung durch Staus und Ausweichverkehre) als auch negative (zusätzlicher Verkehr) Auswirkungen zu erwarten.
- Kosten:** ca. 490 Mio. CHF (exkl. MwSt. Stand 2016)
- Termine:** mittelfristig (5-15 Jahre)

### Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau (Kompetenz Bund)

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

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

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)

### 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)

### Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd - Direktanschluss Gebiet Kägen

Um die Bruggstrasse in Reinach auf dem Abschnitt Anschluss A18 Reinach Süd bis zum Kreisel Kägen vom Zielverkehr in das Arbeitsgebiet von kantonaler Bedeutung Kägen zu entlasten, soll eine zusätzliche Autobahnausfahrt aus Richtung Nord direkt in das Gebiet Kägen erstellt werden. Es ist vorgesehen, die neue Ausfahrt mit der bestehenden Ausfahrt Reinach Süd zu kombinieren.

Siedlung:	Entlastung der Bruggstrasse und damit auch der nördlich angrenzenden Wohnbebauung.
Wirtschaft:	Wesentliche Verbesserung der Erschliessung des Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung sowohl für den MIV (Direkterschliessung ab Hochleistungsstrasse) als auch potentiell für den Fuss- und Veloverkehr (Entlastung Bruggstrasse mit Kreisel Kägen).
Umwelt:	noch nicht untersucht, unter anderem sind Abstimmungen mit Grundwasserschutz erforderlich
Kosten:	ca. 37 Mio. CHF ( $\pm$ 40 %, Preisbasis 2021)
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre)

### Neubaustrecke 3. Juradurchstich (Kompetenz Bund)

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 Ausbauschrift 2035 wurden jedoch Mittel für Planungsarbeiten des Bundes zum 3. Juradurchstich bewilligt.

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

- 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 inkl. Anbindung Kopfgleis (Kompetenz Bund)

Westlich des Bahnhofs Liestal vereinigen sich die Stammstrecke von Frenkendorf und die Neubaustrecke 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 Vierspurausbau ist als einziges Element der Strecke Basel-Olten in der ZEB-Vorlage enthalten, das separate Wendegleis Liestal im STEP-Ausbauschnitt 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 Hochrheinstraße 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)

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

### Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe) (Kompetenz Bund)

Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Für eine weitere Leistungssteigerung, insbesondere für die Verdichtung der S-Bahn auf einen Viertelstundentakt zwischen Liestal und Basel, muss der S-Bahn-Verkehr vom Fern- und Güterverkehr entflochten werden.

Das Vorhaben trägt dazu mit einer niveaufreien Einführung der S-Bahn in den Bahnhof Muttenz bei. Es beinhaltet die Errichtung eines neuen Entflechtungsbauwerks (Überwerfung) zwischen St. Jakob und Muttenz sowie eine teilweise Anpassung der Publikumsanlagen im Bahnhof Muttenz.

Das Projekt ist im STEP Ausbauschnitt 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. 304 Mio. CHF ( $\pm 20\%$ , Preisbasis 2015)
Termine:	mittelfristig (5-15 Jahre)

### Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau) (Kompetenz Bund)

Der Ostzulauf des Bahnknotens Basel stösst kapazitiv an seine Grenzen. Zur Verbesserung der Situation wird in Ergänzung der 1. Etappe ein weiteres Vorhaben vorgesehen. Es umfasst weitere Gleisbauwerke im Bereich St. Jakob/Schänzli.

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:	ca. 500 Mio. CHF
Termine:	langfristig (> 15 Jahre)

### Entflechtung Pratteln (1. Etappe) (Kompetenz Bund)

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

Das Projekt ist im STEP Ausbauschnitt 2025 enthalten.

Siedlung:	Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 des Agglomerationsprogramms Basel "Korridor+".
Wirtschaft:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
Umwelt:	Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
Kosten:	ca. 430-560 Mio. CHF
Termine:	mittelfristig (10-15 Jahre)

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

### Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfelden (Kompetenz Bund)

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

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

- Siedlung: Unterstützt eine Siedlungsentwicklung und Verdichtung in den Verdichtungsgebieten gemäss dem Zukunftsbild 2030 "Korridor+".
- Wirtschaft: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität im Ergolz- und Fricktal und das dadurch mögliche Mehrangebot bei der Bahn bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene mit positiven Wirkungen auf die Umwelt
- Kosten: ca. 0,4-0,7 Mrd. CHF
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

### Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund)

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

Das Bahnangebot im Laufental soll verdichtet werden. Mit dem Doppelspurausbau zwischen Duggingen und Grellingen "Chessiloch" wird die Voraussetzung für den Halbstundentakt im Fernverkehr zwischen Basel und Biel geschaffen. Damit kann die Anschlussqualität in den Knoten Basel und Biel erhalten werden, die mit dem Konzept Léman 2030 verloren gingen.

Als erste Etappe ist ein 15'-Takt der S-Bahn bis Aesch ist vorgesehen. Dazu ist ein Wendegleis in Aesch erforderlich (vgl. Kap. V 2.3). In der zweiten Etappe soll der Doppelspurausbau im ganzen Laufental erfolgen.

Angesichts der starken Auslastung des heutigen Angebots und der erwarteten Bevölkerungsdynamik besteht grosser Handlungsdruck. Da es sich um einen Bestandteil des Fernverkehrsnetzes handelt auf welchem Fern- und Regionalverkehr verkehrt, ist der Bund für diese Infrastrukturmassnahme zuständig. Über deren Realisierung wird im Rahmen des STEP-Ausbauschnittes 2030/35 entschieden. Für die Region ist die Realisierung dieser Massnahme wichtig, damit das Angebotskonzept wie oben beschrieben umgesetzt werden kann. Um eine frühe Realisierung zu ermöglichen, beabsichtigen die Kantone, das Projekt vorzufinanzieren.

- 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 Mio. CHF ( $\pm 30\%$ , Preisbasis 2016)
- Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

### Überholgleis Tecknau (Kompetenz Bund)

Für die Führung einer zusätzlichen Güterverkehrsstrasse pro Stunde im Ergolzthal von Basel nach Bern bzw. Lötschberg via Hauensteintunnel ist nebst der Entflechtung in Pratteln auch ein Überholgleis in Tecknau erforderlich.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: noch keine Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

### Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Münchenstein (Kompetenz Bund)

Es besteht die Überlegung, den Bahnhof Münchenstein um ca. eine Perronlänge (100-200 m) nach Süden zu verschieben. Damit können die Zugänge aus allen Richtungen massgeblich verbessert werden und die S-Bahn-Haltestelle rückt zugleich näher an die Entwicklungsgebiete im Süden. Mit der Verschiebung des Bahnhofs können weitere Vorteile in Bezug auf den Stadt- und Freiraum erzielt werden.

Siedlung: Die Zugänglichkeit von Münchenstein Dorf kann leicht verkürzt werden. Von Münchenstein Heiligholz bleibt die Zugänglichkeit in etwa gleich.

Wirtschaft: Die Erreichbarkeit des Bahnhofs für die Entwicklungsgebiete wird verbessert.

Umwelt: Tendenziell positive Auswirkungen durch Stärkung von Fuss-; Velo und Bahnverkehr. Weiteres noch nicht näher untersucht.

Kosten: noch keine Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

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

#### Planungsanweisungen

- a Der Kanton evaluiert und prüft in Absprache mit dem Bund und den Nachbarkantonen mögliche Parkierungs- und Wartebereiche für den Schwerverkehr in der Agglomeration Basel sowie die Errichtung eines Kontroll-/Kompetenzzentrums für den Schwerverkehr.
- b Die Planung und Projektierung des Zubringers Bachgraben – Nordtangente sowie dessen richtplanerische Festlegungen sind mit dem Kanton Basel-Stadt und Frankreich zu koordinieren.
- c 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 liegen 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.

## V 2.1 ÜBERGEORDNETE PROJEKTE

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Trasse der Südumfahrungsroute nötigenfalls mit einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern.

- d Der Kanton setzt sich ein für die Verbesserung des regionalen S-Bahn-Netzes durch Ringschluss im Zentrum (Herzstück Regio-S-Bahn) mit den vorgesehenen Ausbauten der Zulaufstrecken und den neuen S-Bahn-Haltestellen Solitude, Morgartenring und Dornach Apfelsee. Er übernimmt gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt vorbereitende Arbeiten und setzt sich beim Bund ein für die Aufnahme des Vorhabens in die entsprechenden Planungen.
- e Der Kanton unterstützt das Vorhaben "Leistungssteigerung Ostkopf" beim Bahnhof Basel SBB als wichtiges Element der Weiterentwicklung des regionalen Schienennetzes.
- f Der Kanton unterstützt einen durchgehenden Doppelspurausbau durch das Laufental und setzt bei Bund und SBB für dessen Realisierung ein.
- g Der Kanton prüft die langfristige Führung der A22 im Raum Liestal mit dem Ziel, den Siedlungs- und Ergolzraum zu entlasten. Als Resultat dieser Prüfung werden im kantonalen Richtplan die hierfür notwendigen Raumsicherungen festgelegt.
- h Bei Ausbauten des Nationalstrassennetzes setzen sich Kanton und Gemeinden beim Bund für die Planung und Umsetzung eines umfassenden Monitorings und Controllings ein. Je nach zweckmässigem Handlungsraum beteiligen sich Kanton und Gemeinden an der Entwicklung und Umsetzung von Massnahmen für den Fall, dass Ziele des Ausbauvorhabens bezüglich der Auswirkungen auf das untergeordnete Strassennetz nicht erreicht werden, oder fordern solche Massnahmen vom Bund ein.

### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

- A18 Muggenbergstunnel, Neubau (inkl. Anschlüsse) (Kompetenz Bund)
- Sanierungstunnel Belchen (Kompetenz Bund)
- Entflechtung Basel-Muttenz (1. Etappe, Kompetenz Bund)
- Vierspurausbau Liestal inkl. Anbindung Kopfgleis (Kompetenz Bund)
- Ausbau Doppelspur Laufental (Kompetenz Bund)
- Engpassbeseitigung A2, Verzweigung Hagnau bis Verzweigung Wiese (Rheintunnel) (Kompetenz Bund)

#### **Zwischenergebnis**

- Entflechtung Basel-Muttenz (Vollausbau, Kompetenz Bund)
- A18 Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung, Kompetenz Bund)
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau (Kompetenz Bund)
- Erweiterung Autobahnausfahrt A18 Reinach Süd - Direktanschluss Gebiet Kägen
- Entflechtung Pratteln (1. Etappe, Kompetenz Bund)
- S-Bahn-Haltestelle Morgartenring (orientierend)
- Engpassbeseitigung A2 Verzweigung Hagnau - Verzweigung Augst (Kompetenz Bund)

#### **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 (Kompetenz Bund)
- Neubaustrecke 3. Juradurchstich, Trasseesicherung (Kompetenz Bund)
- Kapazitätserhöhung A18 Stufen 1 und 2: Anpassung / Ausbau Anschlüsse A18 (Kompetenz Bund)
- Entflechtung Pratteln (Vollausbau), Wendegleis Rheinfeldern (Kompetenz Bund)
- Überholgleis Tecknau (Kompetenz Bund)
- Verschiebung S-Bahn-Haltestelle Münchenstein (Kompetenz Bund)

## V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

### 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 Vorrangrechte eingerichtet werden. Dasselbe gilt für staugefährdete Knoten, bei denen eine wesensgerechte Bevorzugung des öffentlichen Verkehrs wichtig ist.

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

### Ziele

- a Der Ausbau und die Weiterentwicklung der übergeordneten Verkehrssysteme für den Individualverkehr und den öffentlichen Verkehr sind auf die künftige Siedlungsentwicklung sowie die nationalen und internationalen Bedürfnisse abzustimmen.
- b Das übergeordnete Strassennetz ist nur dort auszubauen, wo dies regionale und nationale oder sicherheitsmässige Interessen erfordern.
- c Der motorisierte Durchgangsverkehr ist auf Hochleistungsstrassen und Hauptverkehrsstrassen zu konzentrieren.
- d Die Wohngebiete sind bestmöglich von Immissionen des Verkehrs zu entlasten.
- e Der Langsamverkehr ist soweit möglich vom schnellen motorisierten Verkehr zu entflechten.
- f Die Strassenräume sind für die Belange der Fussgänger, der Velo- und Mofafahrer, der öffentlichen Verkehrsmittel und der privaten Erschliessung nutzbar zu machen und ansprechend zu gestalten.
- g Die aufgeführten Projekte sollen die Erreichbarkeit/Standortqualitäten sichern und verbessern sowie die Zentren vom Durchgangsverkehr entlasten.
- h 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.

### Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen

#### H3 Verlegung Rheinstrasse (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.

## V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

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

Das Projekt ist bereits im Objektblatt G 1.4 Verkehr zur Gebietsplanungen Salina-Raurica mit dem Status "Festsetzung" im Kantonalen Richtplan enthalten.

- Siedlung:** Verdichtete Bauweise entlang der bisherigen Rheinstrasse vorgesehen (entlang ÖV-Achse)  
Aufwertung der öffentlichen Räume in Salina Raurica (Verkehrsberuhigung, Schaffung Grünräume, Reduktion Trennwirkung, etc.) durch Verlagerung Durchgangs- und Haupterschliessungsverkehr  
Es wird die Erreichbarkeit von Salina Raurica langfristig gesichert und eine dichte Siedlung im inneren des Agglomerations-Korridors entwickelt.  
Aufwertung des Rheinuferes zur Promenade/Fuss- und 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 (Kleintierdurchlasse 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)

### Zubringer Dornach/Aesch

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

Der Zubringer Dornach/Aesch an die A18 ermöglicht unter anderem einen direkten Anschluss der heutigen Industrie- und Entwicklungsgebiete Dornach/Aesch an die A18. 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 A18 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 A18
- 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 A18/H18 von einer Autostrasse (A18) in eine Gemischtverkehrsstrasse (H18) 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.

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

## V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

- 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 Birstraums und dessen Vernetzung
- Kosten:** ca. 11,5 Mio. CHF
- Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)

### Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost

Im Raum südöstlich des Zentrums von Liestal befinden sich zwei Hauptverkehrsstrassen (Kasernenstrasse 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 Quermöglichkeiten angeboten werden können. Gegenüber der Hochleistungsstrasse A2 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.

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

- Siedlung:** Der Dorfkern von Münchenstein wird durch die Sundgauerstrasse spürbar entlastet. Trotz möglicher Lärmschutzmassnahmen sind im Bereich der neu zu bauenden Strasse Beeinträchtigungen (Zerschneidung, Immissionen) zu erwarten.
- Wirtschaft:** Lücke des Kantonsstrassennetzes (Spange) ist geschlossen und die Erreichbarkeit der A18 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)

## V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

### Umfahrung Waldenburg

1960: Planungsstudie

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

Siedlung: noch nicht untersucht; vgl. Ziele, Buschstabe b

Wirtschaft: noch nicht untersucht; vgl. Ziele, Buschstabe b

Umwelt: noch nicht untersucht; vgl. Ziele, Buschstabe b, möglicher Konflikt mit BLN-Objekt 1012

Kosten: noch keine Angaben

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

### Umfahrung Rickenbach

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

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

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

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

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

Kosten: Es liegen noch keine Kostenschätzungen vor.

Termine: langfristig (> 15 Jahre)

### Laufen, neue Birsbrücke

2004/2005: Variantenstudium für Umfahrung von Laufen und Zwingen

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

2008 / 2009: Untersuchung der flankierenden Massnahmen in Laufen

2009: Grobvariantenvergleich und städtebauliche Machbarkeitsstudie neue Birsbrücke Laufen

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

Siedlung: Die neue Birsbrücke Laufen entlastet die Achse Vorstadtkreisel-Bahnhof-Unterführung Bahnhofstrasse vom Durchgangs- und Binnenverkehr. Die Achse kann für den öffentlichen Verkehr (siehe auch Objektblatt S 1.4 Bahnhofsgebiete (Entwicklungsschwerpunkte)) und den Langsamverkehr deutlich aufgewertet werden.

Wirtschaft: Stark verbesserter und optimierter Verkehrsfluss

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

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

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

## V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

### Laufen, Verbindungsstrasse Stangematt

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. Der Bau der neuen Strasse ist 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. Beschattungsmöglichkeiten und weitere Klima-Aspekte sind im weiteren Projektverlauf zu prüfen.
- Kosten: ca. 10 Mio. CHF ( $\pm$  30 %, Preisbasis Nov. 2019)
- Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

### Netzenunterführung Sissach

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

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

### Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau

Mit der Kernumfahrung von Laufen werden die Altstadt, die Vorstadt sowie das Bahnhofsgebiet vom Durchgangs- und insbesondere vom Schwerverkehr entlastet. Das nachgelagerte Strassennetz (insbesondere die Vorstadt, der Vorstadtplatz und die Bahnhofstrasse) kann abklassiert und verkehrsberuhigt werden. Kernelement ist die Spange Nau (Unterführung unter der Eisenbahn), die die Naustrasse mit der Güterstrasse verbindet. Voraussetzung für die Kernumfahrung sind die Realisierungen der neuen Birsbrücke und der Verbindungsstrasse Stangimatt in Laufen.

- Siedlung: Deutliche Verkehrsberuhigung der heutigen H18 im Bereich der Vorstadt, des Vorstadtplatzes und bis zur Röschenzstrasse, sowie auf der Baslerstrasse und vor dem Bahnhof, integral abgestimmt mit den geplanten Siedlungsentwicklungen in diesem Raum.
- Wirtschaft: Erhaltung einer klaren Verkehrsführung und Netzhierarchie mit optimiertem Verkehrsfluss
- Umwelt: Örtliche Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffimmissionen in dicht besiedelten Bereichen sowie Beachtung der Aspekte Flora und Fauna
- Kosten: ca. 65 Mio. CHF ( $\pm$  50 %, Preisbasis 2016)
- Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

### Laufen, Verlegung Naubrücke

Mit dem Hochwasserschutzprojekt Laufen muss die Naubrücke ersetzt werden. Aufgrund eines Landerwerbs im Zusammenhang mit diesem Projekt hat sich die Möglichkeit eröffnet, die Naubrücke so nach Osten zu verschieben, dass sie sich an topografisch optimaler Lage befindet und die heutige Zerschneidung des Gebiets Nau repariert werden kann. Mit der Verlegung können die Infrastrukturen Bahn und Strasse auf möglichst grosser Länge zusammengeführt werden. Das Vorhaben ist mit einer Zentrumsentlastung Laufen (vgl. Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau) aufwärtskompatibel.

## V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

- Siedlung:** Entlastung von Wohngebieten entlang Baslerstrasse und Schaffung eines grossen Freiraums an zentraler Lage, was im Umfeld attraktive Verdichtungen erlaubt. Die Entwicklung wird an verkehrsgünstiger Lage (Nähe Bahnhof / Regionalzentrum) ermöglicht, was zu einem Modal Split mit verhältnismässig hohem ÖV- und Fuss/Veloverkehrs-Anteil führt.
- Wirtschaft:** Das Verkehrssystem wird verbessert (klare Verkehrsführung), der Verkehrsfluss optimiert und ein attraktives, zusammenhängendes Fuss- und Velowegnetz geschaffen.
- Umwelt:** Örtliche Reduktion von Lärm- und Luftschadstoffemissionen (auch durch Einhaltung von Planungswerten) in dicht besiedelten Bereichen sowie voraussichtlich leicht erhöhter Flächenverbrauch (Naustrasse wird länger).
- Kosten:** ca. 15 Mio. CHF ( $\pm$  50 %, Preisbasis 2021)
- Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)

### Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge

Zu den Bahnübergängen in Grellingen sind bereits verschiedene Projekte diskutiert und teils auch planungsrechtlich vorangetrieben worden. Zuletzt ist eine neue Strassenbrücke über die Gleise inklusive einer neuen Strassenverbindung und die Aufhebung dreier Niveauübergänge projektiert worden. Zwischenzeitlich hat sich jedoch gezeigt, dass die Bahnübergänge vorläufig beibehalten werden können. So können für eine allfällige spätere Aufhebung optimierte Varianten untersucht werden. Der Korridor für eine Strassenverbindung zwischen Nunningerstrasse und Seewenstrasse südlich der Gleise ist zur sichern.

- Siedlung:** Rückstaus vor dem geschlossenen Bahnübergang Nunningerstrasse entfallen. 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:** Emissionen durch wartende Fahrzeuge werden reduziert. Eingriffe in Naturräume sind unumgänglich; noch nicht abschliessend untersucht. Der Natur- und Landschaftsschutz ist ein Kriterium bei der Variantenwahl und -ausgestaltung.
- Kosten:** ca. 40 Mio. CHF ( $\pm$  30 %, Preisbasis 2016)
- Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)

### Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)

Das Entwicklungsgebiet Bachgraben ist nicht weit von der bestehenden Nationalstrasse entfernt, die Anbindung führt jedoch über mehrere heute schon stark ausgelastete Knoten und durch Wohnquartiere. Ein separater Autobahnzubringer zur Nordtangente soll realisiert werden. Dieser funktioniert als eigenständige Massnahme, stellt aber gleichzeitig die erste Etappe der im Strassengesetz § 43c definierten Umfahrung von Allschwil dar.

- Siedlung:** Entlastung von städtischen Strassenachsen
- Wirtschaft:** Sichergestellte strassenseitige Erreichbarkeit und damit Standortqualität des Arbeitsgebiets von kantonaler Bedeutung. Ermöglichen der weiteren Entwicklung.
- Umwelt:** Reduktion von Lärm- und Luftemissionen in Wohnquartieren zwischen Gebiet Bachgraben und Nordtangente. Vertiefte Untersuchung weiterer Aspekte, wenn detaillierte Linienführung festgelegt.
- Kosten:** ca. 375 Mio. CHF ( $\pm$  20 %, Preisbasis 2020)
- Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)

### Allschwil, Spange Oberwilerstrasse

Der Verkehr von Oberwil nach Allschwil wird heute in das historische Dorfzentrum mit seinen engen Platzverhältnissen geführt. Durch eine neue Kantonsstrassen-Verbindung im Raum Herrenweg/Ofenstrasse (bisher Gemeindestrasse) wird für wesentliche Teile des Verkehrsstroms eine attraktive, teils auch direktere Verbindung geschaffen. Das Dorfzentrum wird massgeblich entlastet und ermöglicht Aufwertungen im Dorfzentrum. Der entlastete Abschnitt der Oberwilerstrasse wird in der Folge rückgestuft.

## V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

- Siedlung:** Entlastung des dichtbesiedelten historischen Zentrums.
- Wirtschaft:** Die Erschliessungsqualität wird verbessert.
- Umwelt:** Durch die Einpassung in die Topografie sind die landschaftlichen Auswirkungen überschaubar. Der Eingriff in den Wald ist auszugleichen. Durch Rückstufung anderer Strassen bleiben versiegelte Flächen in etwa gleich. Eine Beschleunigung des Strassenverkehrssystems findet nicht statt (Entlastungsstrasse führt primär zu Verlagerung von Verkehr).
- Kosten:** ca. 25 Mio. CHF ( $\pm$  40 %, Preisbasis 2019)
- Termine:** langfristig (> 15 Jahre)

### Arlesheim/Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal

In Münchenstein führt die Kantonsstrasse gegenwärtig durch das historische Dorfzentrum, in Arlesheim tangiert sie insbesondere Wohnquartiere. Durch eine Verlegung der Strasse aus der heutigen Lage in den Talboden werden die beiden Siedlungsgebiete vom Verkehr entlastet. Zugleich werden die dortigen Arbeitsgebiete ebenso wie das Bahnhofsgebiet von Münchenstein als Entwicklungsschwerpunkt unmittelbar an das Kantonsstrassennetz angebunden. Die bisherige Kantonsstrasse im Siedlungsgebiet wird zur kommunalen Strasse abklassiert und kann als flankierende Massnahme entsprechend umgestaltet werden.

- Siedlung:** Entlastung des historischen Zentrums (Münchenstein) sowie dichtbesiedelter Wohnquartiere.
- Wirtschaft:** Die Erschliessungsqualität der gewerblich genutzten Flächen im Tal wird verbessert.
- Umwelt:** Noch nicht abschliessend untersucht.
- Kosten:** ca. 20 Mio. CHF ( $\pm$  50 %, Preisbasis 2020)
- Termine:** kurzfristig (0-5 Jahre)

### Abtretungen an die Gemeinden

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

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

#### Projektbezogene Abtretungen:

Die Abtretungen in den Gemeinden Grellingen, Arlesheim/Münchenstein, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf/Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In Grellingen ist dies die Erstellung eines neuen Bahnübergangs, in Münchenstein/Arlesheim die Schaffung der neuen Kantonsstrasse im Tal. In Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der A2 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 einer oder mehreren separaten Landratsvorlagen bereinigt. Die Abtretungen haben nach den formal erforderlichen Abläufen und Beschlüssen zu erfolgen.

## V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

### Übernahmen durch den Kanton

In folgenden Gemeinden ist eine Übernahme von Gemeindestrassen und Gemeindestrassenabschnitten bzw. Nationalstrassenabschnitten – zum Teil im Zusammenhang mit Abtretungen von anderen Strassenabschnitten – durch den Kanton vorzusehen:

- Aesch
- Allschwil
- Arlesheim
- Duggingen/Pfeffingen

### Projektbezogene Übernahmen:

Die Übernahme in Duggingen/Pfeffingen kann frühestens nach Fertigstellung des parallel dazu verlaufenden Muggenberg-tunnels erfolgen. Die Übernahme im Raum Bachgraben in Allschwil (Hegenheimermattweg/Kreuzstrasse) inklusive Neubau der Verlängerung der Kreuzstrasse erfolgt abgestimmt auf die Inbetriebnahme des Zubringers Bachgraben – Allschwil (ZUBA).

### 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)

### **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 A18/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 plant in Abstimmung mit der Gemeinde, dem Kanton Basel-Stadt und dem ASTRA unter Berücksichtigung der raumplanerischen Anforderungen der Agglomeration einen Tunnel Allschwil, welcher den Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA) zu einer Umfahrung Allschwil ergänzt.

## V 2.2 KANTONSSTRASSENNETZ

- c Der Kanton legt dem Landrat innert fünf Jahren nach Beschluss über den kantonalen Richtplan 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.
- d 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.
- e Diese Achse Vorstadtplatz – Bahnhofstrasse - Unterführung Bahnhofstrasse (in Laufen) wird so im Zuge des Vorhabens neue Birsbrücke umgestaltet, dass für den Bus- und Langsamverkehr optimale Platzverhältnisse entstehen.
- f Der Kanton richtet das Vorhaben Kernumfahrung mit Spange Nau in Laufen darauf aus, die heute stark befahrenen Strassen um das Zentrum massgeblich zu entlasten.

### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

- H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica, vgl. Objektblatt G 1.4)
- Zubringer Dornach/Aesch
- Knoten Angenstein, Aesch
- Betriebs- und Gestaltungskonzept Liestal-Ost
- Laufen, Verbindungsstrasse Stangenmatt
- Umfahrung Waldenburg, Neubau
- Umfahrung Rickenbach, Neubau
- Laufen, neue Birsbrücke Süd
- Laufen, Verlegung Naubrücke
- Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)
- Arlesheim/Münchenstein, Verlegung Kantonsstrasse ins Tal (inkl. Abtretung)
- Übernahme folgender Nationalstrasse durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: H18 parallel zum Muggenberg-tunnel auf Gemeindegebiet Duggingen und Pfeffingen.
- Übernahme folgender Gemeindestrassen in Allschwil durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Hegenheimer-mattweg (Grabenring bis Kreuzstrasse)/Kreuzstrasse.
- Abtretung folgender Gemeindestrassen in Füllinsdorf und Liestal an die Gemeinden gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts: Fraumattstrasse und Erzenbergstrasse

#### **Zwischenergebnis**

- Abtretungen an die Gemeinden gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts
- Übernahmen von Gemeindestrassen durch den Kanton gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur und gemäss "Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen" dieses Objektblatts
- Grellingen, Sanierung der SBB-Niveauübergänge, Neubau
- Allschwil, Spange Oberwilerstrasse

#### **Vororientierung**

- Sundgauerstrasse, Trasseesicherung
- Laufen, Kernumfahrung mit Spange Nau, Trasseesicherung (Korridor)
- Sissach, Netzenunterführung, Neubau

## V 2.3 SCHIENENNETZ

### 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 soll die S-Bahn in den nächsten Jahren mit grenzüberschreitenden Durchmesserlinien weiter ausgebaut werden, 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. Für eine später notwendige Verdichtung des heutigen 1/2-Std.-Takts des nordwestschweizerischen S-Bahn-Angebotes sind Kapazitätserweiterungen (3. Juradurchstich, Entflechtung im Zufahrtbereich des Bahnhofs Basel SBB) unumgänglich.

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

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

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

### 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.

### Voraussichtliche Auswirkungen - Beschrieb und Projektauswirkungen

#### S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz (Kompetenz Bund)

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 Trammerschliessung Salina Raurica hat die Priorität dieser Massnahme abgenommen.

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: noch nicht untersucht

## V 2.3 SCHIENENNNetz

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

### S-Bahn-Haltestelle Morgartenring (Kompetenz Bund)

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 (Kompetenz Bund)

Im Rahmen von STEP Ausbauschnitt 2030/35 wurden die konkreten Infrastrukturmassnahmen für einen Viertelstundentakt Basel-Aesch untersucht und mit Kostenangaben versehen. Diese umfassen ein zusätzliches Wendegleis in Aesch. Für dieses ist eine Studie erstellt worden, welche die Machbarkeit nachweist und die technische Ausgestaltung definiert. Ein Vorprojekt ist in Arbeit.

Siedlung:	Stärkung des Inneren Korridors/Handlungsraums Birstal gemäss Raumkonzept
Wirtschaft:	Die durch das Vorhaben realisierte Verbesserung der Schienenkapazität im Birstal bewirkt eine Erhöhung der Standortattraktivität.
Umwelt:	Punktueller Eingriffe (Wald, Hecke, Reptilienhabitat) können lokal 1:1 kompensiert werden.
Kosten:	Kostenschätzung 14.4 Mio. CHF (exkl. MwSt., $\pm 30\%$ , Preisbasis Mai 2021)
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 Fahrplanninstabilitäten 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 Taktichte 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)

## V 2.3 SCHIENENNETZ

### ÖV-Drehscheibe Laufen (exkl. Neue Birsbrücke Laufen)

In Laufen ist ein neuer Bushof realisiert worden. 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 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.

Einen Hauptkostenfaktor stellt das Einrichten einer neuen Personenunterführung dar, welche fast die Hälfte der Gesamtkosten verursacht.

- Siedlung:** Stärkung von Laufen als regionales Zentrum im Laufental. Ausnutzung von Potentialen für Wohnen und Arbeiten im Bahnhofsgelände.
- 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.
- 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 ( $\pm 50\%$ , Preisbasis 2016)
- Termine:** langfristig (> 15 Jahre)

### Neue Tramverbindung Dreispitz

Das ehemalige Industrieareal im Dreispitz befindet sich im Wandel. Künftig soll sich das Dreispitz-Areal als neues städtisches Quartier entwickeln. Dazu soll das Areal in den nächsten Jahren räumlich und zeitlich etappiert beplant und transformiert werden. Im südlichen Dreispitz soll zudem ein Universität-Standort etabliert werden, der die Identifikation der beiden Kantone mit der Universität weiter erhöhen und das Entwicklungspotenzial des Dreispitz stärken soll. Damit kann im südlichen Dreispitz zusammen mit dem Campus der Künste der Fachhochschule Nordwestschweiz (FHNW) und mit der Hochschule für Wirtschaft der FHNW ein attraktiver Cluster im Bereich Hochschulen entstehen. Zur besseren Erschliessung des Dreispitz mit dem öffentlichen Verkehr soll der Dreispitz ans Tramnetz und zugleich an die Quartiere angebunden werden. Mit einer neuen Tramstrecke entlang der Achse Reinacherstrasse, kann das Tram ab dem Viertelkreis (Kanton BS) bis in den Dreispitz Süd das Entwicklungsgebiet auch auf der westlichen Seite erschliessen. Derzeit verkehren Tramlinien nur entlang der Münchensteiner-/Emil-Frey-Strasse resp. Baselstrasse am östlichen Rand des Dreispitzgebietes. Die Koordination mit der im gleichen Raum angedachten Velovorzugsroute ist noch ausstehend.

- 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.
- Wirtschaft:** Deutliche Verbesserung der Erreichbarkeit des südlichen Dreispitzareals mit ÖV-affiner Nutzung des Bildungsclusters. Möglichkeit, das Tram als zentrales Element zur städtebaulichen Öffnung und Aktivierung in die Siedlungsentwicklung einzubetten, 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. 40 Mio. CHF (Teil BL,  $\pm 30\%$ , Preisbasis 2021)
- Termine:** langfristig (> 15 Jahre)

### Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB (Tramverbindung "Margarethenstich") (Kompetenz Bund)

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.

## V 2.3 SCHIENENNETZ

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)

### Wendeschleife Bottmingen (Kompetenz Bund)

Mit der Massnahme "Expresstram Linie 10" soll eine der beiden Linien 10/17 mit selektiver Haltestellenbedienung beschleunigt werden.

Bis die Nachfrage für einen ganztägigen Betrieb bis Ettingen vorhanden ist, kann durch die neue Wendeschleife ausserhalb der HVZ ein ganztägiger Betrieb bis Bottmingen angeboten werden. Ausserdem bringt die Schleife Bottmingen für den Betrieb deutlich mehr Flexibilität. Die Distanz zwischen den bestehenden Wendemöglichkeiten (Hüslimatt und Heuwaage) ist heute sehr gross und führt bei Störungen und Bahnersatz mit Bussen zu grossen Behinderungen sowie Komforteinbussen.

Da die Linien 10/17 Regionalverkehrslinien sind, ist der Bund für diese Infrastrukturmassnahme zuständig. Über deren Realisierung wird im Rahmen des STEP-Ausbauschrittes 2030/35 entschieden. Für die Region ist die Realisierung dieser Massnahme wichtig, damit das Angebotskonzept 2030 für die Linien 10/17 wie geplant umgesetzt werden kann.

- Siedlung: Verbesserte ÖV-Erschliessung des Leimentales
- Wirtschaft: Erreichbarkeit der Wirtschaftsstandorte im Leimental und damit die Standortattraktivität
- Umwelt: Die Massnahme hat keine negativen Auswirkungen auf Landschafts- und Naherholungsräume. Geringer Flächenverbrauch. Unterstützung der Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
- Kosten: rund 5 Mio. CHF ( $\pm 30\%$ , Preisbasis 2016)
- Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

### Direktverbindung Leimental - Bahnhof Basel SBB (Tramtunnel Bruderholz) (Kompetenz Bund)

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

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

- Siedlung: Die Verbesserung der Anbindung an die Stadt Basel könnte im mittleren und hinteren Leimental einen deutlichen Siedlungsdruck zur Folge haben.
- Wirtschaft: Die Verbesserung der Anbindung des mittleren und hinteren Leimentals an die Stadt Basel bewirkt eine deutliche Erhöhung der Standortattraktivität für Wohnen und Arbeiten.
- Umwelt: Die Verbesserung der Schienenkapazität und die Verkürzung der Fahrzeit bewirken eine deutliche Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf das Tram mit positiven Wirkungen auf die Umwelt.
- Kosten: ca. 150-220 Mio. CHF
- Termine: langfristig (> 15 Jahre)

## V 2.3 SCHIENENNETZ

### Tramverlängerung Binningen – Oberwil (Tramtunnel Bruderholz) (Kompetenz Bund)

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 Trassee 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

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 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.

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.
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.
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.

## V 2.3 SCHIENENNNetz

Kosten: ca. 170 Mio. CHF ( $\pm 50\%$ , Preisbasis 2014)

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

### Tram Letten

Verlängerung der Tramlinie 8 von der heutigen Endstation Neuweilerstrasse bis zur Schulanlage Gartenhof. Die Entwicklung der Tramverlängerung erfolgt integriert in eine Gesamtentwicklung des Strassenraums, welche ihrerseits mit der umgebenden städtebaulichen Entwicklung abgestimmt ist. Die verbesserte ÖV-Anbindung des Gebiets Binningerstrasse ermöglicht dessen angestrebte dynamische Entwicklung. Die weitere Verlängerung Richtung Dorfkern und/oder Bachgraben ist für einen späteren Ausbauschnitt zu prüfen. Das Vorhaben ist abgestimmt mit dem angrenzenden Abschnitt auf baselstädtischem Gebiet.

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 Dieselmotoren.  
Kein zusätzlicher Flächenverbrauch, Tramtrasse auf bereits bestehenden Verkehrsflächen.

Kosten: ca. 76 Mio. CHF ( $\pm 30\%$ , Preisbasis 2021)

Termine: kurzfristig (0-5 Jahre)

### Tram Bachgraben

Das dynamische Arbeitsplatzgebiet Bachgraben soll verstärkt mit dem ÖV erschlossen werden. Die geplante Massnahme soll die Anbindung an den Bahnhof St. Johann verbessern, der als Schnittstelle zum S-Bahn-Netz dient. Die Arbeiten auf baselandschaftlichem Gebiet sind eng abgestimmt mit dem angrenzenden Abschnitt auf baselstädtischem Gebiet. Es wirkt komplementär zum Strassenprojekt "Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA)".

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: Verbesserung der ÖV-Erreichbarkeit des Arbeitsplatzgebiets Bachgraben

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: ca. 120 Mio. CHF (exkl. MwSt.,  $\pm 50\%$ , Preisbasis 2021)

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

### Expresstram Linie 10 (Kompetenz Bund)

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

Siedlung: Das bereits dicht besiedelte Gebiet wird aufgewertet und durch einen schnellen ÖV vernetzt.  
Die Massnahme kann einen Beitrag für die weitere Erhöhung der Siedlungsdichte leisten.

Wirtschaft: Deutliche Fahrzeitreduktion zwischen Ettingen – Basel SBB (inkl. Margarethenstich) bringt deutlich positiven Effekt.  
Das dicht besiedelte Gebiet wird deutlich besser erreichbar und besser vernetzt.  
Die P&R Anlage in Oberwil wird besser angebunden. Weitere P&R Anlagen können sinnvoll eingebunden werden.

Umwelt: Mittlerer Modal Split-Effekt. Der ÖV wird deutlich attraktiver und besser auf das überregionale Netz (Basel SBB) angebunden.  
Es werden keine zusätzlichen Flächen ausserhalb des Siedlungsgebiets beansprucht.

Kosten: ca. 20 Mio. CHF

## V 2.3 SCHIENENNETZ

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

### Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttenz)

Die Tramstrecke zwischen den Haltestellen Dreispitz und St. Jakob stellt eine Querverbindung zwischen den ÖV-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 Muttenz (Polyfeld) kann die neue Strecke später via Polyfeld an den Bahnhof Muttenz verlängert werden.

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

Siedlung: noch nicht untersucht

Wirtschaft: Erhöhter Gesamtnutzen des Tramnetzes  
Weitere Effekte und Nutzen sind noch nicht untersucht.

Umwelt: noch nicht untersucht

Kosten: ca. 45 Mio. CHF ( $\pm$  50 %)

Termine: mittelfristig (5-15 Jahre)

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Innerhalb der Agglomeration ist das OeV-Angebot mit attraktiven Mittel- und Feinverteilerlinien als konkurrenzfähige Alternative zum Individualverkehr zu gestalten. Angebotsverbesserungen sind - unter Berücksichtigung der Tragbarkeit der Kosten - dort vorzunehmen, wo ein Nachfragepotenzial vorhanden oder zu erwarten ist. Angebote ohne entsprechende Nachfrage sind nach einer Versuchsphase zu reduzieren oder ganz aufzuheben. Nach Möglichkeit sind alle Gemeinden direkt mit einem Regionalzentrum zu verbinden.
- b Für die Regio-S-Bahn Linien S1 und S3 wird mittelfristig ein Viertelstundentakt angestrebt.
- c Für die ländlichen Gebiete soll ein ÖV-Angebot für den Pendler- und Schülerverkehr sowie für die Mobilitätsvorsorge (Grundangebot) sichergestellt werden.
- d Der Ausbau der Vorortslinien ist weiterzuführen.
- e Wo es die Nachfrage rechtfertigt, sind Massnahmen zur Kapazitätserhöhung zu ergreifen.
- f Wo die Netzwirkung verbessert wird und/oder es die Nachfrage rechtfertigt, soll die Schieneninfrastruktur erweitert werden. Die Bahninfrastrukturen der Region müssen den Erfordernissen des zukünftigen Personenfernverkehrs, regionalen Personenverkehrs und Güterverkehrs angepasst werden.
- g Die Verknüpfungspunkte zwischen den zubringenden Bussen und den Bahnen sind zu optimieren. Ebenso diejenigen zwischen den individuellen, den öffentlichen Verkehrsmitteln sowie dem Langsamverkehr. Für den trinationalen Regionalverkehr wird die Regio-S-Bahn zum attraktiven und leistungsfähigen Systemangebot weiterentwickelt. Verkehrsintensive Zentren sind nach Möglichkeit direkt anzubinden.
- h Eine grenzüberschreitende Tarifierung der OeV-Angebote ist nach kundenorientierten und wirtschaftlichen Gesichtspunkten weiterzuentwickeln. Bei der Angebotsentwicklung ist auf eine weitgehende Integration mobilitätsbehinderter Fahrgäste zu achten. Dem Aspekt der subjektiven Sicherheit ist die notwendige Beachtung zu schenken.
- i Bei nationalen und internationalen Schienenprojekten setzt sich der Kanton für die Interessen und Bedürfnisse der Bevölkerung, der Wirtschaft und der Umwelt ein.

#### Planungsanweisungen

- a Die zuständigen kantonalen Stellen werden angewiesen, eine Strategie zur ÖV-Priorisierung, welche auch die Bedürfnisse des Fuss- und Veloverkehrs aufnimmt, auszuarbeiten.
- b Der Kanton Basel-Landschaft koordiniert das Vorhaben Tram Bachgraben gemeinsam mit dem Kanton Basel-Stadt eng mit dem Vorhaben Zubringer Bachgraben – Allschwil (ZUBA).

## V 2.3 SCHIENENNETZ

### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

- Tramerschliessung Salina Raurica
- Doppelspurausbau Tramlinie 10/17, "Spiesshöfli" / Binningen
- ÖV-Drehscheibe Laufen
- Tramverbindung "Margarethenstich", Neubau
- Tram Letten
- Neues Wendegleis Aesch (Kompetenz Bund)

#### **Zwischenergebnis**

- Neue Tramverbindung Dreispitz
- Wendeschlaufe Bottmingen (Kompetenz Bund)
- Expresstram Linie 10
- Tram Bachgraben

#### **Vororientierung**

- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau
- Tramverlängerung Pratteln-Buholz (Trasseesicherung)
- Tramtunnel Bruderholz
- Tramverbindung Binningen – Oberwil
- Tramverbindung Dreispitz – St. Jakob (- Polyfeld Muttentz)

## V 3 LANGSAMVERKEHR / WEGNETZE

---

### V 3.1 KANTONALE RADROUTEN

#### **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.

#### **Ziele**

- a Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.
- b Für eine ökologisch sinnvolle Mobilität sind die räumlichen Voraussetzungen weiterzuentwickeln.
- c Mit dem Veloverkehr soll eine nachhaltige und gesunde Mobilität im Kanton Basel-Landschaft gezielt gefördert werden.
- d Die Verkehrssicherheit ist gezielt zu verbessern.
- e Das kantonale Radroutennetz ist möglichst rasch zu realisieren.
- f Die neuen Chancen von Elektrovelos für eine Verkehrsverlagerung sind konsequent zu nutzen.

### V 3.1 KANTONALE RADROUTEN

#### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Förderung einer nachhaltigen und gesunden Mobilität</li> <li>– Förderung des Veloverkehrs</li> </ul>
	Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Schutz der Wohngebiete vor schädlichen oder lästigen Einwirkungen wie Luftverschmutzung, Lärm und Erschütterungen</li> <li>– Schaffung und Erhalt von sicheren Radrouten insbesondere für den Bereich zwischen 3–5 km</li> </ul>
	Erholung/Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Gesundheitsförderung</li> </ul>
	Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verbesserung der Erreichbarkeit der öffentlichen Bauten und Anlagen</li> <li>– Förderung der sozialen Kontakte unter den BewohnerInnen</li> </ul>
	Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Primär: Erschliessung von Räumen des täglichen Verkehrs</li> <li>– Sekundär: Tourismusförderung</li> </ul>
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Oktober 1998: Rahmenkredit 3. Etappe 25 Mio. CHF (inkl. Einbezug des Laufentals)</li> <li>– 13. September 2018: Ausgabenbewilligung über 2,15 Mio. CHF für den Abschluss des Ausbauprogramms kantonale Radrouten und Erhalt der Nutzerfreundlichkeit sowie die Weiterentwicklung des Radroutennetzes</li> </ul>
Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kein Gefährdungspotenzial</li> </ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"> <li>– kein Gefährdungspotenzial</li> </ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Entlastung anderer Verkehre/Verminderung der Emissionen</li> <li>– lautlose Fortbewegungsart/Mobilität</li> </ul>

#### Beschlüsse

##### Planungsgrundsätze

- a Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze. Für Velos sind, in Ergänzung zu den Anlagen auf Privatgrund, in Gebieten mit hoher Nutzungsdichte Abstellmöglichkeiten im öffentlichen Raum zu berücksichtigen. Sie sind gut erreichbar, sicher und attraktiv auszugestalten.
- b Velo-Schnellrouten ermöglichen eine sichere und flüssige Fahrweise.

##### Planungsanweisungen

- a Der Kanton entwickelt das Radroutennetz weiter unter der besonderen Berücksichtigung der neuen Anforderungen und Chancen des Elektrovelos.
- 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**

- a Das Radroutennetz gemäss der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur wird festgesetzt.
- b Geringfügige Änderungen der Lage des Radroutennetzes, ohne Änderung der Ausgangs- und Zielorte bzw. der angebundenen Siedlungsgebiete, ohne erhebliche Umwege und nennenswerte Höhendifferenzen sowie unter Berücksichtigung und Abwägung von Aspekten wie der Vortrittsberechtigung, der Beleuchtung, der sozialen Sicherheit und des Fahrbelages werden im Rahmen von Fortschreibungen (ohne Landratsbeschluss) in den Richtplan aufgenommen.

## V 3.2 WANDERWEGE

### 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. Januar 1994). Mit Beschluss vom 18. September 1997 erfolgte die Ergänzung mit den Teilplänen für den Bezirk Laufen (in Kraft seit 1. Januar 1998).

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

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

Für die Überprüfung des Wanderwegnetzes wird der Kanton in mehrere zusammenhängende Wandergebiete unterteilt, die jeweils separat bearbeitet werden. Die neuen resp. überarbeitete Wanderwegnetze für das Laufental und den Bezirk Arlesheim westlich der Birs sowie für die Gemeinden rund um den Gempen wurden mit der Richtplan-Anpassung 2012 genehmigt. Für die restlichen Planungsgebiete Nord, Frenke und Süd liegen nun ebenfalls überarbeitete Wanderwegnetze vor.

### Ziele

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

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– Beitrag für eine nachhaltige und gesunde Mobilität in der Region Basel
	Siedlung	– keine
	Erholung/Wohlfahrt	– Erschliessung von Räumen für die Extensiverholung – Gesundheitsförderung
	Soziale Aspekte	– Naherholung, Begegnungsmöglichkeiten
	Wirtschaftliche Aspekte	– Tourismusförderung – mögliche Konflikte zu Interessen der Landwirtschaft (Verteerung von Hofer-schliessungen)
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– ca. 60'000 CHF pro Jahr für Signalisation (gemäss Leistungsvereinbarung Amt für Raumplanung-Wanderwege beider Basel)
Umwelt	Natur/Landschaft	– zu intensive Nutzung bei Feuerstellen möglich
	Grundwasser/Boden	– keine
	Lärm/Luft	– keine

## V 3.2 WANDERWEGE

### **Beschlüsse**

#### Planungsgrundsätze

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

#### Planungsanweisungen

- a Die Gemeinden übernehmen die im Richtplan festgesetzten Wanderwege in ihren Strassennetzplan bis spätestens 2015. Sie erweitern dazu ihre Strassennetzpläne über das ganze Gemeindegebiet und passen ihre Strassenreglemente an.
- b Der Kanton (BUD/VGD) nimmt im Rahmen von Foren und Arbeitsgruppen mit den Freizeit- und Sportverbänden den Konfliktpunkt Biken/Wandern auf und führt diesen einvernehmlichen Lösungen zu.
- c Die in den Waldentwicklungsplänen dargestellten Wanderwege sind pauschal nachzuführen.

#### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

- a Die Wanderwege gemäss Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur werden festgesetzt.
- b Die in Zusammenarbeit und Abstimmung mit einer Gemeinde vorgenommenen Änderungen am Wanderwegnetz werden im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen.

## V 3.3 FUSSWEGE

### 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. Dezember 1993 hat der Landrat den Regionalplan Fuss- und Wanderwege mit zugehörigem Dekret genehmigt (in Kraft seit 1. Januar 1994). Mit Beschluss vom 18. September 1997 erfolgte die Ergänzung mit den Teilplänen für den Bezirk Laufen (in Kraft seit 1. Januar 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.

### Ziele

- a Der Langsamverkehr ist zu fördern. Er benötigt dazu sichere, direkte und attraktive Netze.
- b Wohngebiete, Arbeitsplätze, Kindergärten und Schulen, Haltestellen des öffentlichen Verkehrs, öffentliche Einrichtungen sowie Einkaufsläden sollen durch direkte, sichere und attraktive Fusswegnetze erschlossen werden.
- c In Ortszentren ist die Einrichtung von Begegnungszonen zu prüfen.

### 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

## V 3.3 FUSSWEGE

### **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 offenstehen 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.

## V 3.4 HISTORISCHE VERKEHRSWEGE

### Ausgangslage

Historische Verkehrswege, deren Geländeformen (z. B. Böschungen, Hohlwege) oder begleitende Elemente (z. B. Wegkreuze, Brücken) gelten als Kulturdenkmäler, also als von Menschenhand geschaffene Werke von besonderer Bedeutung. Beim Schutz der historischen Verkehrswege geht es somit um den Erhalt des historischen Kulturgutes, gleichzeitig aber auch in bedeutendem Masse um den Erhalt landschaftsprägender Elemente, die historische Verkehrswege doch häufig begleiten. Ihr Verschwinden hätte nicht nur den Verlust eines Teils des historischen Erbes zur Folge, sondern würde gleichzeitig auch eine Verminderung der landschaftlichen Vielfalt bedeuten.

Mit dem Bundesinventar der historischen Verkehrswege der Schweiz (IVS), das am 1. Juli 2010 in Kraft trat, wurden durch den Bund Grundlagen geschaffen, welche die Kantone bei der Erstellung ihrer Richtpläne zu berücksichtigen haben. Beim IVS handelt es sich um ein Bundesinventar nach Art. 5 des Bundesgesetzes über den Natur- und Heimatschutz (NHG).

Als historische Verkehrswege gelten Wege, Strassen und Wasserwege aus früheren Epochen, deren Substanz mindestens abschnittsweise erhalten ist und die durch historische Dokumente belegt sind.

Das Bundesinventar (d. h. Strecken von nationaler Bedeutung) umfasst im Kanton Basel-Landschaft rund 3.2 km der Kategorie "mit viel Substanz" und rund 59 km der Kategorie "mit Substanz". Der Kanton hat zusätzlich die Strecken von regionaler und lokaler Bedeutung erheben und dokumentieren lassen. Inventarkarte, Geländekarte und Objektbeschreibungen sind unter [www.geo.bl.ch](http://www.geo.bl.ch) einsehbar.

### Ziele

- a Der Pflege des Ortsbildes und dem Erhalt der Kulturdenkmäler ist vermehrt Aufmerksamkeit zu schenken.
- b Ästhetisch hochwertige und kleinräumig gegliederte Landschaften sowie regionaltypische Landschaften sind zu erhalten und zu fördern.
- c Die historischen Verkehrswege sind durch ortsplanerische Schutzmassnahmen zu sichern.

### 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

## V 3.4 HISTORISCHE VERKEHRSWEGE

### 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.





# VE 1 VERSORGUNG

## VE 1.1 GRUNDWASSER

---

### Ausgangslage

Das Grundwasser (inkl. Quellen) 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. Viele Trinkwassernetze sind allerdings jedoch zusammengeschlossen, um im Bedarfsfall Wasser von den Nachbarwasserversorgungen oder von grösseren Wasserwerken zu beziehen. Das System der dezentralen Wasserversorgung hat sich sehr bewährt. Die Aufgabenteilung zwischen Kanton als Aufsichtsbehörde und den Gemeinden als Betreiber der Wasserversorgungen ist zweckmässig geregelt.

Für eine gute Trinkwasserqualität braucht es einen wirkungsvollen Schutz der Grundwasserbrunnen und Quelfassungen mit Grundwasserschutzzonen. Ein wirkungsvoller Schutz bedingt, dass in der Nähe der Fassungen keine zonenfremden Nutzungen vorhanden sind, die zu einer Gefährdung des Grundwassers und damit des Trinkwassers führen könnten. In dicht besiedelten Räumen gibt es viele verschiedene Nutzungsansprüche. Gleichzeitig sind die freien Flächen knapp. Es ist daher wichtig, dass Grundwasserschutzzonen rechtzeitig und hydrogeologisch korrekt ausgeschieden werden, damit der Schutz des Trinkwassers gewährleistet werden kann.

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 könnten (z. B. Stoffe aus der Landwirtschaft, aus Siedlungsgebieten, von belasteten Standorten und von Verkehrswegen). 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 und das Trinkwasser muss mit einer einstufigen Aufbereitungsanlage behandelt werden.

Vor mehr als 20 Jahren hat der Bund in der Gewässerschutzverordnung verlangt, dass die Grundwasserschutzzonen überprüft werden. Bis Mitte 2021 haben lediglich 25 % der Wasserversorgungen im Kanton angepasste Schutzzonen. Knapp 38 % der Schutzzonen werden momentan überprüft, bei den restlichen ist die Überprüfung noch ausstehend. Die zeitliche Verzögerung führt immer wieder zu Nutzungskonflikten, da die für den Grundwasserschutz notwendigen Gebiete mittlerweile (teilweise) überbaut oder andere Nutzungen darin vorhanden sind. Die bisher durchgeführten Überprüfungen der Schutzzonen zeigen, dass sowohl in Karstgebieten wie auch in den Tälern die neuen Schutzzonenperimeter wesentlich von den bisherigen abweichen und dass die bestehenden Grundwasserschutzzonen oft nur einen minimalen Schutz vor Verunreinigungen bieten. 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.

Der Kanton hat den Auftrag, die für die Wasserversorgung im Kanton regional bedeutenden Grundwasserfassungen im kantonalen Richtplan festzusetzen. Das Instrument für die Bestimmung der regional bedeutenden Grund- und Quellwasserfassungen sind die vom Kanton in enger Zusammenarbeit mit den Gemeinden erarbeiteten regionalen Wasserversorgungspläne.

Als Grundwasserfassungen von regionaler Bedeutung gelten solche, die der Versorgung einer Gemeinde mit mehr als 5'000 Einwohnern oder von mehreren kleineren Gemeinden dienen.

Mit der Teilrevision des Grundwassergesetzes kann der Kanton das Instrument des kantonalen Nutzungsplans einsetzen, um in die Ausscheidung von Grundwasserschutzzonen eingreifen zu können, wenn die Gemeinden ihrer Aufgabe nicht oder nur ungenügend nachkommen. So kann der Kanton seiner Aufgabe der Sicherstellung der regionalen Wasserversorgung wenn nötig selbst nachkommen.

### Ziele

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

**VE 1.1 GRUNDWASSER**

**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 Grundwasserschutz-zonen gelten Einschränkungen insb. der landwirtschaftlichen und forstwirtschaftlichen Nutzung zur Erhaltung der Grundwasserqualität.
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– keine
Umwelt	Natur/Landschaft	– Erhaltung von Freiräumen und Erholungsgebieten zwischen den Siedlungen
	Grundwasser/Boden	– Sicherstellung der nachhaltigen Nutzung und des Schutzes der Bodenfläche und der Bodenfunktionen
	Lärm/Luft	– keine

**Beschlüsse**

Planungsgrundsätze

- a Die Wasserversorgung wird durch die lokale (dezentrale) Nutzung des Grundwassers (inkl. Quellen) sowie durch regionale (zentrale) Wasserwerke sichergestellt.
- b Als Grund- resp. Quellwasserfassungen von regionaler Bedeutung gelten solche, die der Versorgung einer Gemeinde mit mehr als 5'000 Einwohnern oder von mehreren kleineren Gemeinden dienen.
- c Die bestehenden Grundwasserschutz-zonen werden erhalten und wo notwendig neuen Erkenntnissen angepasst.
- d Die Nutzung des Grundwassers als Trinkwasser hat Vorrang gegenüber anderen Nutzungen.

Planungsanweisungen

- a Die Gemeinden überprüfen die bestehenden Grundwasserschutz-zonen. Sie sorgen für deren Ausweisung und Sicherung nach neuen hydrogeologischen Kenntnissen.
- b Der Kanton scheidet Zuströmbereiche zu den Grundwasserfassungen aus.
- c Der Kanton reduziert oder beseitigt Emissionsquellen ins Grundwasser in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Wasserversorgungen und den Direktbetroffenen.

Örtliche Festlegungen

**Festsetzung**

Regional bedeutende Grundwasserfassungen:

– Aesch	Kägen	11.A.3	Zweckverband Wasserversorgung Aesch-Dornach-Pfeffingen
– Arlesheim	Weiden II	13.A.2	Einwohnergemeinde Arlesheim
– Arlesheim	Weiden III	13.A.3	Einwohnergemeinde Arlesheim
– Böckten	Wühre 2	52.A.2	Regionale Wasserversorgung Wühre
– Böckten	Wühre 1	52.A.3	Regionale Wasserversorgung Wühre
– Böckten	Wühre 3	52.A.4	Regionale Wasserversorgung Wühre

## VE 1.1 GRUNDWASSER

– Bubendorf	Unterbergen	33.A.2	Einwohnergemeinden Bubendorf, Seltisberg und Lupsingen
– Bubendorf	Schneckenmatt	33.A.3	Einwohnergemeinde Bubendorf
– Buus	Tal	54.A.1	Einwohnergemeinde Buus
– Duggingen	PW-Gillmatten	115.A.1	Einwohnergemeinde Duggingen
– Füllinsdorf	Wanne	35.A.3	Einwohnergemeinden Frenkendorf und Füllinsdorf
– Gelterkinden	Wolfstiege	56.A.4	Einwohnergemeinde Gelterkinden
– Hölstein	Oberfeld	86.A.1	Einwohnergemeinde Hölstein
– Hölstein	Fassungen Helgenweid	86.B.1-16	Einwohnergemeinde Liestal
– Itingen	Gstaadmatt	59.A.1	Einwohnergemeinde Itingen
– Laufen	PW Birshalden	117.A.1	Einwohnergemeinde Laufen
– Lausen	Häspech	38.A.3	Einwohnergemeinde Lausen
– Liestal	Alte Brunnen	39.A.8	Einwohnergemeinde Liestal
– Liestal	Alte Brunnen B2	39.A.9	Einwohnergemeinde Liestal
– Münchenstein	Jakobsmatten «PW Nord»	20.A.10	Einwohnergemeinde Birsfelden
– Münchenstein	Jakobsmatten «PW Mitte»	20.A.11	Einwohnergemeinde Birsfelden
– Münchenstein	Jakobsmatten «PW Süd»	20.A.7	Einwohnergemeinde Birsfelden
– Münchenstein	Brüglinger Ebene	20.A.12	Einwohnergemeinde Münchenstein
– Muttenz	Auweg	21.A.104	Einwohnergemeinde Muttenz
– Muttenz	Obere Hard	21.A.105	Einwohnergemeinde Muttenz
– Muttenz	Brunnen 1-34	21.A.1-34	Hardwasser AG
– Pratteln	Remeli	41.A.4	Einwohnergemeinde Pratteln
– Pratteln	Löli 2	41.A.5	Einwohnergemeinde Pratteln
– Pratteln	Löli 4	41.A.6	Einwohnergemeinde Pratteln
– Pratteln	Löli 6	41.A.7	Einwohnergemeinde Pratteln
– Reinach	Au	24.A.14	Einwohnergemeinde Münchenstein
– Reinach	PW 1	24.A.1	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 64	24.A.10	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 2	24.A.2	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 3	24.A.3	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 5	24.A.5	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 61	24.A.6	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 62	24.A.8	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Reinach	PW 63	24.A.9	Wasserwerk Reinach und Umgebung
– Thürnen	Leim	74.A.2	Regionale Wasserversorgung Wühre
– Thürnen	Gehren	74.A4	Regionale Wasserversorgung Wühre
– Wittinsburg	Talboden	77.A.1	Zweckverband Regionale Wasserversorgung Oberes Homburgertal
– Zwingen	In den Weiden	123.A.1	Regionale Wasserversorgung Birstal-Thierstein AG
– Frenkendorf	Gesamtquellen	34.14.A	WV Frenkendorf
– Läuelfingen	Tunnelquellen	62.70.A	ZV WV Oberes Homburgertal
– Rothenfluh	Dübachquellen	68.14-15/26-34.A	WV Gelterkinden
– Oltingen	Gallislochquelle	65.5.A	WV Oltingen
– Oberdorf	z'Hof Oberdorf	92.11.A	WV Oberdorf
– Oberdorf	z'Hof Niederdorf	92.12.A	WV Niederdorf
– Reigoldswil	Eisetquellen	93.2-4.A	ZV WRZ (Reigoldswil-Ziefen)
– Röschenz	Lützelquelle	120.5.A	WV Röschenz
– Zwingen	Berhardsmätteliquelle	123.3.A	Wasserverbund Birstal
– Zwingen	Pfandelquelle	123.4.A	Wasserverbund Birstal

**VE 1.2 ABBAU**

**Ausgangslage**

Die Wirtschaft ist auf Rohstoffe angewiesen. Der Kanton Basel-Landschaft hat jedoch mit Ausnahme des Laufentals keine bedeutende Abbautradition bei Steinen und Erden. Eine Selbstversorgung war nie möglich.

Salz dagegen ist einer der bedeutendsten Bodenschätze des Kantons. Das in Pratteln und Rheinfelden gewonnene Salz deckt nahezu den gesamten Schweizer Markt ab. Der Perimeter des Konzessionsgebiets ist Bestandteil des Konzessionsvertrags zwischen dem Kanton Basel-Landschaft und der Schweizer Salinen AG. Der Konzessionsvertrag läuft im Jahr 2025 aus.

Der Abbau von Steinen und Erden führt zwangsläufig zu massiven Eingriffen in die Landschaft, zu erheblichen Belastungen der Umwelt sowie zu Konflikten mit den verschiedensten Schutz- und Nutzungsansprüchen im Raum. Deshalb ist eine Interessenabwägung notwendig.

Grössere Abbauvorhaben müssen deshalb zwingend in der Richt- und Nutzungsplanung behandelt werden. Bei Abbauvorhaben, deren Volumen mehr als 300'000 m<sup>3</sup> beträgt, muss zudem eine Umweltverträglichkeitsprüfung durchgeführt werden. Bei kleineren, lokalen Vorhaben genügt es, die notwendige Interessenabwägung im Rahmen des Baubewilligungsverfahrens vorzunehmen.

Der Abbau von Steinen und Erden im Kanton Basel-Landschaft erfolgt aufgrund des rechtskräftigen Abbaukonzepts Laufental, das vom Kanton Bern 1993 genehmigt wurde. Das Laufental ist der einzige Standort mit Abbau von Steinen und Erden von regionaler oder überregionaler Bedeutung im Kanton.

Der Kiesabbau erfolgt im Kanton Basel-Landschaft nur noch in der Kiesgrube Chlingental (MuttENZ/Pratteln). Hier bestehen weitere Kiesvorkommen für die Erweiterung des Abbaustandorts.

**Ziele**

- a Neue Materialabbaustellen sind unter Berücksichtigung der Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz sowie Siedlung, Wald und Landschaft zu planen und zu bearbeiten.
- b Mit der Einhaltung der definierten Verfahren sollen raum- und umweltverträgliche Abbaustandorte geplant und realisiert werden können.

**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

## VE 1.2 ABBAU

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Vor der Ausscheidung neuer Abbaustandorte ist die Erweiterung der bestehenden Standorte zu prüfen.
- b Neue Abbaustandorte für Steine und Erden richten sich nach dem Abbaukonzept Laufental (1993). Der Kiesabbau konzentriert sich auf den Standort Chlingental (MuttENZ/Pratteln).
- c Neue Abbauvorhaben und Erweiterungen bestehender Abbaustandorte, deren Gesamtvolumen mehr als 100'000 m<sup>3</sup> beträgt, bedürfen einer Festsetzung im kantonalen Richtplan. Im Anschluss an die Festsetzung ist im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens eine Abbauzone gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz auszuscheiden.
- d Für neue Abbauvorhaben und Erweiterungen bestehender Abbaustandorte, deren Gesamtvolumen zwischen 10'000 m<sup>3</sup> und 100'000 m<sup>3</sup> beträgt, ist im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens eine Abbauzone gemäss kantonalem Raumplanungs- und Baugesetz auszuscheiden.
- e Neue Abbauvorhaben und Erweiterungen bestehender Abbaustandorte, deren Gesamtvolumen weniger als 10'000 m<sup>3</sup> beträgt und die primär der lokalen Versorgung dienen, können im Rahmen des 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 evtl. die Folgenutzung) eine nachweisliche ökologische Verbesserung entsteht.

#### Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

Folgende Abbau-Standorte gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

- Erweiterung Abbaustandort Müsch (Wahlen) (Tonabbau)
- Neuer Abbaustandort Langmatten (Laufen) (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)

## VE 1.3 MOBILFUNKANLAGEN

### 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 weiterentwickelt 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.

### Ziele

- a Neue Bauten und Anlagen der Telekommunikation, der Energieversorgung, der Wasserversorgung, der Abwasser- und Abfallentsorgung sind unter Berücksichtigung der Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz, der Gesundheit sowie von Siedlung, Wald und Landschaft zu erstellen. Sie sind wenn möglich mit bestehenden Anlagen zusammenzufassen.
- b Der Kanton ist in Zusammenarbeit mit den Anbietern von Fernmeldediensten bestrebt, der Bevölkerung und Wirtschaft unter Rücksichtnahme auf Mensch und Umwelt zukunftsgerichtete Telekommunikation anzubieten.
- c Die Realisierung der Infrastruktur muss mit der angestrebten räumlichen Entwicklung abgestimmt werden.

### 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

## VE 1.3 MOBILFUNKANLAGEN

### 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 Landschaftschutz zu überprüfen.

#### Planungsanweisungen

Der Kanton lässt sich einmal jährlich die Netzplanungen der Betreiberfirmen mit Blick auf eine verbesserte Standortkoordination vorlegen.

## VE 2 ENERGIE

---

### VE 2.1 ENERGIE

#### 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 16. Juni 2016 will der Kanton, dass:

- a eine hohe Versorgungssicherheit im Kantonsgebiet gewährleistet ist;
- b Energie sparsam, rationell und umweltschonend verwendet wird;
- c der Endenergieverbrauch bis 2050 gegenüber dem Jahr 2010 insbesondere durch die Senkung des Heizwärmebedarfs um 40 % reduziert wird;
- d der Anteil erneuerbarer Energie am Gesamtenergieverbrauch (ohne Mobilität) bis 2030 auf mindestens 40 % gesteigert wird;
- e die Abhängigkeit von importierter nicht erneuerbarer Energie möglichst gesenkt 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.

#### Ziele

- a Mit einer Energieplanung der Gemeinden sollen günstige Rahmenbedingungen für den rationellen Einsatz nichterneuerbarer Energien, die Nutzung erneuerbarer Energien und die Nutzung lokaler Abwärmequellen geschaffen werden (Umsetzung Nr. 5 der Energiestrategie).
- b Langfristige Sicherung der eigenen Stromproduktion aus Wasserkraft bzw. deren Bezug, speziell auch Kleinwasserkraftwerke (Umsetzung Nr. 19).
- c Die Verwendung von Holz für die Energiegewinnung wird, unter Einhaltung der ökologischen Ziele, gefördert (Umsetzung Nr. 20).
- d Ausbau der WKK Anlagen und Wärmepumpenanlagen, insbesondere mit Erdsonden zur Nutzung von Umweltwärme und Tiefengeothermie (Umsetzung Nr. 21 und 22).
- e Kontinuierlicher Ausbau der durch Solarenergie erzeugten Wärme (Sonnenkollektoren) und Elektrizität (Photovoltaikanlagen) (Umsetzung Nr. 23).
- f Das wirtschaftlich nutzbare Biomasse-Potenzial wird ausgeschöpft. Der Bau von Biomasseanlagen wird regional koordiniert und gefördert. (Umsetzung Nr. 24).
- g Die Realisation von Windkraftanlagen im Kantonsgebiet wird unterstützt (Umsetzung Nr. 25).

## VE 2.1 ENERGIE

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– keine
	Siedlung	– lokal verstärkte Nutzung einzelner Energieträger
	Erholung/Wohlfahrt	– dank weniger Emissionen, weniger Schäden an Bauten und Gesundheit
	Soziale Aspekte	– positive Auswirkungen der Versorgungssicherheit und der Kalkulierbarkeit der Energiekosten auf die Gesellschaft
	Wirtschaftliche Aspekte	– grössere Unabhängigkeit von fossilen Energieträgern aus dem Ausland. Neue zukunftsträchtige Arbeitsplätze im KMU-Bereich
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– nicht bestimmbar
Umwelt	Natur/Landschaft	– Holznutzung wird verstärkt
	Grundwasser/Boden	– weniger Boden- und Gewässerverschmutzung durch Transport und Lagerung von Erdöl
	Lärm/Luft	– regional weniger Emissionen, speziell kleinerer CO <sub>2</sub> -Ausstoss

### 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 rationale 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.).

## VE 2.2 ELEKTRISCHE ÜBERTRAGUNGSLEITUNGEN

### 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 Ausbautvorhaben 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 ausgetrennt 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 Richtplan-karte als Ausgangslage dargestellt. Der Sachplan Übertragungsleitungen (SÜL) enthält als Vororientierung Leitungsbautvorhaben auf der SBB-Strecke Muttenz–Delémont sowie zwischen Therwil/Froloo und Sierentz/F. Das Plangenehmigungsverfahren für das Leitungsbautvorhaben Froloo–Sierentz wurde sistiert.

### Ziele

- a Neue Bauten und Anlagen der Telekommunikation, der Energieversorgung, der Wasserversorgung, der Abwasser- und Abfallentsorgung sind unter Berücksichtigung der Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz, der Gesundheit sowie von Siedlung, Wald und Landschaft zu erstellen. Sie sind wenn möglich mit bestehenden Anlagen zusammenzufassen.
- b Die sichere Versorgung mit Elektrizität ist zu gewährleisten.
- c Mit den Vorgaben der Richtplanung und dem frühzeitigen Einbezug von Kanton und betroffenen Gemeinden soll die Evaluation von raum- und umweltverträglichen neuen Linienführungen sichergestellt werden.

### 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

## VE 2.2 ELEKTRISCHE ÜBERTRAGUNGSLEITUNGEN

### 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

#### **Vororientierung**

Folgende elektrische Übertragungsleitungen gemäss Sachplan des Bundes (SÜL) werden im Sinne einer Fortschreibung in den Richtplan aufgenommen:

Leitungszug 380 kV Froloo–Sierentz (Nr. 100 SÜL, Stand: 8.5.2006)

Leitungszug 132 kV Muttenz–Delémont (Nr. 815 SÜL, Stand: 8.5.2006)

## VE 2.3 ROHRLEITUNGEN

### 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.

### Ziele

- a Neue Bauten und Anlagen der Telekommunikation, der Energieversorgung, der Wasserversorgung, der Abwasser- und Abfallentsorgung sind unter Berücksichtigung der Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz, der Gesundheit sowie von Siedlung, Wald und Landschaft zu erstellen. Sie sind wenn möglich mit bestehenden Anlagen zusammenzufassen.
- b Mit den Vorgaben der Richtplanung und dem frühzeitigen Einbezug von Kanton und betroffenen Gemeinden soll die Evaluation von raum- und umweltverträglichen neuen Linienführungen sichergestellt werden.

### 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

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- 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 Fließsgewässer nicht angezeigt.

## VE 2.4 POTENZIALGEBIETE FÜR WINDPARKS

### Ausgangslage

Nach der Nuklearkatastrophe von Fukushima haben Bundesrat und Parlament im Jahr 2011 den schrittweisen Ausstieg aus der Kernenergie beschlossen. Der Richtungsentscheid bedingt, dass das Schweizerische Energiesystem bis 2050 etappenweise umgebaut werden muss. Zur Palette an Massnahmen gehört vordringlich die gezielte Nutzung neuer erneuerbarer Energien (Solar- und Windenergie; Biomasse, Geothermie) mit ihrem erheblichen Substitutionspotenzial.

In seiner Botschaft 13.074 vom 4. September 2013 stipuliert der Bundesrat eine durchschnittliche Jahresproduktion von Elektrizität aus neuen erneuerbaren Energien (ohne Wasserkraft) von mindestens 4'000 GWh bis ins Jahr 2020 resp. 14'500 GWh bis 2050. Dies entspricht 24'200 GWh Jahresproduktion. Der Anteil Windenergie soll von heute rund 85 GWh auf 600 GWh im Jahre 2020 resp. 4'000 GWh im Jahre 2050 gesteigert werden. Die Revision des eidgenössischen Energiegesetzes bildet die rechtliche Grundlage für die Energiewende.

In Kongruenz mit dem kantonalen Energiegesetz beschloss der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft am 18. Dezember 2012 seine Strategie für die künftige Baselbieter Energiepolitik. Der Kanton unterstützt die Energiestrategie 2050 des Bundes; die kantonale Energiestrategie 2012 ist in ihren Zielsetzungen und Massnahmen dazu komplementär. Als Ziel 13 nennt die Energiestrategie: Der Kanton unterstützt die Massnahmen, damit bis 2030 40 % der im Kanton verbrauchten Energie aus erneuerbaren Quellen stammt.

Die Strategie geht davon aus, dass bis 2050 zusätzlich rund 1'000 GWh Strom aus neuen erneuerbaren Energien erzeugt werden können. Für die Windenergie wird ein Potenzial von + 20–30 GWh Strom bis ins Jahr 2030 als realistisch angenommen.

Im Kanton Basel-Landschaft können gemäss fundierten Studien bis 500 GWh Elektrizität aus grossen Windkraftanlagen rentabel und landschaftsverträglich gewonnen werden. Demnach erscheint eine Strom-Substitution von 5 % (100 GWh) in 15 Jahren und eine von 10 % (200 GWh) in 25 Jahren im Bereich des Möglichen. Damit liegt das Stromziel 'erneuerbar' der kantonalen Energiestrategie gut im Bereich des Machbaren.

### Ziele

- a Im Kanton Basel-Landschaft sollen bis ins Jahr 2030 mindestens die in der regierungsrätlichen Energiestrategie angeführten Mengenziele an Windenergie erreicht werden.
- b Es sind die raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, damit die dazu erforderlichen Windkraftanlagen - örtlich möglichst konzentriert - erstellt und wirtschaftlich betrieben werden können.
- c Die Auswirkungen der Windkraftanlagen auf Landschaft, Natur und Mensch sollen dabei so gering wie möglich gehalten werden.

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– keine
	Siedlung	– mögliche Beeinträchtigung durch Windenergieanlage
	Erholung/Wohlfahrt	– mögliche Beeinträchtigung im näheren Umfeld
	Soziale Aspekte	– keine
	Wirtschaftliche Aspekte	– kleinere Abhängigkeit von importierter Energie und regionale Wertschöpfung
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– Planungskosten Richtplan; einmalig

## VE 2.4 POTENZIALGEBIETE FÜR WINDPARKS

Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Veränderungen des Landschaftsbildes</li> <li>– mögliche Beeinträchtigung einzelner Tierartengruppen</li> <li>– Schattenwurf im Nahbereich</li> </ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"> <li>– keine</li> </ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Rotorengeräusch; evtl. Infraschall</li> <li>– Elektrische und magnetische Felder im Umfeld der Windkraftanlagen und der elektrischen Übertragungsleitungen</li> </ul>

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Aus Gründen der Effizienz, der Wirtschaftlichkeit und der Bündelung ihrer Auswirkung sollen nur Gross-Windkraftanlagen realisiert werden.
- b Windkraftanlagen sollen in Gebieten, die über gute Windverhältnisse verfügen und in denen keine anderen überwiegen- den Interessen entgegenstehen, konzentriert und zu Windparks mit in der Regel mindestens drei gleichartigen Windkraft- anlagen zusammengefasst werden.
- c Bei der Evaluation dieser Gebiete sind die Ziele des Bundes betreffend die Nutzung der Windenergie gebührend zu be- rücksichtigen.
- d Ausserhalb dieser Gebiete sind Windkraftanlagen ausgeschlossen.

#### Planungsanweisungen

- a Die Planung von Windparks erfolgt im kommunalen Nutzungsplanungsverfahren. Die Gemeinden legen dazu entspre- chende Zonen für Windparks fest. Sie stellen dabei anhand konkreter Anlagenstandorte die Koordination mit Parallelver- fahren, namentlich dem Rodungsverfahren, sicher.
- b Die Gemeinden gewährleisten dabei die Koordination mit den benachbarten Gebietskörperschaften.
- c Die Gemeinden weisen im Planungsbericht gemäss Art. 47 RPV nach, wie die Zonen für Windparks mit folgenden Inte- ressen abgestimmt sind:
  - Natur und Einordnung in Orts- und Landschaftsbild
  - Fruchtfolgeflächen
  - Wald
  - Immissionsschutz
  - Flugsicherheit, Richtfunk, Wetterradare und Militär

#### Örtliche Festlegungen

##### **Festsetzung**

Folgende Potenzialgebiete für Windparks gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

- Liesberg – Roggenburg

Der Kanton stellt sicher, dass der Kanton Jura und die Gemeinden Soyhières, Movelier und Ederswiler mit einbezogen werden (*Auftrag für die nachgeordnete Planung gemäss BRB vom 26. November 2015*).

- Liestal - Lausen - Arisdorf – Sissach
- Zunzgen – Itingen
- Chall – Burg

Allfällige Konflikte mit den angrenzenden ISOS-Objekten sind frühzeitig zu lösen (*Auftrag für die nachgeordnete Planung gemäss BRB vom 26. November 2015*).

## VE 2.4 POTENZIALGEBIETE FÜR WINDPARKS

- Reigoldswil – Ziefen  
Allfällige Konflikte mit den angrenzenden ISOS-Objekten sind frühzeitig zu lösen (*Auftrag für die nachgeordnete Planung gemäss BRB vom 26. November 2015*).
- Muttenzer Hard  
Der Kanton stellt sicher, dass die jeweiligen Nutzungsplanungen bzw. Projekte von Windkraftanlagen sowohl dem BAZL wie auch dem VBS zur Stellungnahme unterbreitet werden, damit die Beeinflussung von Radaranlagen der Luftwaffe, von Richtfunkanlagen und von Flugkorridoren frühzeitig erkannt werden kann (*Auftrag für die nachgeordnete Planung gemäss BRB vom 26. November 2015*).

### **Vororientierung**

Folgende Potenzialgebiete für Windparks gemäss Richtplankarte werden als Vororientierung in den Richtplan aufgenommen:

- Waldenburg – Eptingen
- Langenbruck – Bärenwil
- Liestal
- Langenbruck – Waldenburg
- Bretzwil – Lauwil
- Eptingen – Läuelfingen
- Oltingen – Zeglingen
- Münchenstein - Liestal

---

## VE 2.5 WASSERKRAFT

### Ausgangslage

Nach Art. 2, Abs. 2 des eidgenössischen Energiegesetzes vom 30. September 2016 (EnG) ist bei der Produktion von Elektrizität aus Wasserkraft ein Ausbau anzustreben, mit dem die durchschnittliche inländische Produktion im Jahr 2035 bei mindestens 37'400 GWh liegt. Gegenüber dem Stand von 36'137 GWh im 2019 setzt dieser Richtwert einen schweizweiten Zubau von 1'263 GWh bis 2035 voraus. Ausserdem legt das Energiegesetz fest, dass die Nutzung erneuerbarer Energien und ihr Ausbau von nationalem Interesse sind (Art. 12), und dass der Umweltverträglichkeit die notwendige Beachtung zu schenken ist (Art. 1).

Als Reaktion auf weitere Erkenntnisse des «Weltklimarats» hat der Bundesrat im August 2019 das sogenannte «Netto-Null-Ziel» beschlossen. Demnach soll die Schweiz ab 2050 nicht mehr Treibhausgase in die Atmosphäre ausstossen, als durch natürliche und technische Speicher aufgenommen werden. Den «Energieperspektiven 2050+» des Bundesamtes für Energie vom November 2020 ist zu entnehmen, dass der Strombedarf in der Schweiz künftig weiter zunehmen wird (Elektromobilität, Wärmepumpen, strombasierte Energieträger etc.) und die erneuerbare Stromproduktion in der Schweiz aufgrund des Netto-Null-Ziels als noch wichtiger eingestuft wird. Das vom Bundesrat angekündigte Ausbauziel 2050 für die Wasserkraft dürfte voraussichtlich bei 38'600 GWh zu liegen kommen. Das würde bedeuten, dass bis 2050 gegenüber heute schweizweit 2'400 GWh zugebaut werden müssten.

Der Regierungsrat hat sich in seiner Energiestrategie 2012 explizit zur Energiestrategie 2050 des Bundes bekannt. Zudem trägt er das Netto-Null-Ziel explizit mit. Gemäss § 2, Abs. 2 des kantonalen Energiegesetzes vom 16. Juni 2016 soll der Anteil der erneuerbaren Energien am Gesamtenergieverbrauch (ohne Mobilität) bis zum Jahr 2030 auf mindestens 40 % gesteigert werden. Der Grundlagenbericht zur Energiestrategie 2012 erachtet es als realistisch, mit Blick auf die energiepolitischen Ziele von Bund und Kanton auf dem Kantonsgebiet bis 2050 zusätzlich rund 1'000 GWh/j Strom aus neuen erneuerbaren Energien zu erzeugen. Unter Berücksichtigung der Potenziale der einzelnen Energieträger wurde von der Wasserkraft damals ein Beitrag in der Grössenordnung von zusätzlich 20-30 GWh/j als realistisch eingestuft.

Die Kantone haben nach Art. 10, Abs. 1 EnG bzw. Art 8b des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG) dafür zu sorgen, dass insbesondere die für die Nutzung von Wasser- und Windkraft geeigneten Gebiete und Gewässerstrecken im Richtplan festgelegt werden. Die Aufgaben des Kantons bei der Wasserkraft umfassen im Weiteren einerseits die Konzessionierung und die Aufsicht betreffend Wasserkraftanlagen, andererseits die Koordination zwischen den verschiedenen Anspruchsgruppen (Gemeinden, Konzessionäre, Naturschutz- und Fischereiverbände etc.).

Im Kanton Basel-Landschaft gibt es aktuell zwei Grosswasserkraftwerke am Rhein (Kraftwerk Birsfelden, Kraftwerk Augst) und fünf kleinere Laufkraftwerke sowie drei kleinere Ausleitkraftwerke an der Birs. An den übrigen Gewässern im Kanton existieren bislang keine Wasserkraftwerke. Von der jährlichen Produktion dieser Wasserkraftwerke sind rund 340 GWh dem Kanton Basel-Landschaft zuzurechnen. Dies entspricht rund 76 % der gesamten Stromproduktion im Kanton beziehungsweise rund 18 % des kantonalen Stromverbrauchs.

Als Grundlage für die Bezeichnung von für die Nutzung erneuerbarer Energien geeigneten Gewässerstrecken im Richtplan wurden in einer Studie alle für die Wasserkraftnutzung geeigneten Gewässerstrecken im Kanton identifiziert und nach einer an die Empfehlung des Eidgenössischen Departements für Umwelt, Verkehr, Energie und Kommunikation (UVEK) angelehnten Methodik einheitlich und systematisch bewertet. Dazu wurden sowohl die Schutzinteressen als auch die Nutzungsinteressen pro Gewässerabschnitt anhand von Kriterien beurteilt, klassiert und in einer Matrix zur sogenannten Nutzungseignung zusammengeführt. Damit soll gewährleistet werden, dass ein allfälliger Ausbau der Wasserkraft dort erfolgt, wo ein substantieller Beitrag zur Stromproduktion zu erwarten (hohes Nutzungsinteresse) und der ökologische und landschaftliche Wert vergleichsweise gering (kleines Schutzinteresse) ist.

Die durchgeführten Beurteilungen zeigen, dass ein Ausbau der Wasserkraft im Kanton Basel-Landschaft am ehesten an der Birs und an der Ergolz in Frage kommt. Bei den Gewässerabschnitten mit einer hohen Nutzungseignung kann mit einem Potenzial von 1'450 kW bzw. 8 GWh/j gerechnet werden; diese sollen als Festsetzung in den Richtplan aufgenommen werden.

Beim Kraftwerk Birsfelden wird das Potenzial, das durch eine Austiefung im Unterwasser erschlossen werden könnte, derzeit auf rund 15-20 GWh/j beziffert, wovon den Akteuren aus dem Kanton Basel-Landschaft aufgrund der heutigen Aktienverteilung 50 % zustehen würde.

Das eidgenössische Fischereigesetz (BGF) verlangt in Art. 9 und Art. 10 die Sicherstellung der freien Fischwanderung. Das eidgenössische Gewässerschutzgesetz (GSchG) verpflichtet die Kantone in Art. 38a zur Revitalisierung der Gewässer und zur Berücksichtigung der Revitalisierungsplanung in der Richt- und Nutzungsplanung. Die Auswirkungen eines oder mehrerer zusätzlicher Kraftwerke auf die Durchwanderbarkeit eines gesamten Gewässers für Fische (Durchgängigkeit auf- und ab-

## VE 2.5 WASSERKRAFT

wärts) wurden in der Studie nicht näher betrachtet, da es bei der Beurteilung der relativen Nutzungseignung von verschiedenen Standorten untereinander nicht für eine Differenzierung dient. Dieser Aspekt muss bei allfälligen Konzessions- und Baugesuchen erarbeitet und bei der Beurteilung berücksichtigt werden.

Ebenfalls lässt eine solche Klassierung keine Rückschlüsse auf die Wirtschaftlichkeit, Bewilligungsfähigkeit oder Realisierbarkeit eines Kraftwerkprojekts zu. Auch diese Aspekte müssen im Einzelfall im Rahmen eines allfälligen Projekts genauer untersucht werden.

### Ziele

- a An den Standorten, an denen die Wasserkraft heute bereits genutzt wird, soll die Wasserkraftnutzung langfristig weiterbestehen. Bei den bestehenden Wasserkraftwerken sollen die Fischgängigkeit sichergestellt bzw. wiederhergestellt werden. Unerwünschte Auswirkungen sind so gering wie möglich zu halten.
- b Die Wasserkraft leistet einen Beitrag an den aus energie- und klimapolitischen Gründen von Bund und Kanton angestrebten Ausbau der erneuerbaren Energien in der Höhe von 20 bis 30 GWh.
- c Es sind die raumplanerischen Voraussetzungen zu schaffen, damit Projekte zum Ausbau der Wasserkraft bewilligt werden können.
- d Die Auswirkungen der Wasserkraftanlagen auf die Gewässer und die Flora und Fauna sollen dabei so gering wie möglich gehalten und kompensiert werden.
- e Die Nutzungs- und Schutzinteressen sind unter Einhaltung der rechtlichen Normen zu berücksichtigen.

### Voraussichtliche Auswirkungen

<b>Wirtschaft und Gesellschaft</b>	Verkehr	– keine
	Siedlung	– keine
	Erholung/Wohlfahrt	– keine
	Soziale Aspekte	– keine
	Wirtschaftliche Aspekte	– Beitrag zum Ausbau erneuerbarer Energien und zur lokalen Wertschöpfung
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– keine
Umwelt	Natur/Landschaft	– Beeinträchtigung der naturnahen Gewässerdynamik – Bedrohung für Fische und gefährdete Fischarten, durch die Behinderung der Fischwanderung (erhöhte Mortalität) und dem Laichgeschäft (rechtzeitiges Erreichen der Laichgebiete erschwert)
	Grundwasser/Boden	– keine
	Lärm/Luft	– keine

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Der Kanton setzt sich für die Erhaltung der Wasserkraftnutzung ein und unterstützt einen massvollen Ausbau. Die dazu notwendigen baulichen Massnahmen haben die Vorgaben der Umwelt-, Fischerei-, Natur-, Landschafts- und Heimatschutzgesetzgebung einzuhalten.
- b Neue Wasserkraftwerke sind an den in der Richtplan-Gesamtkarte festgesetzten Gewässerstrecken grundsätzlich möglich.
- c Alle übrigen Gewässerstrecken, welche keine bestehenden Wasserkraftnutzungen aufweisen, gelten als Ausschlussgebiete. In diesen Gebieten ist der Bau von Wasserkraftwerken nicht möglich.

## VE 2.5 WASSERKRAFT

- d Durch neue Wasserkraftwerke dürfen sich hinsichtlich Längsvernetzung lediglich geringfügige Verschlechterungen gegenüber dem angestrebten ökologischen Zustand (Zustand nach der Sanierung der bestehenden Stauhaltungen und der Umsetzung der in der Revitalisierungsplanung vorgesehenen Massnahmen zur Verbesserung der Längsvernetzung) ergeben.

### Planungsanweisungen

- a Bei der Planung eines neuen Wasserkraftwerks sind die Auswirkungen der neuen Staustufe insbesondere auf die Längsdurchgängigkeit sowie die Produktivität (Massstab sind die Zielarten/Leitfischarten der Fliessstrecken) des betroffenen Gewässers aufzuzeigen. Ebenfalls ist der Lebensraumverlust aufzuzeigen und auszugleichen (Laichgebiete durch Staubereiche vermindert).
- b Der Kanton bezieht die betroffenen Gemeinden frühzeitig in die Planung ein. Die räumlichen Auswirkungen der Kraftwerke sind mit den kommunalen Planungen abzustimmen.
- c Die als Vororientierung eingestufteten Streckenabschnitte sind als Reservestandorte für Wasserkraftwerke zu verstehen. Diese Streckenabschnitte sind dann nochmals zu überprüfen und allenfalls festzusetzen, wenn das Potenzial an den bereits festgesetzten Standorten ausgeschöpft ist bzw. sich konkrete Projekte an den betreffenden Standorten als nicht machbar erwiesen haben. Dies bedingt ein erneutes Richtplanverfahren.

### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

- |                                  |                                |
|----------------------------------|--------------------------------|
| – Birs: Chueweid                 | Aesch, «Wehr Metallwerke»      |
| – Birs: Lieb matt                | Duggingen, «Häuslerwehr»       |
| – Birs: Brücke Hinterfeldstrasse | Zwingen, «Grossmatt»           |
| – Ergolz: Zwirni                 | Füllinsdorf, «Niederschönthal» |
| – Ergolz: Chessel                | Liestal, «Kessel»              |
| – Ergolz: Hülften                | Pratteln, Füllinsdorf          |

#### **Vororientierung**

- |                      |          |
|----------------------|----------|
| - Birs: Birmatt      | Aesch    |
| - Birs: Bunte        | Laufen   |
| - Birs: Glashütte    | Laufen   |
| - Birs: Liesbergmüli | Liesberg |

## VE 3 ENTSORGUNG

### VE 3.1 DEPONIEN

#### 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. Dies gilt speziell für nicht verwertbare mineralische Bauabfälle und für belastetes sowie unverschmutztes Aushubmaterial. Der Trend zu einer verdichteten Bauweise führt zu einer Zunahme dieser Abfallkategorien. Somit müssen die erforderlichen Standorte müssen raumplanerisch rechtzeitig gesichert werden. Eine sichere Abfallentsorgung bildet auch eine Voraussetzung für die wirtschaftliche Standortgunst.

Gemäss Art. 31 des Umweltschutzgesetzes müssen die Kantone eine Abfallplanung erstellen und den Bedarf an Abfallanlagen (dazu zählen auch Deponien) ausweisen. Diese Pflicht wird in Art. 4 und Art. 5 der Abfallverordnung (VVEA) konkretisiert und zudem wird die Koordination mit der Raumplanung geregelt. Kantone müssen in der Deponieplanung vorgesehene Standorte von Deponien in ihren Richtplänen ausweisen und für die Ausscheidung der erforderlichen Nutzungszonen sorgen. Die VVEA kennt fünf Deponietypen (A bis E). Der Deponietyp gibt die zur Ablagerung zugelassenen Abfälle vor.

Mit der Deponieanlage "Elbisgraben" steht im Kanton eine grosse Deponie mit separaten Kompartimenten vom Typ C, D und E zur Verfügung. Auf dieser Deponie werden nicht verwertbare und nicht brennbare Reststoffe (Typ C), Verbrennungsrückstände wie Schlacke aus der Kehrichtverbrennung und Klärschlammasche (Typ D) sowie belastete Abfälle u.a. aus dem Baubereich (Typ E) abgelagert. Die Deponieanlage wird laufend weiterentwickelt, so dass das Deponievolumen optimal genutzt werden kann. Gemäss heutigem Kenntnisstand genügt das verfügbare Restvolumen genügt sicher für den Zeitraum der nächsten 20 bis 30 Jahre, sodass vorderhand keine Massnahmen für eine zusätzliche Standortsicherung erforderlich sind.

Im Bereich der Deponien Typ A (unverschmutztes Aushubmaterial) und Typ B (Inertstoffe) 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 verschiedenen Teilregionen sind die entsprechenden Deponiestandorte bereits vorhanden (in der Richtplan-Gesamtkarte als Ausgangslage dargestellt) oder auf Richtplan-Stufe festgesetzt worden (vgl. örtliche Festlegungen). Per Ende 2016 bestand im Kanton ein bewilligtes Restvolumen für Deponien Typ A und Typ B von rund 2,4 Mio. m<sup>3</sup> (fest) resp. resp. 3,5 Mio. m<sup>3</sup> (inkl. Erweiterung Strickrain 2018). In den Materialentnahmestellen besteht ein Restvolumen von rund 0,4 Mio. m<sup>3</sup>.

In den Jahren 2015-2017 wurden im Durchschnitt im Kanton rund 516'000 m<sup>3</sup> (fest) Material des Typs A und des Typs B abgelagert. In den letzten Jahren wurden rund 75 % des Materials Typ B der Deponie Höli in Liestal zugeführt. Zudem werden derzeit jährlich im Durchschnitt 416'000 m<sup>3</sup> unverschmutztes Aushubmaterial aus den beiden Basel zur Rekultivierung von Kiesgruben im grenznahen Ausland exportiert. Weiter werden geschätzt ca. 300'000 m<sup>3</sup> unverschmutztes Aushubmaterial jährlich in die Nachbarkantone geführt. Hochgerechnet auf 20 Jahre ergibt sich aus diesen Werten ein Bedarf (Typ A und B) von 10,32 Mio. m<sup>3</sup> (fest), sofern der Export von unverschmutztem Aushub weiterhin möglich ist. Sollten die Exportmöglichkeiten für unverschmutztes Aushubmaterial begrenzt oder aufgehoben werden, vergrössert sich der Deponievolumenbedarf entsprechend. Ohne Exportmöglichkeiten für unverschmutztes Aushubmaterial ergibt sich ein Bedarf für die kommenden 20 Jahre von 26,64 Mio. m<sup>3</sup> (fest). In diesen Werten sind keine Reserven für Grossprojekte oder Unvorhergesehenes eingerechnet.

Eine Beschränkung des Einzugsgebietes der Deponien auf den Wirtschaftsraum Basel führt zu einer Reduktion des Deponieraumbedarfs für Deponien vom Typ B von 15 %. Bei einer gesteigerten Nutzung des Verwertungspotenzials wird beim unverschmutzten Aushubmaterial von einem stofflich verwertbaren Anteil von 30 % ausgegangen; bei Abfällen, welche auf Deponien vom Typ B abgelagert werden, wird mit einer Reduktion von 21 % gerechnet.

Basierend auf diesen Hochrechnungen, ohne Exportmöglichkeiten für unverschmutztes Aushubmaterial aber zusammen mit den Reduktionen durch Beschränkung auf Wirtschaftsraum und gesteigerte Nutzung des Verwertungspotenzials, ergibt sich in der Summe für einen Zeitraum von 20 Jahren ein Deponieraumbedarf von 18 Mio. m<sup>3</sup> (fest). In diesem Wert sind keine Reserven für Grossprojekte oder Unvorhergesehenes eingerechnet.

Nach Abschluss der Deponiestandortsuche im westlichen und im östlichen Kantonsteil sollen weitere Deponiestandorte richtplanerisch festgelegt werden. Mit den Erweiterungen der Standorte Höli/Liestal und Bruggtal/Bennwil, den neu festgesetzten Standorten in Hölstein, Sissach, Blauen/Zwingen und Zeglingen und dem Zwischenergebnis für den Standort Elbis, Füllinsdorf resultiert ein potenzielles Deponievolumen von ca. 17,8 Mio. m<sup>3</sup>. Zusammen mit den vorhandenen Restvolumina ergibt sich ein potenzielles Deponievolumen von 21,2 Mio. m<sup>3</sup>. Dabei ist zu beachten, dass auf der Stufe des behördenverbindlichen Richtplans (Massstab 1:50'000) die festzulegenden Standorte lediglich mit einer Punktsignatur dargestellt werden. Erst in der Nutzungsplanung und im Rodungsverfahren werden die Deponieperimeter grundeigentumsverbindlich festgelegt und somit

## VE 3.1 DEPONIEEN

das jeweils konkrete Deponievolumen bestimmt. Die Summe des in den Nutzungsplänen festgelegten Deponievolumens soll im Sinne des Raumplanungsgesetzes des Bundes umfangmässig den kantonalen Deponiebedarf nicht übersteigen.

### Ziele

- a Die für Deponien geeigneten Gebiete sind aufgrund eines regional abgestützten Evaluationsverfahrens zu bezeichnen. Die Interessen von Natur-, Landschafts-, Grundwasser- und Umweltschutz sowie von Siedlung, Wald und Landschaft sind dabei zu berücksichtigen.
- b Die Menge der zu deponierenden Abfälle soll möglichst gering sein.
- c Für die zu deponierenden Abfälle sind im Sinne der Vorsorge gesetzeskonforme Deponiemöglichkeiten sicher zu stellen.
- d Mit der Einhaltung der im Konzept für die Aushub- und Bauschuttentsorgung definierten Verfahren sollen raum- und umweltverträgliche Deponie-Standorte Typ A und B geplant und realisiert werden können.

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Zunahme des LKW-Verkehrs in der Nähe der Deponien</li> <li>– Optimierung von Transportdistanzen und Beschränkung des lokalen Verkehrsaufkommens durch Deponien Typ A und B in den Teilregionen</li> </ul>
	Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>– mögliche Beeinträchtigung durch LKW-Verkehr</li> </ul>
	Erholung/Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>– keine</li> </ul>
	Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– keine</li> </ul>
	Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Sicherung der Entsorgungsmöglichkeiten</li> </ul>
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	<ul style="list-style-type: none"> <li>– keine</li> </ul>
Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Veränderung des Landschaftsbildes</li> <li>– temporäre Beeinträchtigung von Fruchtfolgeflächen und Waldareal</li> </ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Beurteilung im Einzelfall</li> </ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Beurteilung im Einzelfall</li> </ul>

### 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 Deponie-Standorten innerhalb verkehrsmässig zusammenhängender Teilregionen zu erfolgen. Die Planung ist mit den Nachbarkantonen anzustimmen.
- c Die Deponien sollen grundsätzlich dem Wirtschaftsraum Basel dienen. Der Wirtschaftsraum Basel umfasst die Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft, das Fricktal (Kanton Aargau) sowie die solothurnischen Bezirke Thierstein und Dorneck.
- d Das anzuwendende Evaluationsverfahren wird durch den Regierungsrat im Konzept für die Aushub- und Bauschuttentsorgung festgelegt.
- e Standorte für Deponien bedürfen einer Festsetzung im kantonalen Richtplan. Im Anschluss an die Festsetzung ist im Rahmen des Nutzungsplanverfahrens eine entsprechende Spezialzone auszuscheiden.
- f Grundsätzlich sollen zuerst Erweiterungsmöglichkeiten bei bestehenden Deponiestandorten ausgeschöpft werden. Erst in zweiter Priorität sollen neue Standorte festgelegt werden. Diese sollen ein grosses Volumen mit möglichst hoher Bodennutzungseffizienz (BNE, m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>) aufweisen.

## VE 3.1 DEPONIEREN

### 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.
- c Der Kanton stellt sicher, dass im Rahmen der Nutzungsplanverfahren nur so viel Deponievolumen genehmigt wird, wie es dem kantonalen Gesamtbedarf für die kommenden 20 Jahre entspricht. Die Interessen des Wirtschaftsraums Basel werden angemessen berücksichtigt.
- d Kanton und Gemeinden stellen in ihrer Nutzungsplanung sicher, dass nach Abschluss der Deponie mittels Rekultivierungsmassnahmen die Naturwerte, die Bewirtschaftungsflächen sowie die Fruchtfolgeflächen in vollem Umfang wiederhergestellt werden.
- e Der Kanton schafft die gesetzlichen Grundlagen zur verstärkten Verwertung von Bauabfällen und Rückbaustoffen und den Einsatz von Sekundärbaustoffen.
- f Der Kanton nimmt eine Vorbildfunktion betreffend Einsatz von Recycling-Baustoffen und Sekundärbaustoffen in den Bereichen Hoch- und Tiefbau ein. Der Regierungsrat erlässt zu diesem Zweck verbindliche Vorgaben und Ziele in Form von Richtlinien. Mit dem Kanton Basel-Stadt wird eine gleichlautende Regelung angestrebt.
- g Der Kanton führt unter Einbezug der betroffenen Gemeinden und Organisationen eine Detailevaluation der möglichen Standorte "Schäftlete/Chlus" und "Leisiboden" durch. Der Standort mit den geringsten Beeinträchtigungen für Mensch und Umwelt wird danach als Deponiestandort Typ A im KRIP festgesetzt.

### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

Folgende Standorte für Deponie Typ B (Inertstoffe) gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

- "Höli", Liestal (Landratsbeschluss vom 14.12.2000; genehmigt durch UVEK am 2.8.2001)
- "Strickrain", Sissach (Landratsbeschluss vom 5.2.2004; genehmigt durch UVEK am 20.9.2004)
- "Bruggtal", Bännwil

Folgende Standorte für Deponie Typ A (unverschmutztes Aushubmaterial) gemäss Richtplankarte werden festgesetzt:

- "Baholde", Hölstein
- "Tannenried", Sissach
- "Wanne", Zeglingen

#### **Zwischenergebnis**

Folgender Standort für Deponie Typ B (Inertstoffe) gemäss Richtplankarte wird als Zwischenergebnis aufgenommen:

- "Elbis", Füllinsdorf (Landratsbeschluss vom 14.12.2000; genehmigt durch UVEK am 2.8.2001)  
Der Standort "Elbis" ist als Nachfolgestandort der Deponie "Höli", Liestal weiterzubearbeiten.

Folgender Standort für Deponie Typ A (unverschmutztes Aushubmaterial) gemäss Richtplankarte wird als Zwischenergebnis aufgenommen:

- "Schäftlete/Chlus", Blauen/Zwingen  
Im Rahmen der Nutzungsplanung ist die Durchlässigkeit der Verbindungsachse des Wildtierkorridors BL07 sicherzustellen.

---

## VE 3.2 ABWASSER

### Ausgangslage

Die Kläranlagenbetreiber (Amt für Industrielle Betriebe und Zweckverband Abwasserregion Laufental-Lüsseltal) sorgen im Wesentlichen mit sieben regionalen Abwasserreinigungsanlagen (ARA) für die Abwasserreinigung im Kanton. Zudem betreibt das Amt für Industrielle Betriebe noch 22 lokale ARA, die das Abwasser von einzelnen Gemeinden mit weniger als 1'000 Einwohnern behandeln. Für einen Grossteil dieser Anlagen konnte die Betriebssicherheit in den vergangenen 40 Jahren ohne grössere Investitionen sichergestellt werden. Es sind jedoch an diversen Standorten mittel- bzw. langfristig grosse Instandhaltungs- und Erweiterungsmassnahmen notwendig.

Gemäss Bundesgesetz über den Schutz der Gewässer sorgen die Kantone für die Erstellung der öffentlichen Kanalisation und der zentralen Anlagen zur Reinigung von verschmutztem Abwasser. Laut eidgenössischer Gewässerschutzverordnung und der dazugehörenden Vollzugshilfe müssen die Inhaber von Abwasseranlagen die Anlagen in funktionstüchtigem Zustand erhalten.

Die dafür notwendigen strategischen Grundlagen sowie die Anlagen zur Ableitung, Speicherung und Reinigung von Abwasser (kant. Gewässerschutzgesetz § 6 Abs. 1) erstellen die Kläranlagenbetreiber abgestimmt mit der kantonalen Aufsichtsbehörde (Amt für Umweltschutz und Energie) auf Basis rechtskräftiger Genereller Entwässerungspläne (GEP). Auf dieser Grundlage sollen die Kläranlagenbetreiber neben den bisherigen Mischwasserbecken (MWB) auch Schmutzwasserspeicher (SWS) erstellen können, die bei Regenwetter oder gefüllten MWB speziell verschmutztes Abwasser (z. B. von Industrie- und Gewerbebetrieben) solange auffangen, bis im Kanalisationsnetz und auf den Kläranlagen wieder freie Kapazitäten verfügbar sind.

Hinsichtlich der vorgesehenen Elimination von Mikroverunreinigungen sind ARA-Zentralisierungen und der Bau von Schmutzwasserspeicher wirtschaftlich sinnvollen Massnahmen und von hohem Nutzen.

Vor Sanierungen oder grösseren Unterhaltsarbeiten werden die Wirtschaftlichkeit und die Umweltauswirkungen des ARA-Weiterbetriebes einer Aufhebung und Ableitung des Abwassers auf eine grössere (regionale) Kläranlage gegenübergestellt. Die Reinigungsleistung einer grossen Kläranlage ist in der Regel deutlich besser. Gleichzeitig sind die spezifischen Kosten pro angeschlossenen Einwohner signifikant geringer. Daher verfolgt das Amt für Industrielle Betriebe die Zentralisierung der ARA. Diese Entwicklung spiegelt sowohl nationale als auch internationale Trends wieder.

### Ziele

- a Projektentscheide sind darauf auszurichten, dass die gesetzlichen Ziele für die Lebensgemeinschaften, die Hydrodynamik, die Morphologie und die Wasserqualität in den Gewässern auf optimale Weise erreicht werden können.
- b Der Schutz der Bevölkerung vor Gefahren wie beispielsweise ungenügende Siedlungshygiene oder kontaminiertes Grundwasser ist sichergestellt, und andere ungünstige Einwirkungen auf die Umwelt und die Gewässer (qualitativ und quantitativ) sind minimiert.
- c Der zuverlässige und dauerhafte Betrieb sowie die nachhaltige Werterhaltung der Abwasserinfrastruktur werden sichergestellt. Die Abwasserreinigung ist ein Garant für das Zusammenleben im dicht besiedelten Raum und schützt wesentliche menschliche Grundbedürfnisse (Trinkwasser, Boden, Hygiene, Naherholung). Bevölkerung, Industrie und Gewerbe sind auf eine dauerhaft funktionierende, kostengünstige Abwasserbehandlung angewiesen.
- d Erhöhung der Sicherheit und der Energieeffizienz der industriellen Anlagen. Oberstes Ziel ist eine dauerhafte gesetzeskonforme Reinigungsleistung. Ein hoher Selbstversorgungsgrad der Abwasserreinigungsanlagen mit Wärme und elektrischer Energie wird angestrebt. Wo möglich sollen durch die Aufhebung einzelner Kleinkläranlagen Reinigungsleistung, Betriebskosten und Betriebssicherheit optimiert werden.
- e Die Grundwasserqualität wird verbessert. Durch den gesetzeskonformen Betrieb der Abwasserreinigungsanlagen werden die Gewässer von Schmutzstoffen entlastet.
- f Speziell verschmutztes Abwasser (z. B. von Industrie- und Gewerbebetrieben) soll auch dann nicht in Gewässer gelangen, wenn die ARA und die öffentlichen Mischwasserspeicher ausgelastet sind.

## VE 3.2 ABWASSER

## Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– Wegfall der Schlammtransporte der lokalen ARA
	Siedlung	– Beseitigung von Stör- und Schadstoffen aus dem Siedlungsgebiet – ungehindertes Entwicklungspotenzial für Siedlungen (Industrie, Gewerbe, Bevölkerung)
	Erholung / Wohlfahrt	– Aufwertung der kleinen Bäche, Beseitigung von Abwasserfeststoffen aus den Gewässern
	Soziale Aspekte	– lokale Wertschöpfung durch gesteigerte Erholungsqualität in Gewässernähe
	Wirtschaftliche Aspekte	– kostengünstigere und bessere Abwasserreinigung auf regionaler ARA durch zentrale ARA und dezentrale SWS – Standortvorteil durch moderne Abwasser-Infrastruktur sowie hohe Betriebssicherheit von ARA und Abwassernetzen – Optimale Nutzung der 4. Reinigungsstufe (Mikroverunreinigungen)
	Voraussichtliche Kosten für den Kanton	– Investitions- und Betriebskosten werden über die Abwassergebühr finanziert – Fallweise können in den Projektkosten von Sanierungs- und Ableitungsvorhaben Aufwendungen für begleitende Renaturierungs-/Aufwertungsmassnahmen sowie für Massnahmen zum Schutz der Gewässerfauna enthalten sein.
Umwelt	Natur / Landschaft	– deutlich höhere Wasserqualität in den Bächen – kleinere Wassermengen, allenfalls vermehrtes Trockenfallen der Gewässer in Trockenperioden mit negativen Auswirkungen auf die Gewässerorganismen bis hin zu Fischsterben
	Grundwasser / Boden	– sicherere und robustere Abwasserentsorgung auf hohem Stand der Technik – keine Gewässerbelastung mit industriellem Abwasser bei Regenwetter – geringeres Schadenpotenzial im Havariefall – Verlegung von Kanalisationsleitungen vorwiegend in landwirtschaftlich genutztem Land – geringere Gefahr von Grundwasserverschmutzungen
	Lärm / Luft	– geringere Lärm- und Geruchsemissionen, da Konzentration auf wenige ARA-Standorte

## VE 3.2 ABWASSER

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Die Planungen sind stets auf die Gewässerschutzziele und -anforderungen auszurichten. Es sind ganzheitliche wasserwirtschaftliche und gewässerökologische Betrachtungen durchzuführen.
- b Eine langfristig kostengünstige und gesetzeskonforme Abwasserreinigung ist von kantonalem Interesse.
- c Siedlungsentwässerung und Abwasserentsorgung sind regional zu koordinieren und auf die qualitativen und quantitativen Belastungsgrenzen der Gewässer abzustimmen.
- d Zusammenschlüsse von Abwasserreinigungsanlagen sind konsequent zu prüfen.
- e Lokale ARA oberhalb Trinkwasserfassungen werden so konzipiert, dass das Risiko einer Trinkwasserverschmutzung minimiert werden kann.

#### Planungsanweisungen

- a Die Kläranlagenbetreiber reduzieren oder beseitigen Emissionsquellen ins Grundwasser in Zusammenarbeit mit den Gemeinden, Wasserversorgungen und den Direktbetroffenen sowie nach den Vorgaben der Generellen Entwässerungspläne (GEP).
- b Die Kläranlagenbetreiber legen zusammen mit dem Kanton zweckmässige Standorte und Volumina für Schmutzwasserspeicher (SWS) sowie deren Steuerung fest. Sie ergänzen dazu ihre GEP mit den zweckmässigen SWS und realisieren sie anhand von Gewässerschutzkriterien nach Dringlichkeit.
- c Der Kanton beurteilt die Auswirkungen einer ARA-Aufhebung und der damit verbundenen Ableitung des kommunalen Abwassers auf eine grössere ARA in Bezug auf die Gewässer, die ökologische Situation sowie mögliche Gefahren für Grundwasservorkommen im Bereich der örtlichen Gewässer.
- d Der Kanton erarbeitet im Falle einer positiven Beurteilung der Ableitungen des kommunalen Abwassers auf eine grössere ARA die kantonalen Nutzungspläne für die Realisierung der dazu erforderlichen Abwasserinfrastruktur auf Basis genehmigter GEP.
- e Die Gemeinden berücksichtigen in ihrer Nutzungsplanung die Aspekte der Siedlungsentwässerung und der Abwasserreinigung.

#### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

Wenn grössere Sanierungen anstehen, wird die Ableitung von kommunalem Abwasser auf grössere Abwasserreinigungsanlagen (ARA) bei allen öffentlichen ARA geprüft und, falls sinnvoll und zweckmässig, umgesetzt. Bis 2030 steht diese Prüfung bei den folgenden ARA an:

- |                           |                    |
|---------------------------|--------------------|
| – ARA Niederdorf          | – ARA Bubendorf    |
| – ARA Nusshof             | – ARA Burg         |
| – ARA Rünenberg Süd       | – ARA Buus         |
| – ARA Rünenberg Nord      | – ARA Hemmiken     |
| – ARA Kilchberg/Zeglingen | – ARA Liesberg     |
| – ARA Anwil               | – ARA Maisprach    |
| – ARA Oltingen            | – ARA Roggenburg   |
| – ARA Liedertswil         | – ARA Wenslingen   |
| – ARA Titterten           | – ARA Wintersingen |
| – ARA Arboldswil          | – ARA Bretzwil     |
| – ARA Bennwil             |                    |





# G 1 SALINA RAURICA

## G 1.1 ARBEITSGEBIETE

### Ausgangslage

Der Perimeter Salina-Raurica ist als Industrie- und Gewerbestandort von kantonaler 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.

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.

### 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, evtl. Gestaltung) möglich.
- 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.

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– deutliches, aber steuerbares Wachstum des regionalen mobilisierten Individualverkehrs (MIV)
	Siedlung	– grossflächige Nutzung von Bauzonen – Arbeitsplatz- und Gewerbekonzentrationen im Rheintal
	Erholung/Wohlfahrt	– keine
	Soziale Aspekte	– keine
	Wirtschaftliche Aspekte	– Bereitstellung von zahlreichen Standorten – Konzentration von Wirtschaftsaktivitäten an einem Standort zur Vermeidung verstreuter Standorte – Nachbarschaftsvorteile
Umwelt	Natur/Landschaft	– Überbauung von Freiflächen – Verlegung Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung
	Grundwasser/Boden	– Versiegelung von Boden
	Lärm/Luft	– Zunahme der Verkehrsemissionen
	Energie	– gemässigte Zunahme des Energieverbrauchs

## G 1.1 ARBEITSGEBIETE

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a 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.
- b 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.
- c Wohn- und Geschäftsgebiete sind an zentraler Lage um den Längi-Park und der S-Bahn-Haltestelle anzusiedeln. Die Verkaufsflächen der Geschäftsgebiete umfassen im Wesentlichen den täglichen Bedarf. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.

#### Planungsanweisungen

- a Die Fachstellen des Kantons sind angewiesen, in Bezug auf die Störfallthematik in Schweizerhalle Gebiete mit störfallverträglichen Nutzungen auszuscheiden und notwendige Massnahmen als Sicherheitsvorkehrungen zu benennen.
- b Die Gemeinden Augst und Pratteln streben an, die Anforderungen an die Quartierpläne derart zu formulieren, dass ein grösstmöglicher Teil der Neubauten als hochwärmegedämmte Gebäude zu realisieren und geringere Ansprüche an die Gebäudehülle mindestens durch die Nutzung von vorhandenen regenerativen Energiequellen auszugleichen sind.

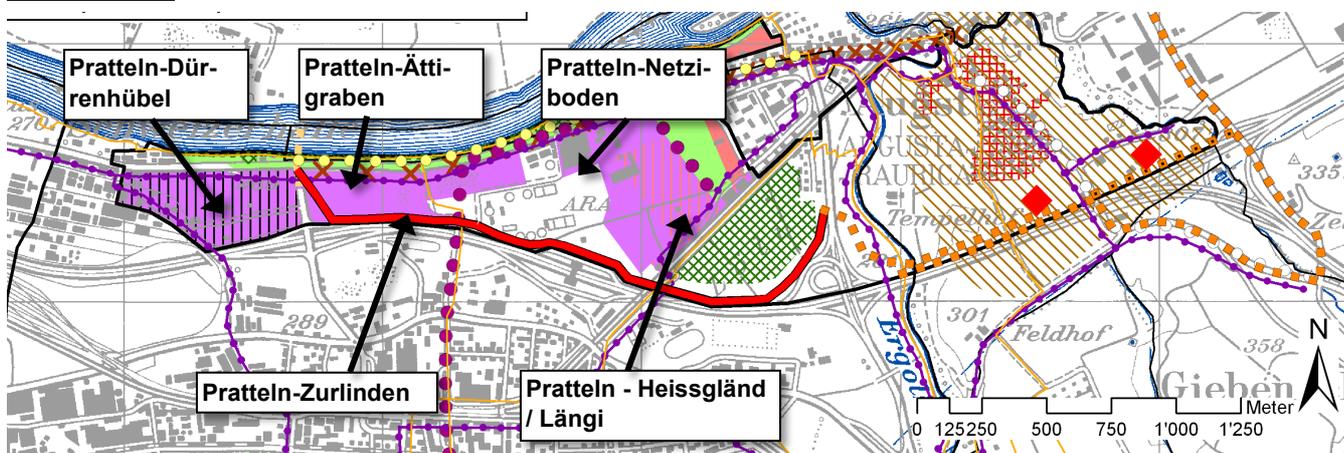
#### Örtliche Festlegungen

##### Festsetzung

Als Arbeitsgebiete gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:

- Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete: Pratteln - Dürrenhübel
- Gewerbe-Dienstleistungsgebiete: Pratteln - Ättigraben  
Pratteln - Zurlinden  
Pratteln - Netziboden
- Wohn- und Geschäftsgebiete: Pratteln - Heissgländ / Längi

#### Übersichtskarte



## G 1.2 WOHNGBIETE

### Ausgangslage

Mit der Aufwertung von Bahnhofsgeländen 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 Bahnhofsgeländes wird damit umgesetzt.

### Ziele

- a Die Bahnhofsgelände 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.
- c 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.

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	- Zunahme bei bestmöglichem Modalsplit ÖV
	Siedlung	- geringeres flächenhaftes Agglomerationswachstum im Anschluss an bestehende Wohngebiete
	Erholung/Wohlfahrt	- Ansiedlung "guter" Steuerzahler
	Soziale Aspekte	- Aufwertung der Nachbarschaft Pratteln - Längi
	Wirtschaftliche Aspekte	- Erhöhung Steuereinkommen für Gemeinden und Kanton
Umwelt	Natur/Landschaft	- Überbauung von Freiflächen - Verlegung Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung
	Grundwasser/Boden	- Versiegelung von Boden
	Lärm/Luft	- geringe Zunahme der Verkehrsemissionen
	Energie	- gemässigte Zunahme des Energieverbrauchs

## G 1.2 WOHNGBIETE

### 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

Der Kanton und die Gemeinden Augst und Pratteln sind angewiesen, bei der Ausgestaltung der Wohngebiete besonders der Lärm- und Luftproblematik Beachtung zu schenken.

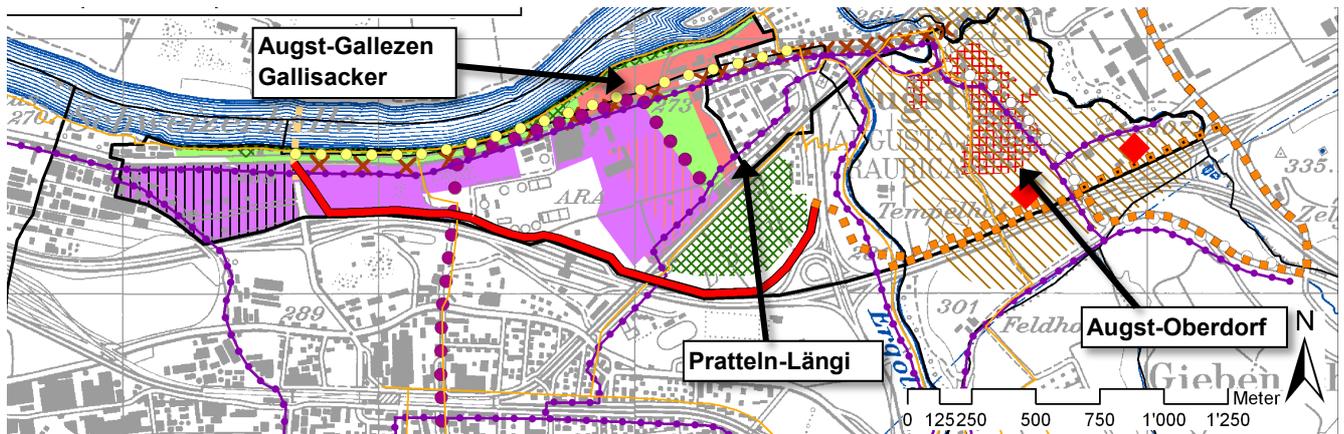
#### Örtliche Festlegungen

##### Festsetzung

Als Wohngebiete gemäss Spezialrichtplankarte (G 1.P) werden festgesetzt:

- Wohnen: Pratteln - Längi
- Wohnen: Augst-Gallezen / Gallisacker

#### Übersichtskarte



## G 1.3 LANDSCHAFT

### 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 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.

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).

Die Zurlindengrube wurde im September 2017 durch den Bundesrat aus dem Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung entlassen. Gleichzeitig wurde als Ersatz das Amphibienlaichgebiet von nationaler Bedeutung Nr. BL623 „Klingenthal-Lachmatt“ in Muttenz in das Bundesinventar aufgenommen.

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.

### Ziele

- a) Dort, wo es im Rahmen neuer Überbauungen möglich ist, sollen die Siedlungen siedlungsintern so angelegt und gestaltet werden, dass der Landschaftsraum stärker mit dem Siedlungsraum verknüpft wird oder die beiden Talseiten durch Siedlungsgrün miteinander vernetzt werden.

"Wir setzen uns ein für naturnahe und attraktive Erholungsräume" (RRB Nr. 960 vom 12.6.2001).

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	– keine
	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 Standorts

### G 1.3 LANDSCHAFT

Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhaltung der Freiräume und des Landschaftscharakters</li> <li>– Gewährleistung der grossräumigen Lebensraumvernetzung</li> <li>– Verlegung Amphibienlaichgebiet von nat. Bedeutung</li> </ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Erhaltung unversiegelter Flächen/natürlich gewachsener Böden</li> </ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>– Verminderung Siedlungsdichte mit belastenden Aktivitäten</li> </ul>

#### Beschlüsse

##### Planungsgrundsätze

- a Die Anlage der **Parks** im Gebiet Salina-Raurica dient der urbanen Gestaltung, der ökologischen und gestalterischen Aufwertung des gesamten Gebiets sowie der grossräumigen Freiraumvernetzung. 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.
- b Die **Vorranggebiete Natur** dienen dem ökologischen Ausgleich und der grossräumigen Freiraumvernetzung. Die Abgrenzung ist nicht parzellenscharf.
- c In das **Grün- und Freiraumkonzept** sind Parks, Vorranggebiete Natur und alle übrigen Flächen inklusive Flachdächer miteinzubeziehen.

##### Planungsanweisungen

- a 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.
- b Der Kanton übernimmt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln die Aufgabe, für die Grünanlage Längi-Park ein Varianzverfahren (Wettbewerb) mit den betroffenen Grundeigentümern und Anrainern durchzuführen.
- c Der Kanton übernimmt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln die Aufgabe, die Grünanlagen Längi-Park und Rhein-Park mit den betroffenen Grundeigentümern und Anrainern zu projektieren und zu realisieren.
- d Der Kanton sorgt gemeinsam mit den Gemeinden Augst und Pratteln für den ökologischen Ausgleich nach Art. 18b NHG.

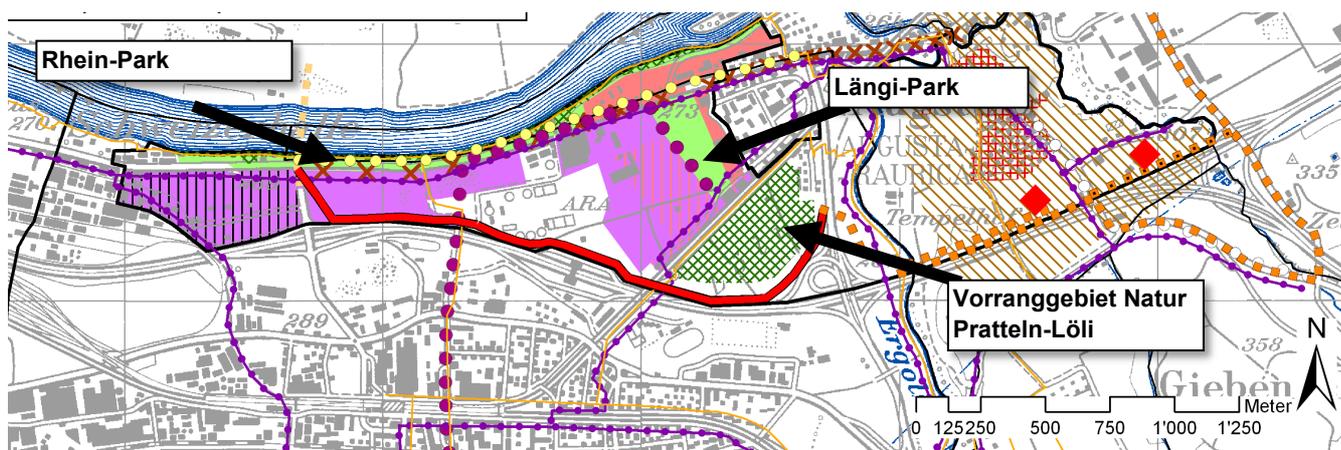
##### Örtliche Festlegungen

##### 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



## G 1.4 VERKEHR

### 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 Autobahnzubringers Pratteln, also an den erschliessungsmässig besten Lagen sowie im Dreieck A2–SBB–Heissgländstrasse.

Aufgrund der mit 120'000 Fahrzeugen hohen täglichen Verkehrsbelastung auf dem benachbarten Autobahnstück Basel - Augst sowie der Emissionen der bestehenden Betriebe wird das Industriegebiet Pratteln-Nord lufthygienisch als erheblich vorbelastet betrachtet. Aus den Erfahrungen mit den bisherigen Umweltverträglichkeitsprüfungen im Gebiet Pratteln besteht darum ein dauernder Konflikt zwischen den Ausbauvorhaben in den Industrie- und Gewerbegebieten und den Forderungen des Luftreinhaltemassnahmenplans. Mit jeder neuen Anlage wird die Verkehrssituation und Luftbelastung verschärft. Da Umweltverträglichkeitsprüfungen nur bei einzelnen Anlagen durchgeführt werden können und nicht für ein ganzes Gebiet möglich sind, drängt sich eine gesamtheitliche Sicht und Planung durch die Gemeinde und die betroffenen kantonalen Stellen auf. Dabei müssen sich alle Beteiligten klar darüber werden, was in diesem Gebiet in Zukunft wünschbar bzw. machbar ist und mit welchen Massnahmen diese Ziele erreicht werden können.

Lufthygienische Probleme treffen insbesondere auch für das im Osten angrenzenden Wohngebiet Längi zu, auf welches zusätzlich noch Lärmimmissionen wirken. Ein Immissionsschutz des Wohngebiets Längi besteht nicht.

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.

### 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, evtl. Gestaltung) möglich.
- c Planungsträgerin ist die Gemeinde.

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.

## G 1.4 VERKEHR

### Voraussichtliche Auswirkungen

Wirtschaft und Gesellschaft	Verkehr	<ul style="list-style-type: none"> <li>- lokale Auswirkungen durch bauliche Anpassungen</li> <li>- lokale und regionale Auswirkungen durch Verkehrszunahme (Salina-Raurica 28'000 Fahrten DTV)</li> <li>- Entlastung des Strassennetzes durch Langsamverkehr</li> </ul>
	Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verbesserte ÖV-Erschliessung</li> <li>- vermehrte MIV-Emissionen</li> </ul>
	Erholung/Wohlfahrt	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Schutz der Wohngebiete in Augst durch Verkehrsberuhigung</li> </ul>
	Soziale Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- höhere Standortgunst für Pratteln-Längi durch neue ÖV-Erschliessung</li> </ul>
	Wirtschaftliche Aspekte	<ul style="list-style-type: none"> <li>- verbesserte MIV-Erschliessung führt zur Nutzung des Baulands</li> <li>- verbesserte ÖV-Erschliessung führt zu Erhöhung der Standortgunst</li> </ul>
Umwelt	Natur/Landschaft	<ul style="list-style-type: none"> <li>- höheres Verkehrsaufkommen verstärkt die zerschneidende Wirkung der Verkehrsträger</li> </ul>
	Grundwasser/Boden	<ul style="list-style-type: none"> <li>- vermehrte MIV-Emissionen</li> </ul>
	Lärm/Luft	<ul style="list-style-type: none"> <li>- Zunahme der Verkehrsemissionen, jedoch geringere Zunahmen als ungesteuerte Entwicklung durch hohen ÖV/LV-Anteil</li> </ul>

### Beschlüsse

#### Planungsgrundsätze

- a Die bestehende Rheinstrasse in Pratteln wird im Rahmen ihrer anstehenden Sanierung zwischen Dürrenhübel und Längi entlang der Autobahn verlegt. Damit werden wirtschaftlich interessante, grossflächige Standorte am Rhein und Freiflächen für den Rhein-Park geschaffen. Der Bau der neuen Strasse ist so auszugestalten, dass die ökologische Vernetzung gegenüber heute verbessert wird.
- b Die Hauptstrasse in Augst zwischen der Verzweigung Frenkendörferstrasse und der östlichen Gemeindegrenze wird unter Mitwirkung der Gemeinde Kaiseraugst verkehrsberuhigt. Die Verkehrsberuhigung bzw. der Rückbau des Abschnitts Frenkendörferstrasse - Pratteln Längi erfolgt nach Verlegung der Rheinstrasse.
- c Mit dem Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse Rheinstrasse in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi wird die Anlage einer Uferpromenade ermöglicht.
- d Zwischen Pratteln-Mitte und der Bushaltestelle Augst ist ein Tram-Korridor für eine Verlängerung der Linie 14 freizuhalten. Optional kann die Linie später bis Kaiseraugst verlängert werden.
- e Im Fall einer massgeblichen Zusatzbelastung durch Salina-Raurica auf der Ortsdurchfahrt Augst ist eine südliche Umfahrung von Augst vorgesehen.
- f Innerhalb des Planungsgebietes werden flächendeckend attraktive und sichere Verbindungen für den Langsamverkehr und für das bestehende Wanderwegnetz umgesetzt.

#### Planungsanweisungen

- 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.

## G 1.4 VERKEHR

- 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.

### Örtliche Festlegungen

#### **Festsetzung**

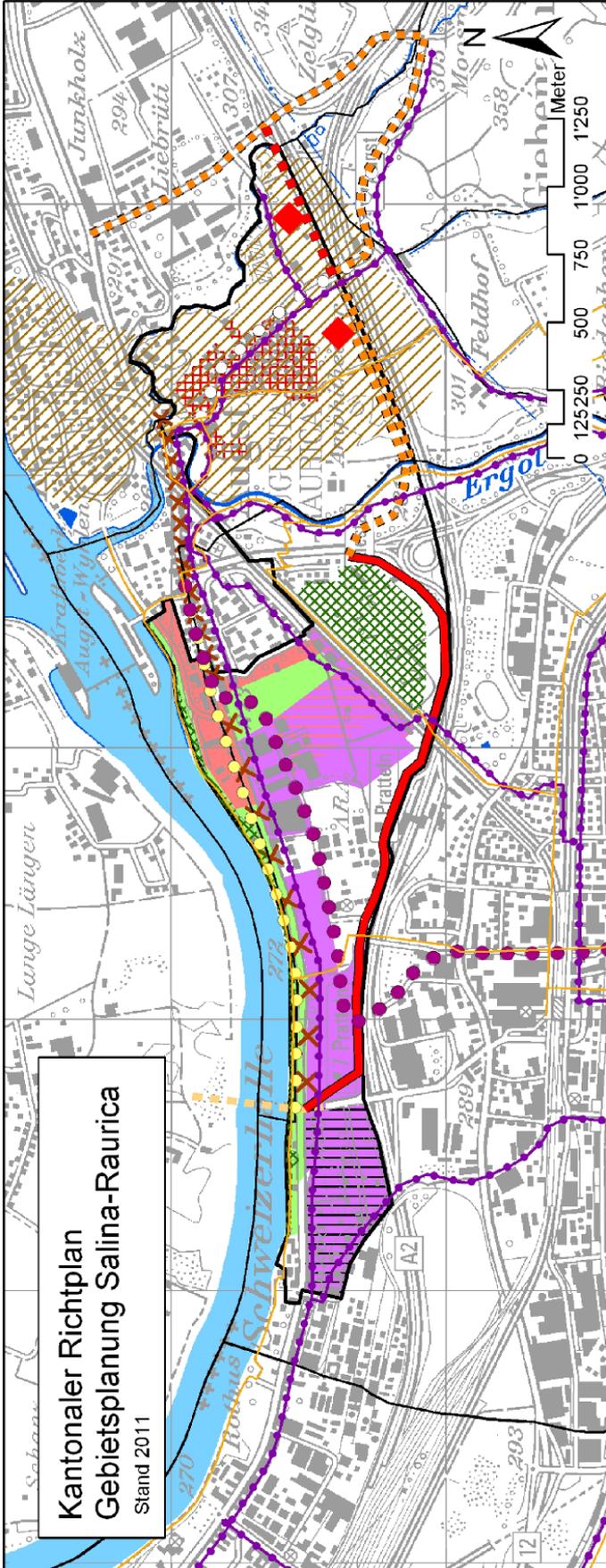
Die Verkehrsinfrastrukturen gemäss Detailplan (G 1.P) werden festgesetzt.

Verkehrsberuhigung Hauptstrasse	"Hauptstrasse" in Augst zwischen Pratteln-Längi und Kantonsgrenze
Verlegung der bestehenden Kantonstrasse	"Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Frenkendorferstrasse
Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse	"Rheinstrasse" in Pratteln zwischen Dürrenhübel und Längi

#### **Zwischenergebnis**

Umfahrung Augst	"Umfahrung" Augst zwischen A2 und Kaiseraugst
Tramverlängerung Pratteln-Augst	"Tram-Korridor" Pratteln-Mitte bis Bushaltestelle Augst

G 1.P DETAILPLAN



**Kantonaler Richtplan**  
**Gebietsplanung Salina-Raurica**  
 Stand 2011

**Beschlussinhalt**

- Arbeitsplatzextensive Gewerbegebiete
- Gewerbe-Dienstleistungsgebiet ohne publikumsintensive Einrichtungen
- Wohn- und Geschäftsgebiet
- Infrastrukturen Römerstadt
- Wohnen
- Park
- Vorranggebiet Natur
- Siedlungsperimeter Augst-Oberdorf

**Orientierender Inhalt**

- Verlegung der bestehenden Kantonsstrasse (Festsetzung)
- Aufhebung und Rückbau der bestehenden Kantonsstrasse
- Verkehrsberuhigung Hauptstrasse
- Umfahrung Augst (Zwischenergebnis)
- Option Umfahrung Augst (Trasseesicherung)
- Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde (Zwischenergebnis)
- Tram-Korridor Pratteln - Augst (Zwischenergebnis, Trasseesicherung)
- Planungsperimeter
- antiker Stadterimeter
- Abtretung Kantonsstrasse an Gemeinde
- Rheinüberquerung (Trasseesicherung)
- kantonaler Wanderweg
- kantonale Radroute
- Gemeindegrenzen