

Bau- und Umwelt-Zeitung

PP 4410 Liestal

Mobil mit Erdgas



Im Bestreben, die Ziele der Klimapolitik zu erreichen, hat der Kanton ein weiteres Flottenfahrzeug erworben, welches mit umweltfreundlichem Erdgas betrieben wird. Das Auto wird bei Bedarf auch als Dienstwagen für den Regierungsrat eingesetzt.

Seite 3

ARA Birs 2 wird ausgebaut



Die ARA Birs 2 in Birsfelden erhält ein Mischwasserbecken. Dieses wird die Birs bei Regenwetter erheblich von Rückständen aus der Kanalisation entlasten. Ende Oktober hat Regierungsrätin Elisabeth Schneider mit dem ersten Baggestich den Baubeginn eingeleitet.

Seite 4

Saubere Luft auf Baustellen



Auf Baustellen sind viele mit Dieselmotoren betriebene Baumaschinen als unverzichtbare Hilfsmittel eingesetzt. Sie sind bezüglich Abgasen grosse «Dreckschleudern». Das BUWAL hat neue Richtlinien in Kraft gesetzt.

Seite 5

Lärmschutz für Diegten



Diegten ist eine der Autobahnärm geplagten Gemeinden im Oberbaselbiet. Das Tiefbauamt hat mit dem Einbau von Lärmschutzwänden die Bevölkerung von den starken Lärmbelastungen befreit.

Seite 6

Deponie Lindenstock



5 Jahre nach Stilllegung der Deponie Lindenstock bei Liestal haben sich die Emissionen so stark vermindert, dass inzwischen auf der Oberfläche der Deponie ein vielfältiger Naturraum entstanden ist. Trotzdem wird die Deponie auch weiterhin periodisch auf Belastungen untersucht.

Seite 9

Mit Erbkönig durch den Nebel

Im Herbst und im Winter bildet sich im Mittelland der Nebel. Er ist oft Ursache von kleineren bis zu sehr grossen Auffahrunfällen auf den Autostrassen und Autobahnen. Dies passiert besonders oft in der Nacht. Gibt es Mittel zur Vermeidung dieser Kollisionen?

Verkehrsbehindernde Wettereinflüsse wie Schnee und Eis kann der Strassenunterhaltsdienst wirksam angehen. Nebel mit technischen Mitteln zu beseitigen, ist mit vernünftigem Aufwand bis heute nicht gelungen.

Um Massenkarambolagen im Nebel auf Autobahnen zu vermeiden, sind deshalb andere Massnahmen notwendig. Am wichtigsten ist das persönliche Verhalten der Autolenker. Moderne Technik kann ebenfalls helfen, indem Warnsysteme aufgebaut werden, die den Autofahrer auf eine Nebelgefahr aufmerksam machen. Dabei spielen neben einer zuverlässigen, messtechnischen Erfassung der Sichtbehinderung auch Fragen organisatorischer und rechtlicher Natur eine wichtige Rolle.

Überraschende Nebelwand

Auffahrunfälle mit hundert und mehr beteiligten Autos sind bis jetzt in der Schweiz nicht vorgekommen. Aber auch hierzulande hat man den Eindruck, dass die Schwere der Nebelunfälle zunimmt. Jedermann fragt sich, wie es zu solchen Grossereignissen kommen kann. Eigentlich sollten die Autofahrer ihre Geschwindigkeit den Wetter- und Strassenverhältnissen anpassen ... Aber eine Nebelwand in der Nacht auf der Autobahn kann sehr

überraschend vor dem ahnungslosen Lenker auftauchen. Es genügt dann eine Unaufmerksamkeit während Sekundenbruchteilen, und die unheilvolle Kettenreaktion nimmt ihren Lauf. Besonders gefährlich wird es, wenn sich auf der Fahrbahnoberfläche aus dem Nebel Eis gebildet hat und dadurch der Bremsweg länger wird.

Forschung in der Schweiz

Seit den achtziger Jahren des vergangenen Jahrhunderts gibt es in der Schweiz eine Arbeitsgruppe «IG Strassenwetter». Sie wurde auf Anregung des ASTRA (Bundesamt für Strassen) im Zusammenhang mit einem europäischen Forschungsprojekt gegründet. Die IG Strassenwetter ist eine kleine Gruppe von Fachleuten aus Verwaltung und Industrie, deren gemeinsames Interesse das Strassenwetter ist. Von der IG werden Forschungsprojekte angegangen, welche der Verkehrssicherheit dienen. Zum Teil entstanden daraus Systeme, die sich bereits seit mehreren Jahren bewährt haben. Ein Beispiel ist das Wetterprognosesystem SWIS (Strassenwetter-Informationssystem), das die Unterhaltsdienste frühzeitig auf Situationen aufmerksam macht, welche einen Einsatz erfordern.

Vom Nebel überrascht, nimmt das Unheil seinen Lauf ...



Frühzeitige Nebelerkennung dank Thygan EK33.

Das Forschungsprojekt «Erlkönig» zeigte während der Wintermonate 1997 bis 1999 die Machbarkeit einer Erkennung und Voraussage von Nebel mit Hilfe von Messgeräten.

Nebelerkennung mit «Erlkönig»

Sogenannte Sichtweitenmessgeräte existieren seit mehreren Jahrzehnten und sind vor allem auf Flugplätzen im Einsatz. Sie messen optisch, was unserer Augenwahrnehmung nahe kommt, und geben die Sichtweite in Metern an. Solche Flugpisten-Messsysteme sind für den Einsatz auf der Strasse nicht geeignet. Für meteorologische Anwendungen existieren einfachere Messgeräte. Im Projekt «Erlkönig» wurde an der A1 ein neuartiges Ver-

fahren untersucht, welches auf einer speziellen Luftfeuchtigkeitsmessung beruht. Als Referenz dienten Augenbeobachtungen der Sichtweite. Die Resultate sind ermutigend: Mit dem Verfahren kann der Nebel eindeutig erkannt werden. Das neue Verfahren arbeitet mit einem Gerät «Thygan EK33». Dieses kann ausser der Nebelerkennung die Bildung von Nebel voraus sehen und es liefert zusätzliche Daten, welche für die Glatteisfrüherkennung wichtig sind. Dieses Gerät ist zudem weniger empfindlich für Strassenverkehrsverschmutzung als optische Geräte. Das Projekt Erlkönig ist eine Gemeinschaftsarbeit der beiden Schweizer Firmen Boschung Mecatronic AG und Meteolabor AG, und es wurde vom ASTRA begleitet.

Die Versuchsergebnisse wurden an internationalen Fachkonferenzen vorgestellt. Das Nebelerkennungssystem «Thygan EK33» gibt eine Meldung von vier Zuständen:

- kein Nebel
- Nebelgefahr
- schwacher Nebel
- starker Nebel

Die Regionen mit häufiger Nebelbildung sind dem Strassenunterhalt aus Erfahrung bekannt. An diesen Punkten werden die «Thygan EK33» installiert. Da sich Nebelbänke oft ganz lokal bilden, kann es trotz der günstigen Platzierung sein, dass sich am Messort selbst noch kein Nebel gebildet hat, hingegen einige hundert Meter entfernt bereits Nebel vorhanden ist. In solchen Situationen meldet das Messgerät «Nebelgefahr», so dass mit einem geeigneten Informationssystem die Warnung frühzeitig erfolgen kann.

COST 309

In der zweiten Hälfte der 80er Jahre interessierte sich das Tiefbauamt des Kantons Basel-Landschaft – damals als einziges der Schweiz – beim ASTRA für die COST 309 (COopération européenne dans le domaine de la recherche Scientifique et Technique). Forschungsthema war Erfassung und Vorhersage des Strassenwetters sowie Organisation und Strategie des Strassenwetterdienstes. Die Erkenntnisse führten als Arbeitsergebnis zum Prognosesystem SWIS. Weitere Themen der IG-Strassenwetter sind u.a. der Einsatz von Wetterradar, Industrieschnee oder eben die Detektion von Nebel.

Christian Scholer leitete zu Beginn der 90er Jahre die AG 1 der COST 309 und arbeitete seither als Vertreter des Strassenunterhaltes in der IG mit. Er kann die Sichtweise des Betriebs einbringen und ist am Puls der neusten Entwicklungen.

Thygan EK33 im praktischen Einsatz

Auf verschiedenen Autostrassen im In- und Ausland – zum Beispiel auf der A1 im Bereich Payerne – Yverdon haben sich Nebeldetektionsgeräte Thygan EK33 bereits bewährt. Das von Meteolabor AG gebaute Messgerät Thygan EK33

Dein Computer, das unbekannte Wesen ...

Sie denken, Sie haben Probleme mit Ihrem Computer? Es gibt Menschen, die sind noch bedeutend schlimmer dran, wenn man folgendem, dem Internet entnommenen Beispiel Glauben schenken darf:

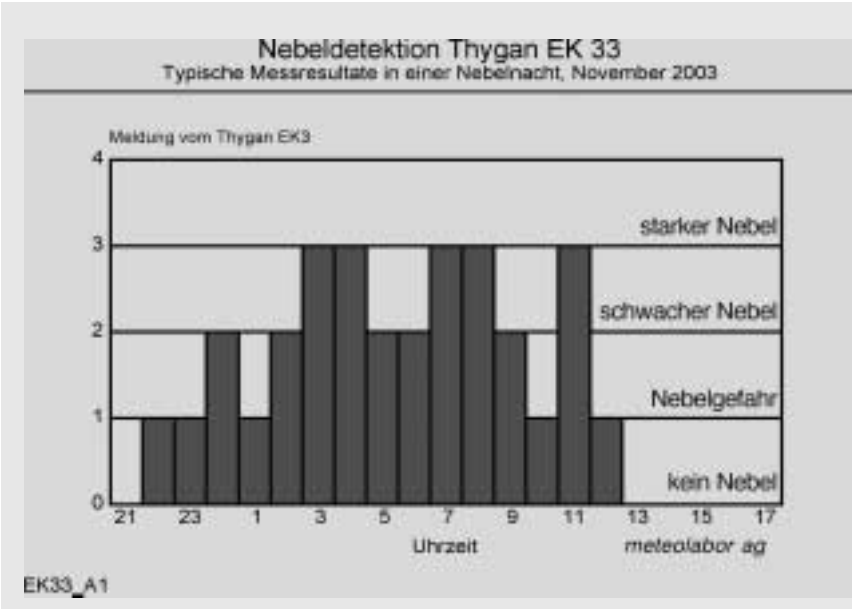


Die folgende Geschichte ist beim Kundendienst von WordPerfect passiert. Wie nicht anders zu erwarten, wurde dem Kundenbetreuer gekündigt; allerdings führte er einen Arbeitsgerichtsprozess auf Wiedereinstellung gegen seine Arbeitgeberfirma, weil die Kündigung ohne zureichenden Grund ausgesprochen worden sei. Das Telefongespräch, welches zur Kündigung geführt hatte, wurde wie folgt mitgeschrieben:

«Hier ist der Kundendienst von WordPerfect, kann ich Ihnen helfen?»
 «Ja, ich habe Probleme mit WordPerfect.»
 «Was für Probleme sind das?» «Also, ich habe gerade getippt, und plötzlich waren die Wörter weg.» «Wie das?» «Sie sind verschwunden.» «Hmmm, sagen Sie, wie sieht Ihr Bildschirm jetzt aus?» «Da ist nichts.» «Nichts?» «Der Schirm ist leer, da kommt auch nichts, wenn ich tippe.» «Befinden Sie sich noch in WordPerfect oder haben Sie Windows beendet?» «Woran merke ich das?» «Sehen Sie C:\Eingabe vor sich?» «Was ist eine Seheingabe?» «Lassen wir das. Können

Sie den Cursor über den Schirm bewegen?» «Es gibt keinen Cursor. Ich habe Ihnen doch gesagt, nichts was ich eingabe, wird angenommen.» «Hat Ihr Monitor eine Anzeige für die Stromversorgung?» «Was ist ein Monitor?» «Das ist das Ding mit dem Bildschirm, das wie ein Fernseher aussieht. Gibt es da ein kleines Licht, das leuchtet, wenn der Schirm an ist?» «Weiss ich nicht.» «Gut, dann sehen Sie doch bitte auf der Rückseite des Monitors nach und suchen die Stelle, wo das Stromkabel herauskommt. Können Sie das sehen?» «Ja, ich glaube schon.» «Sehr gut. Folgen Sie jetzt dem Stromkabel und sagen Sie mir bitte, ob es eingesteckt ist.» ...»Ja, ist es.» «Als Sie hinter dem Monitor standen, haben Sie da auch gesehen, ob zwei Kabel eingesteckt waren und nicht nur eines?» «Nein.» «Da müssen zwei Kabel sein. Wenn Sie bitte noch einmal hinter den Monitor schauen, ob es da ein zweites Kabel gibt.» ...»Okay, das Kabel ist da.» «Folgen Sie bitte dem Kabel und teilen Sie mir dann bitte mit, ob es fest in Ihren Computer eingestöpselt ist.» «Ich

kann mich nicht so weit rüberbeugen.»
 «Aha. Können Sie wenigstens sehen, ob es eingesteckt ist?» «Nein.» «Vielleicht, wenn Sie sich mit dem Knie abstützen und etwas nach vorne lehnen?» «Das liegt nicht an meiner Haltung – es ist dunkel hier.» «Dunkel?» «Ja – die Büroleuchten sind aus, und das einzige Licht kommt durch das Fenster.» «Gut, dann schalten Sie bitte das Licht in Ihrem Büro an.» «Kann ich nicht.» «Nicht? Wieso?» «Weil wir Stromausfall haben.» «Ein Strom ... Stromausfall? Aber dann haben wir's jetzt. Haben Sie noch die Kartons, Handbücher und die Verpackung, in der Ihr Computer ausgeliefert wurde?» «Ja, die habe ich im Schrank.» «Gut. Gehen Sie hin, bauen Sie Ihr System auseinander und verpacken Sie es bitte so, wie Sie es bekommen haben. Dann bringen Sie es bitte zu dem Laden zurück, wo Sie den Computer gekauft haben.» «Im Ernst? Ist es so schlimm?» «Ich befürchte, ja.» «Also gut, wenn Sie das sagen. Und was erzähle ich denen?» «Sagen Sie denen, Sie seien zu blöd für einen Computer.»



Nebeldetektion des Thygan EK 33 in einer Nebelnacht im November 2003.

wird von der Firma Boschung Mecatronik in deren Glatteisfrühwarnsystem integriert.

Fazit

Die Technik zur Früherkennung von Nebelbildung ist bereit zum Einsatz in Warnsystemen. Es ist zu hoffen, dass diese Möglichkeiten im Rahmen von erweiterten Informationssystemen für Autofahrer genutzt werden können. Technische Anlagen zur Verbesserung der Sicherheit auf den Strassen sind eine gute Sache. Das Verhalten des Verkehrsteilnehmers ist vielleicht noch wichtiger:

Jederzeit auf Sichtweite anhalten können! Und schliesslich ist der Nebel sichtbar.

Technik und Verhalten kombiniert hilft grosse Schäden und grosses Leid zu vermeiden.

Christian Scholer
Strasseninspektor, Tiefbauamt

Paul W. Ruppert
Vorsitzender der IG Strassenwetter

H2 Pratteln-Liestal: Stauminderung bis zur Fertigstellung

Von den neuen Richtlinien für Strassentunnels ist auch die Umfahrung H2 Pratteln-Liestal betroffen. Wegen der neuen Bestimmungen des Bundes ist eine Teilaufgabe des Projekts erforderlich. Bis zur Fertigstellung der Umfahrungsstrasse sind neben den bereits realisierten Optimierungsmassnahmen an der Rheinstrasse weitere Verbesserungen vorgesehen.

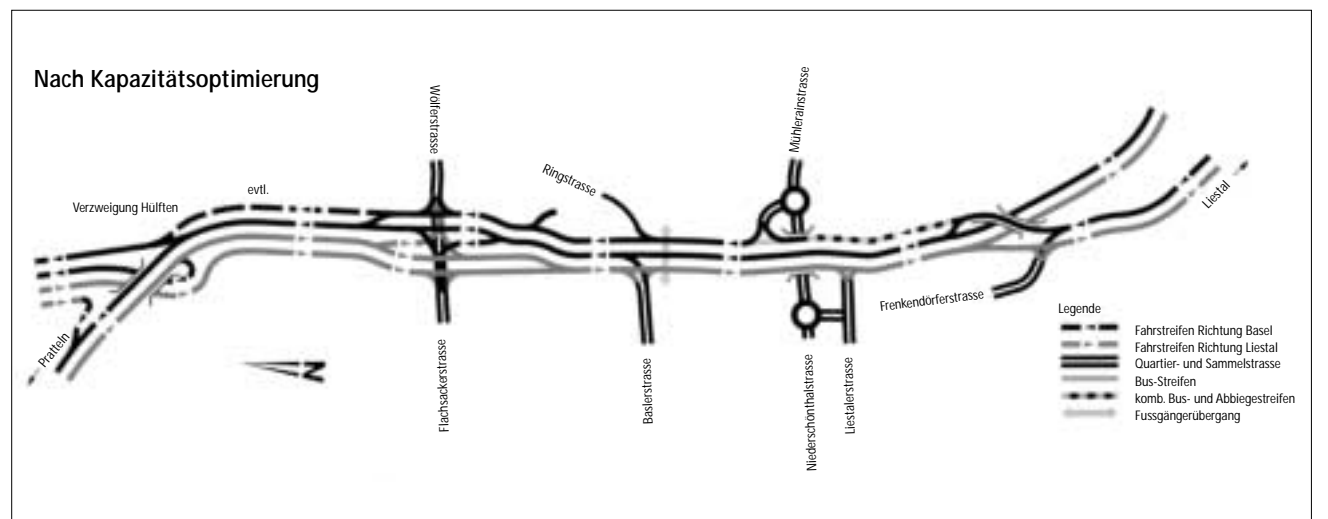
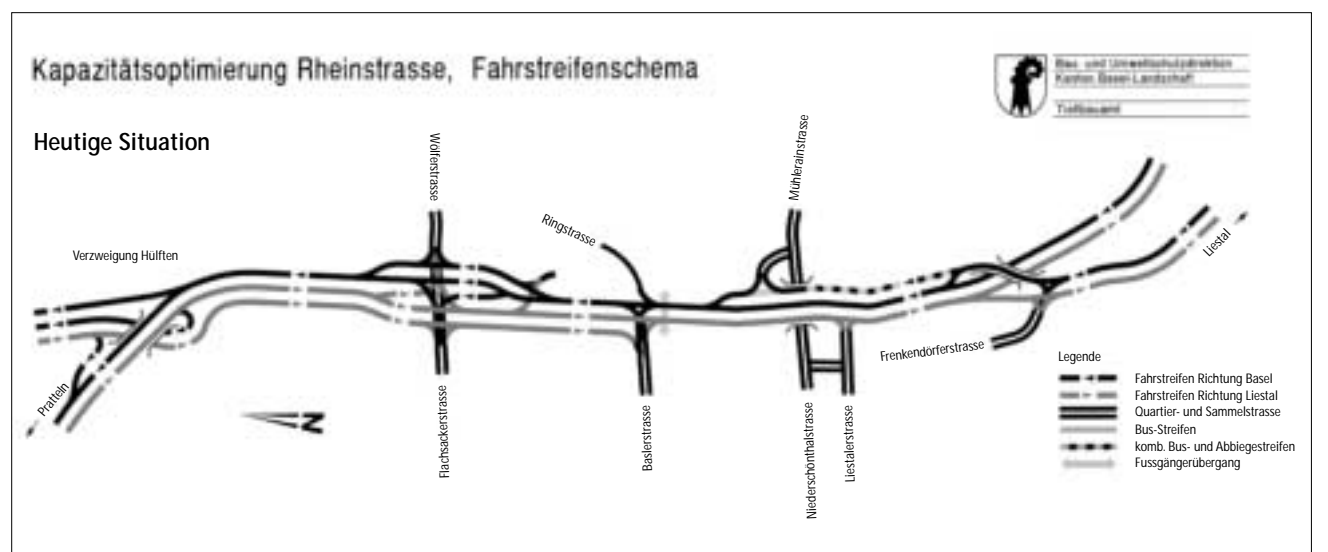
Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat – nicht zuletzt wegen der tragischen Unfälle im Tauern-, Montblanc- und Gotthardtunnel – die Anforderungen an Strassentunnels hinsichtlich Lüftung und Sicherheit erheblich verschärft. Eine Überprüfung des bereits rechtskräftigen Bauprojekts hat für den Tunnel Schönthal ergeben, dass aufgrund dieser neuen Vorgaben Projektergänzungen notwendig sind. Folgende Massnahmen stehen im Vordergrund: Eine rund 200 m lange Deckenöffnung in der Tunnelmitte beim Halbanschluss Frenkendorf/Füllinsdorf Süd und ein Verzicht auf die beiden Abluftkamme. Mehrkosten entstehen durch diese Änderung nicht.

Neues Plangenehmigungsverfahren

Das bereits rechtskräftige Bauprojekt wird gemäss den neuen Richtlinien des Bundes angepasst und ergänzt. Es ist vorgesehen, ein Plangenehmigungsverfahren und eine Ergänzung zur Umweltverträglichkeitsprüfung durchzuführen. Voraussichtlich im Jahr 2005 wird das so ergänzte Bauprojekt mit einer Teilaufgabe (gemäss § 13 des Raumplanungs- und Baugesetzes) in den betroffenen Gemeinden während dreissig Tagen aufgelegt. Nach Abschluss des Auflageverfahrens ist das Projekt erneut bereit für die Realisierung. Ein Baubeginn ist somit ab 2006 möglich, d.h. die H2-Neubaustrecke kann frühestens ab 2012 in Betrieb genommen werden. Die Arbeiten für den Rückbau der Rheinstrasse nehmen noch zwei weitere Jahre in Anspruch.

Warten auf finanzielles OK

Trotzdem ist die Finanzierung der H2-Neubaustrecke noch nicht gesichert. Bis heute liegt noch keine Subventionszusicherung des Bundes vor. Auch ist die H2 Pratteln-Liestal im Mehrjahresprogramm des Bundes 2004 – 2007 für die Schweizerischen Hauptstrassen nicht enthalten. Somit ist noch unsicher, ab wann und in welchem Umfang Subventionen für den Bau der H2 zur Verfügung stehen werden. Dazu kommt, dass mit der Inkraftsetzung des neuen Finanzausgleichs (NFA) ab 2008 keine direkte Subventionierung mehr vorgesehen ist. Aufgrund der angespannten finanziellen Lage beim Bund



Neues Verkehrsregime an der Rheinstrasse soll für mehr Verlässigung sorgen.

als auch bei unserem Kanton bestehen noch Unsicherheiten bezüglich dem Baubeginn.

Optimierung Rheinstrasse

Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat in Zusammenarbeit mit Vertretern der betroffenen Gemeinden, der Polizei und mit Interessenverbänden im Herbst 2004 ein Konzept zur Kapazitätserhöhung auf der Rheinstrasse erarbeitet und umgesetzt. Die Massnahmen haben dazu geführt, dass sich der Rückstau in Fahrtrichtung Basel weitgehend aufgelöst hat. Auch der Schleichverkehr in den Gemeinden Frenkendorf/Füllinsdorf ist dadurch kleiner

geworden. Hingegen ist nun ein vermehrter Rückstau in Fahrtrichtung Liestal zu beobachten.

Eine gewisse Abhilfe könnte ein gut funktionierendes Reissverschluss-System bei der Spurverengung oberhalb der Wölferkreuzung schaffen. Damit der «Reissverschluss» optimal funktioniert, sind alle Autofahrer angehalten, auch auf dem linken Fahrstreifen zügig bis an die Spurverengung zu fahren und dann erst einzufädeln. Mit diesem Fahrverhalten und mit gegenseitiger Toleranz und Rücksichtnahme sollten die Automobilisten wirkungsvoll eine Verkehrsverflüssigung erreichen können.

Als weitere Massnahme zur Verbesserung der Verkehrssituation an der Rheinstrasse zwischen Pratteln und Liestal soll die Rheinstrasse in Fahrtrichtung Basel ab der Wölferkreuzung bis zur Verzweigung Hülfen zweistreifig ausgebaut werden. Mit dem Bau wird so rasch als möglich angefangen, so dass der zweite Fahrstreifen spätestens Ende März 2005 fertiggestellt ist. Damit wird zumindest in Richtung Basel eine Verbesserung der Verkehrssituation erreicht.

Christian Kropf
Tiefbauamt

Chienberg: Licht am Ende des Tunnels

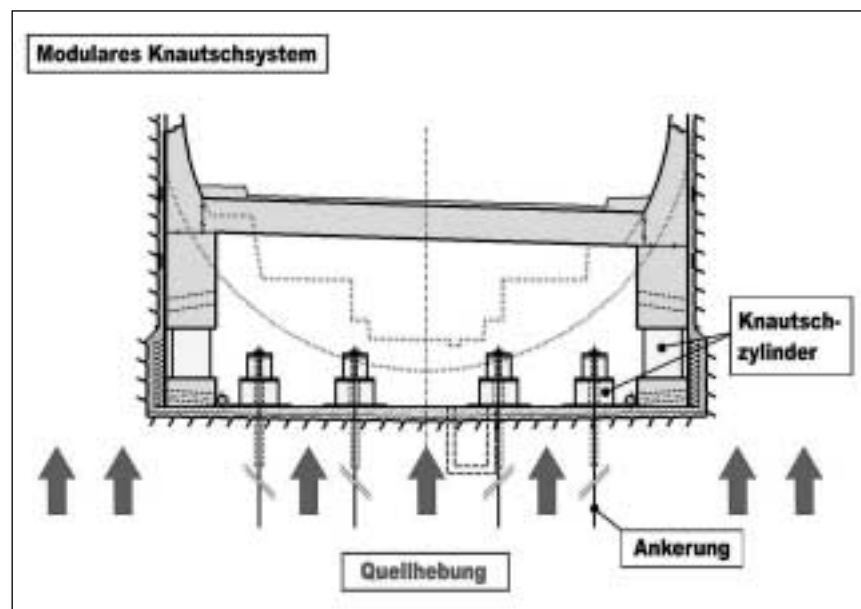
Der Chienbergtunnel bleibt ein Sorgenkind. Hebungen der Tunnelröhre machen Sanierungsarbeiten dringend und führen zu weiteren Verzögerungen. Im Tiefbauamt ist man überzeugt, die Sache in den Griff zu bekommen, so dass der Tunnel im Laufe des Jahres 2006 betriebsbereit sein wird.

Eigentlich sollten wir bereits durch den Chienbergtunnel der Umfahrung Sissach fahren können. Aber die geologischen Probleme, zuerst der Tagbruch im Februar 2002, und jetzt festgestellte Hebungen der Tunnelröhre auf einer Länge von ca. 300 m, haben zu grossen Verzögerungen geführt. Zur Zeit laufen die letzten Arbeiten der seit fast fünf Jahren tätigen Tunnelbauer. Noch vor Jahresende wird der Tunnel im Rohbau mit einer ersten Be-

lagsschicht fertig erstellt sein, so dass die rund ein Jahr dauernden Ausrüstungsarbeiten starten könnten. Doch die festgestellten Hebungen mit ersten Schäden am Tunnelgewölbe machen dringende Massnahmen zur Bewältigung der Hebungen unumgänglich.

Hebungen

Die grundsätzliche Ursache der Hebungen liegt im Quellen des Gipskeupers.



Schemaskizze Massnahmen mit Knautschelementen.



Chienbergtunnel: Ostportal.

Voraussetzung dazu sind ein quellfähiges Material in Verbindung mit Wasser sowie eine Störung des Gleichgewichts des Gesteins. Dadurch dass in gewissen Bereichen sich der Tunnel einerseits mit der Oberseite nicht im harten Gipskeuper, sondern in Lockergesteinsschichten befindet und andererseits der Tunnel nur rund 25 m unter der Oberfläche verläuft, kommt es auf eine Länge von ca. 300 m zu einem Anheben der ganzen Röhre. Bis zu einem gewissen Mass vermag das Tunnelgewölbe solche Hebungen auszuhalten. Da diese aber unregelmässig und ungleich auftreten, haben sich bereits Risse gebildet. In einem ersten Hebungsbereich ist mit rund

11 cm Hebung im Tunnel das für die ganze Lebensdauer von Experten prognostizierte Ausmass bereits heute überschritten. Der Vorgang kommt auch jetzt nicht zur Ruhe, und es sind bereits Schäden festgestellt worden. Diese Ergebnisse machen weitere Vorkehrungen unumgänglich.

Massnahmen

Für die Erarbeitung der Massnahmen liess man sich vom Ziel leiten, eine Gebrauchstauglichkeit des Tunnels von 25 Jahren (entsprechend einem Erhaltungszyklus) ohne grösseren Verkehrsunterbruch zu gewährleisten. Als mögliche

Massnahmen kristallisierten sich – nebst der Beschränkung des Wasserzutritts durch eine Schwerkraftentwässerung – eine Erhöhung des Widerstandes oder ein Ausweichen (dem Druck nachgeben) heraus. Gewählt wurde schliesslich die Kombination einer Verankerung mit Knautsch-elementen. Dabei wird der untere Teil des Tunnelgewölbes entfernt und durch die neue Konstruktion ersetzt.

Ausblick

Im Laufe des vergangenen Sommers haben die Unternehmungen die Sanierungen intensiv vorangetrieben. Nach eingehender Prüfung der am 2. September eingereichten Angebote hat der Regierungsrat am 9. November die Arbeiten im Umfang von rund 26 Mio. Franken vergeben. Nach den erfolgten Vorbereitungen werden im Januar 2005 die Bauarbeiten beginnen mit voraussichtlichem Abschluss Ende 2005. Das Tiefbauamt wird mit den Ausrüstungsarbeiten teilweise parallel beginnen, so dass die langersehnte Inbetriebnahme der Umfahrung im Laufe des Jahres 2006 Tatsache wird.

Tagbruch

Anfang Oktober wurde die Expertise von Professor Kalman Kovári von der ETH veröffentlicht. Die Expertise kommt vereinfacht zum Schluss, dass der Tagbruch hätte vermieden werden können. So sagt der Bericht aus, dass beim Chienbergtunnel den geologischen Erkenntnissen nicht im vorgesehenen Masse Rechnung getragen worden sei. Der Expertenbericht beleuchtet nicht die Haftungsfrage, sondern beschränkt sich ausschliesslich auf technische Zusammenhänge. Auf der Basis des Expertenberichts streben die Parteien nun eine Einigung in der Frage der Schadensregelung an.

Alfred Zahler
Tiefbauamt

Der Kanton gibt (Erd-)Gas!

Die Bau- und Umweltschutzdirektion hat ein weiteres Erdgasauto in Empfang genommen. Mit diesem neuen Flottenfahrzeug schaltet der Kanton auf «Grün» für eine besonders umweltgerechte Mobilität.



Schlüsselübergabe: Walter Pfirter, Leiter Fahrzeugwesen des Tiefbauamtes, nimmt von Autoverkäufer Thomen der Garage Buser, Ormalingen, die Schlüssel für das neue, gasbetriebene Flottenauto entgegen, welches bei Bedarf auch als Dienstwagen des Regierungsrates eingesetzt wird.

Der Kanton Basel-Landschaft trägt dazu bei, die Ziele der Klimapolitik zu erreichen. Erdgas als Treibstoff für Fahrzeuge ist eine wirksame Überbrückung, bis noch umweltfreundlichere Antriebstechnologien zur Verfügung stehen. Erdgas ist

ein fossiler Energieträger, belastet aber die Umwelt bei der Verbrennung deutlich weniger als Benzin oder Diesel.

- Der Ausstoss von Stickstoffoxiden (NO_x) und Kohlenmonoxiden (CO) verringert sich um bis zu 90%. Das Koh-

lendioxid (CO₂) wird um rund 30%, Kohlenwasserstoffe (HC) um etwa 45% reduziert, wodurch das Ozonbildungspotenzial um etwa 80% sinkt.

- Es entstehen keinerlei Russ- oder Partikelemissionen. Das Abgas ist absolut geruchlos und der Treibstoff kommt völlig ohne Additive aus; eine aufwändige Raffinierung ist ebenfalls nicht erforderlich.
- Als weiteren Vorteil wird Erdgas an die Tankstellen über ein ausgedehntes Leitungsnetz geliefert, wodurch die Anlieferung durch Tanklastwagen ganz entfällt.

Mit Gas- und Benzin betrieben

Der Neuling in der kantonalen Fahrzeugflotte kann auch mit Benzin fahren und wird bei Bedarf auch als Dienstwagen des Regierungsrates eingesetzt. Der Bi-Fuel-Motor ist Teil der neuesten Motorengeneration von Volvo. Geringe innere Reibung, elektronisches Motor-Management und variable Ventilsteuerung machen diesen Motor zu einem leistungsstarken, sparsamen Antrieb. Durch das zusätzliche hochentwickelte Gaseinspritzsystem wird der Motor noch umweltfreundlicher. Sogar im Benzinbetrieb erfüllt der Bi-Fuel-Motor bereits die äusserst strengen Abgasnormen EURO4, welche 2005 in Kraft treten werden. Im Gasbetrieb sind die Abgasemissionen noch wesentlich geringer. Die Reichweite mit Erdgas beträgt ca. 250 km, diejenige mit Treibstoff ca. 310 km, so dass mit beiden Antriebsarten über 550 km erreicht werden können. Bei ausgehendem Gasvorrat schaltet der Mo-



Neues Flottenfahrzeug des Kantons Basel-Landschaft: Erdgas betrieben und somit ein Meilenstein im Bestreben, die Luft vor umweltschädlichen Abgasen zu bewahren.

tor automatisch auf Benzinbetrieb um. Es kann aber auch während der Fahrt jederzeit zwischen Erdgas- und Benzinbetrieb gewechselt werden. Die Erdgasbetankung ist vergleichbar mit Benzintanken und genauso einfach und sicher.

Weitere Erdgas-Fahrzeuge geplant

Nutzer von Erdgasfahrzeugen sind Vorreiter in Bezug auf Verantwortungs-bewusstsein und Zukunftsorientierung. Jedes Erdgas betriebene Fahrzeug leistet einen wichtigen Beitrag an den Umweltschutz. Die Verantwortlichen des Fachbereichs Fahrzeugwesen des Tiefbauamtes – zuständig für die kantonale Fahr-

zeugflotte – sind von den Vorteilen der Erdgasfahrzeuge überzeugt. Bei jeder Ersatz- oder Zusatzanschaffung wird geprüft, ob auch ein Erdgas betriebenes Fahrzeug die Anforderungen erfüllt. Der wachsende Bestand von momentan drei Erdgasfahrzeugen beweist diese Bestrebungen. Sofern die entsprechenden Mittel für Ersatzbeschaffungen zur Verfügung gestellt werden, ist im Verlaufe der nächsten Jahre eine Verfünffachung (also ca. 15) des Bestandes an Erdgasfahrzeugen als durchaus realistisch einzuschätzen.

Heiner Roschi / Walter Pfirter
Tiefbauamt

Spatenstich ARA Birs 2

Am 25. Oktober sind die Bauarbeiten mit dem traditionellen Spatenstich, ausgeführt durch Regierungsrätin Elsbeth Schneider, für das Mischwasserbecken auf der ARA Birs 2 in Birsfelden gestartet. Am Spatenstich haben ausserdem Vertretungen aus den Gemeinden des Einzugsgebiets der ARA teilgenommen.



Elsbeth Schneider beim traditionellen Sp(at)gerstich.

Der professionelle Aushub für das Mischwasserbecken erfolgte am darauf folgenden Tag. Das gedeckte Becken wird vollständig in die ARA und damit auch in den Betrieb integriert. Das neue Mischwasserbecken mit einem Volumen von rund 4'000 m³ dient der Behandlung des mit Abwasser verschmutzten Regenwassers der Gemeinde Muttenz.

Das neue Mischwasserbecken, dessen Inbetriebnahme voraussichtlich noch vor der Badesaison 2005 stattfinden kann, wird die Birs bei Regenwetter merklich von Rückständen aus der Kanalisation entlasten. Weitere Becken, welche zwischen Grellingen und Muttenz noch in nächster Zukunft erstellt werden sollen, erwirken zusammen mit der zunehmenden



Und zusammen mit Peter Stalder, Betriebsleiter der ARA Birs 2, der symbolische Spatenstich.

den Versickerung und Abtrennung von Regenwasser in den Gemeinden eine weitere erhebliche Entlastung der Birs.

Der Hauptausbau der ARA Birs 2 wird in drei Etappen durchgeführt: Erneuerung des Sandfanggebäudes und des Betriebsgebäudes (Ende 2. Quartal 05), Bau der Biologie Nord und Schlammbehandlungsbauwerke Nord (Ende 2005), Bau der Biologie Süd mit Schlammbehandlungsbauwerke Süd inkl. Faulturn (Anfang 2007).

Gerhard Koch
Amt für Industrielle Betriebe

BUD-Einführungstag 2004

Am 22. Oktober 2004 sind insgesamt 19 Personen, 11 Männer und 8 Frauen, welche seit einem Jahr Mitglieder der Belegschaft der BUD sind, am Einführungstag der BUD-Angestellten offiziell begrüsst und willkommen geheissen worden.

Gleich zu Beginn hat Regierungsrätin Elsbeth Schneider-Kenel die neuen Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter mit herzlichen und motivierenden Worten begrüsst. Anschliessend übernahm der Kommunikationsbeauftragte der BUD, Michael Koehn, das Wort und verschaffte den Teilnehmenden einen ersten Überblick über ihren neuen Arbeitgeber im Allgemeinen und über das Generalsekretariat im Speziellen. Kernstück des Tages bildeten die Referate der jeweiligen Leiter/Leiterin der insgesamt 10 Dienststellen. Mit viel Engagement und ansprechend gestalteten Präsentationen stellten sie ihre Dienststelle vor und trugen dazu bei, dass das Bild des «Unternehmens-BUD» für die Neueingetretenen konkrete Formen annahm.

Frisch gestärkt nach einem ausgiebigen gemeinsamen Mittagessen stand am Nachmittag die Besichtigung des Chienbergtunnels auf dem Programm. Manfred Rauter, Mitglied der Projektleitung Chienberg und Mitarbeiter des Tiefbauamtes, liess mit seiner informativen und engagierten Führung bald den sonnigen Nachmittag ausserhalb des Tunnels vergessen. Mit einer Fahrt durch den ganzen Tunnel, begleitet von vielen interessanten Erläuterungen, erhielten wir einen guten Einblick in dieses aufwändige und schwierige Projekt.

Am späteren Nachmittag kehrten wir schliesslich mit vielen neuen Eindrücken

und etwas «staubig» von unserem letzten Programmpunkt an die Rheinstrasse zurück. Einige positive Rückmeldungen von Teilnehmern/innen lassen auf einen gelungenen Tag schliessen. Sie sprechen dafür, dass wir auch im nächsten Jahr wieder einen BUD-Einführungstag veranstalten werden.

Nicole Binz
Abt. Personaldienst



Ein besonderes Highlight für die «Neuen» war die Fahrt durch den Chienbergtunnel.

PCB in Fugendichtungen – Wegleitung für die Sanierungspraxis

Nachdem das BUWAL im 2003 eine Richtlinie zum Umgang mit PCB-haltigen Fugendichtungsmassen herausgegeben hatte, stellt das Amt für Umweltschutz und Energie (AUE) nun eine Praxishilfe bereit für die Sanierung von PCB-Vorkommen in Gebäuden.

Tausende zwischen 1955 und 1975 erbaute Gebäude enthalten elastische Fugendichtungsmassen und Farbanstriche, denen bei der Herstellung polychlorierte Biphenyle (PCB) als Weichmacher beigegeben worden sind. PCB sind Umweltgifte und können auch die Gesundheit des Menschen gefährden. Die Bundesämter für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) und Gesundheit (BAG) haben deshalb im Sommer 2003 eine Richtlinie herausgegeben, die den Umgang mit PCB-haltigen Fugendichtungen regelt und Kantone, Gemeinden und Bauherren verpflichtet, dafür zu sorgen, dass die Vorschriften bei Bauvorhaben angewendet werden. (Siehe BUZ Nr 41/Dezember 03)

Zur Umsetzung der Vorgaben in der Bundesrichtlinie über PCB-haltige Fugendichtungsmassen bei der Gebäudesanierung hat die Fachstelle Stoffe und Chemikalien des AUE in Zusammenarbeit mit einer Ingenieurfirma und weiteren Fachleuten eine technische Wegleitung erarbeitet. Diese Wegleitung beschreibt geeignete Werkzeuge und Verfahren für die Entfernung von PCB-haltigen Fugendichtungsmassen, die Nachbearbeitung der Fugenflanken sowie für

die Entfernung von PCB-haltigen Anstrichen. Die Werkzeuge und Verfahren werden hinsichtlich den zu erwartenden Schadstoffemissionen – insbesondere der Staubentwicklung – beurteilt und die erforderlichen Massnahmen zum Schutz der Arbeitenden und der Umwelt werden detailliert beschrieben. Die Schutzmassnahmen umfassen beispielsweise die Abschottung bzw. Einhausung des Arbeitsbereiches, das Absaugen von Staub an der Quelle und die Filterung von staubbelasteter Abluft, die Gewährleistung des Luftwechsels im Arbeitsbereich und die persönliche Schutzausrüstung der Arbeiter (Schutzbekleidung und Atemschutzgeräte) sowie auch organisatorische Vorkehrungen. Schliesslich beschreibt die Wegleitung, wie die auf der Baustelle anfallenden Abfälle korrekt entsorgt werden müssen, welche Abfälle nach den Vorschriften über den Verkehr mit Sonderabfällen zu behandeln sind und für welche Abfallarten bei der zuständigen Behörde eine Abfalldeklaration eingereicht werden muss.

Das AUE hat die Planungsbüros, Bauunternehmen und Entsorgungsunternehmen bei der Basel angeschrieben und über die neue



Sachgemässe Entfernung und Entsorgung.

Wegleitung informiert. Auch die Fachstellen für Abfallwirtschaft und Chemikalien der Kantone sowie die betroffenen Verbände der Bauwirtschaft sind mit der Wegleitung bedient worden. Das AUE hofft, dass die neue Praxishilfe bei den Baupraktikern eine gute Resonanz findet

und künftig alle Bauvorhaben, bei denen PCB-Sanierungen erforderlich sind, nach dem Stand der Technik geplant und durchgeführt werden.

Josef Tremp
Amt für Umweltschutz und Energie

Bezugsquelle und weitere Informationen

Die Broschüre «Die sachgemässe Entfernung und Entsorgung PCB-haltiger Fugendichtungsmassen und Anstriche; Werkzeuge, Verfahren, Schutzmassnahmen. Wegleitung für die Bau- und Sanierungspraxis.» (38 Seiten, Format A4, farbig illustriert) ist beim AUE zum Preis von Fr. 15.– (inkl. Versandkosten) erhältlich (Bestellungen an die E-Mail Adresse stoffe@bud.bl.ch).

Ist auch als PDF-Dokument von der Website des AUE erhältlich: (www.bl.ch/docs/bud/aeu/chemikalien/pcb/pcb-sanierungsempfehlungen.pdf).

Weitere Infos zum Thema PCB im Internet:

- Website des BUWAL über PCB: www.umwelt-schweiz.ch → Fachgebiete → Produkte → spezielle Themen → PCB-haltige Fugendichtungen
- Website des BAG über PCB: www.bag.admin.ch/chemikal/gesund/d/pcb.htm
- Info des deutschen Umweltbundesamtes über PCB auf dem Web: www.umweltbundesamt.de/uba-info-daten/daten/polychlorierte-biphenyle.htm
- United Nations Environmental Programme (UNEP), Chemicals: Website über Aktivitäten im Bereich PCB: www.chem.unep.ch/pops/pcb_activities

Das Verkehrsaufkommen im 3. Quartal 2004

Ungestörte Situationen

Sowohl im Jahre 2003 als auch im Berichtsjahr waren der Juli, August und September jeweils Monate ohne fundamentale Einflüsse. Mit Ausnahme von zwei Defekten im 2004 an den beiden Verkehrszählern in Binningen, gab es keine grösseren äusseren Einflüsse. Die beiden Quartale beider Jahre sind deshalb durchaus vergleichbar.

Veränderungen

Im 3. Quartal 2004 hat der Strassenverkehr im Vergleich zum Vorjahresquartal an 13 basellandschaftlichen Zählstellen zugenommen (v.a. auf den Autobahnen und Autostrassen, d.h. auf A2 und H18). Fünf Zählstellen haben gleichbleibende Fahrzeugfrequenzen gemessen. An acht Querschnitten (v.a. Ortsdurchfahrten) hat der Verkehr sogar abgenommen. Dies entspricht ganz der BL-Philosophie nach einer Kanalisierung des Verkehrs auf die Hochleistungsstrassen.

Cordon

Da bei beiden Zählstellen in Binningen je eine grössere Zahl der Stunden- und damit auch der Tages-Werte fehlen, er-

folgte keine Füllung der Lücken mittels Schätzwerten und es kann auch keine Berechnung der Veränderungen erfolgen. Damit fehlt aber auch die Birsigtalachse, weshalb für das 3. Quartal 2004 keine kompletten Angaben zum Cordon gemacht werden können.

Verkehrszahlen

Die Werte der einzelnen Zählstellen sind der Tabelle zu entnehmen. Das Bundesamt für Strassen (ASTRA) hat die Zählstelle am Belchen mit einem differenzierteren Messgerät ausgerüstet. Dieses kann neu u.a. unterscheiden zwischen Lieferwagen und Lastwagen sowie zwischen Autos mit Wohnanhänger und Lastwagen mit Anhänger, so dass nur noch der effektive Schwerverkehr in diese Rubrik fällt.

Urs Bleile
Tiefbauamt

3. Quartal 2004			
Zählstelle	Durchschn. Tagesverkehr (Mfz/24h)	Veränderung zu Vorjahresquartal	Anteil Schwerverkehr
Autobahnen und Autostrassen			
A2-Zubringer, Hagnau Nord	12 900	-	13%
A2, Hagnau Ost (MuttENZ)	123 800	-	7%
A2, Verz. Augst (Giebenach)	60 300	4%	10%
A2, Belchen (Tunnel Oberburg)	52 200	4%	11%
H2, Lausen	14 700	4%	6%
H2, Liestal	18 100	0%	-
H18, Umfahrung Aesch	19 400	5%	7%
H18, Tunnel Schänzli	56 700	2%	-
H18, Tunnel Reinach	46 800	-	5%
H18, Tunnel Eggflue	15 400	2%	8%
Kantonsstrassen			
Aesch, Hauptstr.	4 800	-9%	-
Allschwil, Baslerstr.	7 700	-8%	-
Allschwil, Binningerstr.	14 500	0%	-
Binningen, Baslerstr.	-	-	-
Binningen, Oberwilerstr.	-	-	-
Birsfelden, Hauptstr.	11 400	5%	-
Münchenstein, Reinacherstr.	13 400	-1%	5%
Münchenstein, Bruderholzstr.	-	-	-
Münchenstein, Emil Frey-Str.	12 100	0%	-
MuttENZ, St. Jakobs-Str.	-	-	-
MuttENZ, Rheinfelderstr.	10 200	2%	6%
Oberwil, Allschwilerstr.	8 300	2%	-
Augst, Hauptstr.	16 300	-2%	10%
Bubendorf, Hauensteinstr.	18 500	4%	5%
Frenkendorf/Füllinsdorf, Rheinstr.	39 400	0%	-
Liestal, Rheinstr.	15 300	-9%	-
Diepfingen, Hauensteinstr.	6 800	-2%	-
Gelterkinden, Sissacherstr.	13 300	1%	5%
Sissach, Hauptstr.	20 300	2%	7%
Sissach, Itingerstr.	3 700	-1%	4%
Langenbruck, Ob. Hauensteinstr.	34 400	1%	4%
Grellingen, Delsbergstr.	2 600	-7%	6%
Zwingen, Laufenstr.	14 100	0%	8%
Cordon			
Allschwil	22 200	-3%	-
Birsigtal	-	-	-
Birstal	82 200	1%	-
Rheintal West	-	-	-
Kantonsgrenze BS/BL			
	-	-	-

Saubere Luft auf Baustellen

Auch auf Baustellen entstehen Luftschadstoffe.

Problematisch dabei sind vor allem Staub und Russpartikel aus Dieselmotoren. Gefährdet sind Bauarbeiter und die Bevölkerung in der Baustellenumgebung. Die «Baurichtlinie Luft» des Bundes verlangt u.a. Partikelfilter in Baumaschinen, welche den Dieselruss auffangen.

Wer von uns hat sich nicht schon über eine Baustelle geärgert, über den Dreck und den Gestank des Dieselrauchs, der durch die Strassen streicht. Nach einem Monat oder nach einem viertel Jahr ist die Baustelle weg, und wir vergessen die Belästigungen schnell wieder.

Baumaschinen als Haupttäter

Die Belästigungen sind jedoch nicht vorübergehend: Die Immissionsmessungen des Lufthygieneamtes beider Basel zeigen, dass die Belastung mit Feinstaub (PM 10) in weiten Teilen des Kantonsgebiets über den zulässigen Grenzwerten der Luftreinhalte-Verordnung (LRHV) liegen. Kritisch sind die Belastungen durch die Abgase der dieselbetriebenen Baumaschinen. Gemessen an den Emissionen eines Benzinmotors enthalten Dieselabgase nämlich die 100- bis 1000-fache Konzentration an Partikeln. So bläst etwa ein



Messgeräte

leistungsstarker Pneu-lader auf einer Strassenbaustelle im Dauerbetrieb pro Arbeitsschicht bis zu zwei Kilogramm Dieselruss in die Luft.

Baufachleute sind diesen Belastungen ständig ausgesetzt. Nicht besser ergeht es der Bevölkerung, vor allem dann, wenn sie über Wochen neben einer Grossbaustelle lebt.

Insgesamt 25% des in unserem Kanton ausgestossenen Dieselrusses stammt von Baumaschinen. Das Baugewerbe ist damit der bedeutendste Emittent im Bereich Industrie und Gewerbe. Massnahmen in diesem Bereich sind notwendig und berechtigt.

Die Baustellenrichtlinie Luft

Um die Bevölkerung besser vor diesen Feinstpartikeln zu schützen, hat das Bundesamt für Umwelt, Wald und Landschaft (BUWAL) die Richtlinie «Luftreinhaltung auf Baustellen» (Baurichtlinie Luft) in Kraft gesetzt. Die Baurichtlinie Luft wurde zusammen mit Vertretern von Kantonen (Umweltschutz- und Baubehörden), des Schweizerischen Baumeisterverbandes SBV und der Gruppe der Schweizer Bauindustrie SBI erstellt.

Die Baurichtlinie Luft enthält 51 verschiedene Massnahmen, die beispielsweise die Planung und Organisation, die technische Ausrüstung von Maschinen und Geräten oder die Verwendung und Handhabung umweltfreundlicher Baustoffe und Materialien betreffen. Die Massnahmen hängen von Art und Grösse des Bauvorhabens und der Lage der Gemeinde (Stadt, Agglomeration oder ländlich) ab.

Partikelfilterpflicht

Bereits vor einigen Jahren wurden auf einigen Baustellen in unserer Region Baumaschinen mit Partikelfilter verlangt, unter anderem bei der Nordtangente, bei den



Dieselmotoren von Baumaschinen stossen gesundheitsgefährdende Russpartikel und Staub aus.

Arbeiten an der Transitgasleitung und bei der Umfahrung Sissach. Eine Ausrüstung mit einem Partikelfilter führt dazu, dass der Ausstoss von krebserregendem Dieselruss um mindestens 99% vermindert wird. Es handelt sich also um eine sehr wirkungsvolle Massnahme.

Grundsätzlich ist jede Baumaschine mit einem Partikelfilter nachrüstbar. Mittlerweile bieten Maschinenimporteure verschiedene Partikelfiltersysteme (PFS) an und übernehmen die Garantie für Filter und Maschine.

Auf grösseren Baustellen im Kanton gilt nun die Pflicht, Maschinen und Geräte mit Partikelfiltern zu verwenden. Für Baumaschinen mit einer Leistung ab 37 kW gilt diese Vorschrift sofort, für solche mit einer Leistung ab 18 kW ab 1. September 2005. Ausgenommen von der Filterpflicht sind kleine Baumaschinen (Leistung tiefer als 18 kW) und kleinere Baustellen.



Partikelfilter vermindern den Ausstoss von schädlichem Dieselruss um 99%.

Umsetzung in Basel-Landschaft

Sowohl beim grossen wie beim kleinen Bauprojekt sind alle Beteiligten gefordert: die Fachleute bei der Realisierung von umweltgerechten und praktikablen Lösungen, die Planer bei der Vorbereitung, Planung und Ausschreibung des Vorhabens und schliesslich die Bauherrschaft als verantwortungsbewusste Baubegleitung.

Gerade bei Grossprojekten und Infrastruktur-Aufträgen des Kantons sind die Fachstellen und Ämter gefordert, die Baurichtlinie Luft umzusetzen und mit gutem Beispiel voranzugehen.

Bei privaten Bauvorhaben sind die Bestimmungen der Baurichtlinie Luft, gestützt auf die LRHV, an die Baubewilligung geknüpft. Dies ist nach wie vor das wichtigste Vollzugsinstrument für die Minderung von lufthygienisch relevanten Schadstoffemissionen. Um den Vollzug möglichst einfach zu gestalten, wurden die Auflagen der Baurichtlinie Luft für verschiedene Kategorien von Bauvorhaben standardisiert. Einerseits gibt es Standardauflagen für kleinere Bauvorhaben und andererseits werden für grössere Bauvorhaben spezifische Massnahmen verfügt. Die nötigen Instrumente im Planungs- und Genehmigungsverfahren (Triagierung von grossen Baustellen) sind installiert. Die Projekte werden nun bereits bei der Baueingabe entsprechend kategorisiert.

Kontrolle und Ausbildung

So unangenehm es auch im Einzelfall sein mag, ohne regelmässige Kontrollen geht es nicht. Gerade unter dem Zeitdruck, der auf einer Baustelle meist herrscht, werden die lufthygienischen Massnahmen leicht vergessen. Das Lufthygieneamt kann jedoch nicht jede Baustelle ständig in Bezug auf die Einhaltung der BauRLL überprüfen. Es braucht deshalb eine Sensibilisierung und Ausbildung der Baufachleute für lufthygienische Belange.

Die bisherigen Erfahrungen haben gezeigt, dass die Baurichtlinie Luft bei der Baubranche wesentlich bekannter ist als bei den Planern, Ingenieuren und Architekten. Um nachträglich Mehrkosten zu vermeiden, ist es wichtig, dass die Bestimmungen der Baurichtlinie bereits bei der Planung berücksichtigt werden. Bei der Ausschreibung müssen gerade bei Baustellen der Massnahmestufe B die wesentlichen Massnahmen in einem Anforderungskatalog festgehalten werden, um eine transparente Offerte abgeben zu können. Geplant sind deshalb weitere Tagungen, Kurse und Publikationen, die in Zusammenarbeit mit anderen Kantonen und in Absprache mit den verschiedenen involvierten Behörden und Verbänden entwickelt werden.

Cosimo Todaro
Lufthygieneamt beider Basel

Einteilung der Baustellen nach Massnahmenstufen

Für alle Bauphasen und -prozesse werden in der BauRLL allgemein gültige Basismassnahmen sowie spezifische Massnahmen in Abhängigkeit der Emissionsrelevanz verlangt. Insgesamt sind dies 51 Massnahmen, wobei die Baurichtlinie Luft zur Unterscheidung der Emissionsrelevanz die **Massnahmenstufe A** für kleine Baustellen und **Massnahmenstufe B** für grössere Bauvorhaben einführt. Die Zuordnung in die Massnahmenstufen A oder B erfolgt nach **Lage, Dauer oder Grösse** der Baustelle gemäss den folgenden Kriterien:

Lage der Baustelle	Art und Grösse der Baustelle	
	Fläche	Kubaturen
Ländlich	> 10'000 m ²	> 20'000 m ³
Agglomeration / Innenstädtisch	> 4'000 m ²	> 10'000 m ³

- **Lage der Baustelle:** Die Klassifizierung der Gemeinden in «städtisch/Agglomeration» oder «ländlich» erfolgt aufgrund der neusten Publikation des Bundesamtes für Statistik. Der ganze Bezirk Arlesheim gilt z.B. als Agglomeration / Innenstädtisch.
- **Fläche Bauwerke:** Dies kann die geplante Strassenfläche, Grabenfläche oder Bauarealfläche betreffen.
- **Grosse Kubaturen und Erdarbeiten:** Die massgebende Kubatur ist die **Summe** aller mit dem Bauvorhaben in Verbindung stehenden Bauvolumen: Abbruchvolumen, Aushubvolumen und Hochbauvolumen.

Lärmschutzwände für Diegten

Umfassende Lärmmessungen entlang der Autobahn A2 haben ergeben, dass die Immissionsgrenzwerte in Diegten an verschiedenen Stellen überschritten wurden.



Abteufung der Pfähle in 7 Meter Tiefe.

Nachdem die Abteilung Lärmschutz des Amtes für Raumplanung die Überschreitung der Grenzwerte festgestellt hatte, erging Auftrag an das Tiefbauamt, entsprechende Massnahmen zu treffen. Im Juni dieses Jahres hat das Tiefbauamt vorfabrizierte Lärmschutzwände entlang der Autobahn A 2 auf der Höhe von Diegten Nord bis Süd eingebaut. Die Schutzwände bestehen aus einem Betonkern mit einer lärmabsorbierenden Lavabetonoberfläche. Dieses Produkt hat sich seit Jahren in unserem Kanton an verschiedenen Stellen gut bewährt. Die Dauerhaftigkeit und der geringe Unterhaltsaufwand prägen dieses einfache und wirksame System. Eine – ebenfalls vorfabrizierte – New-Jersey-Betonmauer bietet Schutz gegen abirrende Fahrzeuge. Insbesondere galt es die angrenzenden Wohnhäuser abzuschirmen, welche unten an der Hangböschung stehen und ohne diese Betonmauer der Gefahr vor möglicherweise durchbrechenden schweren Lastwagen ausgesetzt wären.

Die Jersey-Elemente sind auf Pfählen im Abstand von je 3.50 Meter in 7 Meter Tiefe fundiert, welche in Lockergestein



Die fertige Lärmschutzwand mit der Beton-Schutzmauer.

gerammt und im Felsbereich in vorgebohrte Aussparungen gestellt und anschliessend ausbetoniert worden sind.

Vor Baubeginn hat die Bauleitung von den angrenzenden Wohnhäusern Rissprotokolle erstellt, welche während der Pfahlarbeiten mit sogenannten Geophonen die auftretenden Schwingungen registrierten. Mit diesen Aufzeichnungen kann festgestellt werden, ob allfällige

Risse auf die Bauarbeiten zurückzuführen sind.

Dank temporärer Verkehrsführung mit zweistreifigem Spurversatz sind keine Verkehrsbehinderungen aufgetreten, welche auf die Bautätigkeit zurück zu führen waren.

Halil Yildiz
Tiefbauamt

Aufhebung der Aussenstützpunkte im Kreis 2 und 3

In knapp 2 1/2 Monaten hat das Hochbauamt gemeinsam mit dem Tiefbauamt einen Occasion-Holzpavillon im Werkhof des Regionalbereichs Kantonsstrassen Kreis 3 in Sissach für 30 Mitarbeiter aufgestellt und ausgebaut. Damit stehen nun den Angestellten des Regionalbereichs Sissach vernünftige Rahmenbedingungen zur Verfügung.



Neue Lager- und Einstellmöglichkeit im Kreis 2, Liestal.



Der umgebaute Holzpavillon für die Angestellten im Kreis 3.

Im Rahmen der Organisationsentwicklung des Tiefbauamtes wurden aus Effizienz- und Kostengründen die Aufhebung der dezentralen Stützpunkte in Niederdorf (Kreis 2) sowie Gelterkinden und Böckten (Kreis 3) beschlossen. Aus betrieblichem und insbesondere zwischenmenschlichem Aspekt ist dieser Schulterschluss – alle Mitarbeitenden eines

Kreises treffen sich mindestens morgens und abends am gleichen Arbeitsort – begrüssenwert.

Das Tiefbauamt hat in Zusammenarbeit mit dem Hochbauamt sowohl für den Kreis 2 in Liestal als auch für den Kreis 3 in Sissach kostengünstige Lösungen gesucht. Ziel war, vor dem 1. November – dem Beginn des Winterdienstspiketts – am

jeweiligen neuen Standort eingerichtet zu sein.

Im Kreis 2 bedeutete dies eine Erweiterung der Garderoben und Aufenthaltsmöglichkeiten für insgesamt 26 Mitarbeitende. Gegenüber dem Werkhofgebäude an der Frenkendörferstrasse 17 in Liestal bestand die Möglichkeit, eine Lager- und Einstellmöglichkeit für Maschinen, Geräte und Baumaterial zu mieten.

Im Kreis 3, Sissach war für den Grossteil der Mitarbeiter der Arbeitsort Gelterkinden bzw. Böckten. Auf dem Werkhofareal in Sissach waren deshalb Garderoben, Büro und Aufenthaltsraum sowie Unterbringungsmöglichkeiten für Maschinen, Geräte und Baumaterial bereit zu stellen.

Innerhalb von 10 Wochen erstellte das Hochbauamt einen Holzpavillon, wodurch vernünftige Raumbedingungen geschaffen worden sind. Maschinen und Geräte haben zum grossen Teil auf dem Areal Kreis 3 selbst oder beim Autobahnwerkhof Platz gefunden.

Christian Scholer
Tiefbauamt

Christian Bröderlin
Hochbauamt

Gemeindetage «Strassen und Gewässer»

Nach den erfolgreichen Veranstaltungen im Herbst 2002 führte das Tiefbauamt an drei Nachmittagen wiederum sogenannte «Gemeindetage» durch. Ziele der diesjährigen Anlässe waren auch heuer

- die Kundennähe zwischen den Gemeinden und dem Tiefbauamt weiter zu vertiefen
- über die wesentlichen Leistungen des Tiefbauamtes und aktuelle Projekte zu informieren
- den Gemeindebehörden die Möglichkeit zu bieten, Probleme und offene Punkte aufzuzeigen und zu diskutieren

Ausserordentlich wichtig war auch die Gelegenheit, sich gegenseitig kennen zu lernen, sind doch viele Gemeinderatsmandate seit dem letzten Anlass neu besetzt, wie im übrigen auch verschiedene

wichtige Leitungsfunktionen beim Tiefbauamt.

Ganz erfreulich war die Resonanz auf die Einladung, nutzten doch die meisten Gemeinden die Gelegenheit, sich von den Fachleuten in den Bereichen Strassen und Gewässer über laufende und geplante Projekte informieren zu lassen und einen Einblick in die organisatorischen Belange des Tiefbauamtes zu erhalten.

Elmar Gächter
Tiefbauamt

Die Pause ermöglicht Kontaktaufnahmen zwischen den verschiedenen Gemeindevertretern/innen für den Austausch von Erfahrungen.
Foto: Susanne Wenger



Gesundheitstage im Tiefbauamt

Im August 2004 haben nicht weniger als 180 Personen die Möglichkeit wahr genommen, sich im Autobahnwerkhof Sissach von Fachleuten der SUVA sowie der Gesundheitsförderung Baselland Tipps für eine unfallfreie Freizeitgestaltung und gesunde Lebensweise zu holen.



Wie stehts mit meiner Fitness? Der Laufband-Test zeigt die Wahrheit!



Auch für Nichtraucher wichtig: der «Lungentest».

Die Arbeitsgruppe Arbeitssicherheit/Gesundheitsschutz des Tiefbauamtes setzt sich zum Ziel, die Arbeitssicherheit zu erhöhen und sich aktiv für die Gesundheit des gesamten Personals einzusetzen. Konzentriert sich die Aktionen in den Vorjahren insbesondere auf die Sicherheit am Arbeitsplatz, so standen am diesjährigen Grossanlass vor allem die Aspekte der Nichtbetriebsunfall-Prävention sowie der Gesundheitsförderung im Mittelpunkt.

Ein breit gefächertes Angebot gab den Teilnehmenden die Möglichkeit, sich über mögliche Unfallgefahren im Alltag zu orientieren und am praktischen Beispiel zu lernen Unfälle zu vermeiden.

Mannigfaltig waren die Angebote und Möglichkeiten:

- Stolperparcours
- Dänk a Glänk-Parcours mit Laufband, Sprungmodul, Balancetest, Terra-Band
- Test-Mobil: Messung von Blutdruck, Blutzucker, Cholesterin inkl. Erläuterung der Messresultat

Ergänzt wurde der Anlass mit sportlichen Wettkämpfen sowie einem währschaftigen Mittagessen aus eigener Küche.

TeilnehmerInnen, Fachleute und Veranstalter waren sich nach dem Anlass einig: Der Aufwand hat sich gelohnt. Manchem Mitarbeitenden wurde bewusst, dass sich bei richtiger sportlicher Tätigkeit der Fitnessstand zum eigenen Wohlbefinden noch verbessern liesse und von Zeit zu Zeit ein Gesundheitscheck beim Hausarzt nicht das Schlechteste wäre.

Elmar Gächter
Tiefbauamt



Voller Einsatz – wer will bei dieser Anleitung schon kniefen.



Prävention mittels Stolperparcours – 25 % aller Unfälle sind auf Stürze/Stolpern zurückzuführen. Fotos Susanne Wenger.

Neuer ÖV-Fahrplan 2005

Am 12. Dezember 2004 wird die erste Etappe von Bahn 2000 mit der Neubaustrecke zwischen Olten und Bern als Kernelement in Betrieb genommen. Das Knotenkonzept im Fernverkehr mit den Zugsankünften jeweils kurz vor der vollen oder halben Stunde und den Abfahrten kurz danach, kann erstmals weitgehend umgesetzt werden. Die meisten Züge erhalten dadurch veränderte Abfahrtszeiten. So auch im Kanton Basel-Landschaft.



Der neue ÖV-Fahrplan sorgt für bessere Verbindungen.

Als Folge davon werden die Fahrpläne der meisten regionalen Zubringerlinien (Busse und Waldenburgerbahn) den neuen Randbedingungen angepasst. Im Rahmen des Fahrplanvernehmlassungsverfahrens, das letzten Frühling durchgeführt wurde, haben über 500 Privatpersonen, Gemeinden und Verbände Verbesserungsvorschläge eingereicht. Viele wertvolle Hinweise und Änderungsbegehren konnten daraufhin in die Fahrplanentwürfe für das Jahr 2005 aufgenommen werden. Aus technischen sowie finanziellen Gründen konnte man leider nicht alle Begehren berücksichtigen.

Dank dem grossen Einsatz aller im Planungsprozess Beteiligten, können die Einwohnerinnen und Einwohner des Kantons von diversen Verbesserungen profitieren. Nachfolgend die wichtigsten Änderungen gegenüber dem Fahrplan 2004:

Fernverkehr

Dank der Neubaustrecke entsteht eine sehr attraktive Verbindung nach Bern. Von Basel nach Bern gibt es neu jede halbe Stunde eine Direktverbindung, die gegenüber heute knapp eine Viertelstunde schneller ist. Jeder zweite dieser Züge hält in Liestal und verbindet das Ergolzthal direkt mit Bern.

Nach Luzern wird der heute zweistündlich verkehrende Intercity neu stündlich fahren. Der zweite, etwas langsamere Schnellzug wird in seiner Fahrplage verschoben und verkehrt nur noch bis Zofingen, wo eine schlanke Umsteigemöglichkeit auf den Zug Bern-Luzern besteht.

Dank neuem Halt des Interregio Basel – Zürich profitiert Sissach von einer

neuen Direktverbindung nach Zürich und einer zweiten Schnellzugverbindung nach Basel. Die beiden Schnellzüge durch das Fricktal (nach Zürich HB und Flughafen) verkehren neu halbstündlich versetzt und nicht mehr kurz hintereinander. Dank grossem Einsatz von Kanton und Gemeinde wird der Flugzug in Pratteln für die Pendler nach Zürich weiterhin anhalten (drei Züge am Morgen und drei am Abend). In den Zwischenzeiten besteht neu in Frick eine Umsteigemöglichkeit von der grünen S-Bahn-Linie S1 auf den Flugzug.

Auf der Juralinie (Basel-Genf/Lausanne) verkehren neue Neigezüge (ICN), die alternierend nach Genf oder Lausanne fahren. Die Fahrplage dieser Züge wird verschoben, so dass sie gut in den Stundenknoten Basel eingebunden sind. Das ergibt gute Anschlüsse nach Zürich, Bern und Luzern. Leider kann der ICN seine Vorteile auf der Juralinie nicht voll ausspielen, weil die vielen Einspurstrecken keine fliegende Kreuzung erlauben.

Regionalverkehr

Durch die veränderten Fahrplagen der Schnellzüge verschiebt sich die blaue S-Bahn Linie S3 um einige Minuten. Der reine Halbstundentakt kann weder im Ergolzthal noch im Laufental eingeführt werden. Ab Laufen wird die S3 neu stündlich weiter nach Delémont-Porrentruy verkehren.

Durch die veränderten Abfahrtszeiten der Fernverkehrszüge in Olten (Knotenkonzept, Bahn 2000) gehen die heute guten Anschlüsse von der S-Bahn auf die Fernverkehrszüge verloren. Die verbesserte Anbindung des Ergolztales an den

Fernverkehr kann diesen Nachteil für den Grossteil der Betroffenen weitgehend kompensieren.

Die grüne S-Bahn Linie S1 erhält einen reinen Halbstundentakt und wird in ihrer Fahrplage verschoben. Mit der S3 überlagert, ergibt sich zwischen Basel SBB und Pratteln ungefähr ein Viertelstundentakt. Der Eck-Anschluss (Liestal-Rheinfelden) bietet sich neu halbstündlich an.

Die Fahrpläne auf den regionalen Zubringerlinien (Busse und Waldenburgerbahn) erfahren ebenfalls Veränderungen. In den meisten Fällen verbleibt die bisherige Anschlussqualität. Grössere Umstellungen gibt es beim Regionalbus Liestal, Lausen, Frenkendorf, Füllinsdorf (Linien 75 bis 78) und im Raum Pratteln Augst (Linien 83 und 84), wo die Linienkonzepte zur Wahrung der Anschlüsse verändert werden müssen. Aufgrund einer Konzeptumstellung des Kantons Solothurn auf dem Dorneckberg, erhält die bisherige Buslinie 73 (Liestal-Büren) neu die Nummer 67. Einzelne Kurse verkehren von Liestal bis Dornach-Arlesheim.

Weiterführende Informationen zum Fahrplan 2005 sind über das Internet erhältlich: <http://pretimetable.sbb.ch>. Über den Online Fahrplan können Verbindungen aller Transportunternehmen abgefragt werden.

Roman Stingelin
Abt. Öffentlicher Verkehr

Was ist nachhaltig – und was nicht?

Mit dem Regierungsprogramm der Legislaturperiode 2004 – 2007 hat sich der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft ausdrücklich dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichtet. Zur Beurteilung der Nachhaltigkeit von Vorhaben der Verwaltung ist der Nachhaltigkeitskompass entwickelt worden, der nun in zahlreichen Dienststellen getestet wurde.

Regierungsrätin Elsbeth Schneider-Kenel hat es bei mehreren Gelegenheiten betont: «Nachhaltigkeitspolitik bedeutet nicht etwas grundsätzlich Neues! Für mehr Nachhaltigkeit muss die Politik und die Verwaltung nicht neu erfunden werden. Eine gute Politik hatte schon immer zum Ziel: Frieden, Freiheit, Sicherheit, Gerechtigkeit und Wohlstand für alle zu schaffen. Eine gute Politik war auch schon immer zukunftsweisend und nahm Rücksicht auf die nachfolgenden Generationen.»

Mit dem Regierungsprogramm der Legislaturperiode 2004 – 2007 hat sich der Regierungsrat ausdrücklich dem Prinzip der Nachhaltigkeit verpflichtet. Übergeordnetes Legislaturziel ist die stärkere Verankerung der Nachhaltigkeit. Das Bekenntnis zu Nachhaltigkeit bedeutet, dass wirtschaftliche, ökologische und soziale Anliegen gleichberechtigt berücksichtigt werden.

Zur Umsetzung dieses Ziels hat der Regierungsrat im Mai 2003 die Strategie Nachhaltige Entwicklung des Kantons Basel-Landschaft verabschiedet. In der Strategie wird die Rolle der Verwaltung im Prozess der Nachhaltigen Entwicklung umschrieben. Jede Dienststelle ist für die Ausrichtung der Massnahmen in ihrem Aufgabenbereich verantwortlich. Die Dienststellen haben über ihre Nachhaltigkeits-Programme und -Projekte jährlich zu informieren. In Eigenverantwortung haben sie diese bezüglich der Nachhaltigkeit zu beurteilen.

Nachhaltigkeitskompass im Excel

In Zusammenarbeit mit anderen Kantonen sind für diese Beurteilung zwei Instrumente entwickelt worden. Einerseits

die Kernindikatoren Nachhaltiger Entwicklung, die mittels je 10 Kennzahlen aus den Bereichen Wirtschaft, Umwelt und Gesellschaft eine Beurteilung der Gesamtsituation des Kantons ermöglichen und andererseits der Nachhaltigkeitskompass. Mit den gut 120 Indikatoren des Kompasses können die Auswirkungen eines einzelnen Vorhabens – eines Projektes, Konzeptes oder Programms – auf die Nachhaltige Entwicklung abgeschätzt werden. Der Nachhaltigkeitskompass ist ein relativ einfaches, praxisorientiertes Instrument. Für das Ausfüllen der Indikatortabelle benötigt man rund eine Stunde. Die Excel-Datei liefert dann automatisch eine Auswertung in Form eines Stärken/Schwächen-Profiles, welches aufzeigt, in welchen Bereichen das beurteilte Projekt nachhaltig ist und in welchen nicht.

Erfolgreicher Test

Der Nachhaltigkeitskompass ist nun in 15 Dienststellen aus allen Direktionen und in der Stadt Liestal getestet worden. Damit soll sichergestellt werden, dass er nicht nur zur Beurteilung von Bau- und Umweltprojekten, sondern ebenso von finanz-, sicherheits-, gesundheits- und bildungspolitischen Vorhaben taugt. Die Tests haben gezeigt: Der Nachhaltigkeitskompass erfüllt die Anforderung und ist in der Verwaltung breit einsetzbar. Nach einigen kleineren Anpassungen und weiteren Vernehmlassungen soll er dem Regierungsrat vorgelegt und zum verbindlichen Instrument für die Nachhaltigkeitsbeurteilung wichtiger Vorlagen erklärt werden.

Schon vor geraumer Zeit hat Regierungsrätin Elsbeth Schneider Anweisung gegeben, dass in der Bau- und Umweltschutzdirektion Landratsvorlagen immer

Nachhaltigkeitskompass Testauswertung am Beispiel der Jugendarbeit-Strategie der Stadt Liestal

Die Strategie hat günstige Auswirkungen in allen drei Nachhaltigkeitsbereichen. Relativ gering sind die positiven Wirkungen bei der Umwelt, weil das Vorhaben zu etwas mehr Verkehr und Raumbeanspruchung führt. Die wirtschaftlichen Vorteile überwiegen durchwegs die Nachteile. Erwartungsgemäss sind die gesellschaftlichen Auswirkungen besonders günstig.

Nachhaltigkeitskompass						
Auswertungsblatt für das Projekt						
Strategie Jugendarbeit Stadt Liestal						
Vorhaben fördert die nachhaltige Entwicklung						Gesamtwert: 0,33
Nachhaltigkeitsdimension	Indikator	Zielbereich	Indikator	Wicht.	nicht nachhaltig	nachhaltig
UMWELT	0,05	Wasserhaushalt	0,0			
		Bodenverbrauch	0,0			
		Energieverbrauch	-0,3			
		Roßholzverbrauch: Stoffumsatz	1,0			
		Roßholzverbrauch: Wertschöpfungsverhältnis	0,0			
		Stoffqualität	0,0			
		Biodiversität	0,5			
		Naturraum	0,0			
		Wasserqualität	0,0			
		Bodenqualität	0,0			
WIRTSCHAFT	0,41	Umwelt	0,0			
		Einkommen	1,0			
		Lohnkosten	0,0			
		Arbeitsplätze	0,5			
		Investitionen: Neuanvestitionen	0,0			
		Investitionen: Werterhaltung	1,0			
		Wirtschaftsförderung	0,0			
		Kostenwahrheit	0,0			
		Ressourceneffizienz	0,0			
		Wirtschaftsstruktur	0,0			
GESELLSCHAFT	0,54	Steuerbelastung	1,0			
		Öffentlicher Haushalt: Verschuldung	1,0			
		Öffentlicher Haushalt: Staatsausgaben	0,5			
		Know-how	0,8			
		Innovationen	0,0			
		Landschaftsqualität	0,0			
		Wohlfühlindex	0,3			
		Siedlungsqualität	0,4			
		Erkennbarangebot	0,0			
		Mobilität	0,0			
GESAMT	0,33	Gesundheit	1,0			
		Sicherheit	0,5			
		Partizipation	0,3			
		Integration	1,4			
		Gemeinschaft	0,7			
		Einkommens- und Vermögensverteilung	0,5			
		Chancengleichheit	1,0			
		Überregionale Zusammenarbeit	0,7			

einen Abschnitt zur Nachhaltigkeitsbeurteilung enthalten müssen. Bereits in mehreren Fällen erfolgte diese Beurteilung mit dem Nachhaltigkeitskompass.

Wenn Sie den Nachhaltigkeitskompass selber testen möchten, finden Sie diesen samt Leitfaden im Internet auf der Website des Amtes für Umweltschutz und Energie unter dem Stichwort *Nachhaltige Entwicklung*.

Nachhaltige Entwicklung bedeutet beispielsweise:

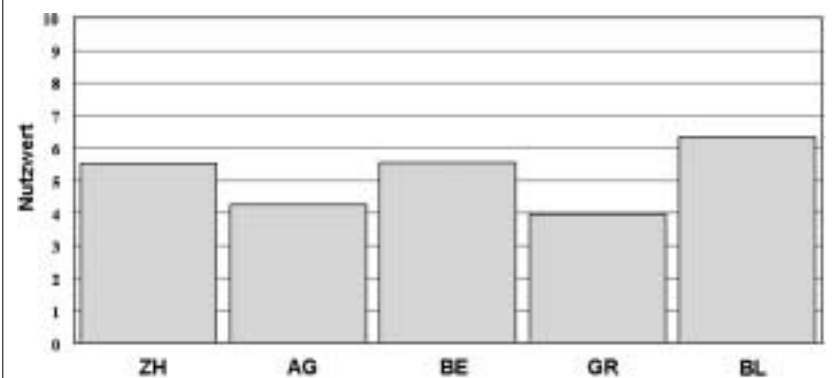
- Dass nicht auf Kosten zukünftiger Generationen gewirtschaftet werden darf. Beispiel Staatsfinanzen: Die Verschuldung des Kantons muss sich in engen Grenzen halten. Wir dürfen die Schuldenlast nicht zukünftigen Generationen aufbürden.
- Dass die Umwelt nur soweit belastet werden darf, als dadurch keine irreparablen Schäden entstehen. Der CO₂-Ausstoss muss auf ein Niveau reduziert werden, bei dem das Klima stabil bleibt.
- Dass wir noch besser lernen müssen in einer multikulturellen Welt zu leben und gerechte Beziehungen zu unseren nahen und fernen Nachbarn zu pflegen. Vernetztes Denken muss zur Selbstverständlichkeit werden.

Eine neu herausgegebene Broschüre erläutert das regierungsrätliche Legislaturziel «Nachhaltige Entwicklung» und macht es anhand von Beispielen aus dem Alltag verständlich. Das Heft ist erhältlich bei der Fachstelle Nachhaltige Entwicklung, Amt für Umweltschutz und Energie, Telefon 061 925 54 62, E-Mail: thomas.ilg@bud.bl.ch

Thomas Ilg
Amt für Umweltschutz und Energie

Nachhaltigkeits-Vergleich mit anderen Kantonen

In einem ersten Vergleich, ein sogenanntes «Benchmarking» der Nachhaltigkeit mit den Kantonen Zürich, Aargau, Bern und Graubünden, welcher im April 2003 erstellt wurde, hat unser Kanton am besten abgeschnitten.



Nachhaltige Entwicklung ist eine Entwicklung, welche die heutigen Bedürfnisse zu decken vermag, ohne für künftige Generationen die Möglichkeit zu schmälern, ihre eigenen Bedürfnisse zu decken.

Dies ist die offizielle Definition der Nachhaltigen Entwicklung wie sie 1987 von der UNO-Kommission für Umwelt und Entwicklung unter dem Präsidium von Gro Harlem Brundtland geprägt wurde. Der Brundtland-Bericht löste einen Prozess aus, der nach der ersten grossen internationalen Umweltkonferenz in Stockholm 1972 zum Erdgipfel von Rio 1992 und zur Nachfolgekonferenz von Johannesburg 2002 führte. Die in Rio verabschiedete Agenda 21 für eine Nachhaltige Entwicklung ist von 178 Staaten, darunter der Schweiz, unterzeichnet worden.

Die neue Bundesverfassung (BV) hat die Nachhaltige Entwicklung zum Staatsziel erhoben. Im Absatz 2 des Zweckartikels ist festgehalten:

Sie (die Schweizerische Eidgenossenschaft) fördert die gemeinsame Wohlfahrt, die nachhaltige Entwicklung, den inneren Zusammenhalt und die kulturelle Vielfalt des Landes.

Und unter dem Titel Nachhaltigkeit heisst es weiter in Art. 73 BV:

Bund und Kantone streben ein auf Dauer ausgewogenes Verhältnis zwischen der Natur und ihrer Erneuerungsfähigkeit einerseits und ihrer Beanspruchung durch den Menschen andererseits an.

Dir.	Dienststelle	Test-Vorhaben
BKSD	Amt für Volksschulen	Gesundheitsfördernde Schule
	Erwachsenenbildung	Konzept Weiterbildung
BUD	Amt für Raumplanung	Salina Raurica
		Einkaufszentrum
	Tiefbauamt	Sanierungstunnel Belchen
		Anpassung Radroute Gelterkinden-Rickenbach
	Amt für Industrielle Betriebe	Projekt Liesberg aktueller Ausbau ARA
FKD	Amt für Umweltschutz und Energie	Regionaler Entwässerungsplan (REP) Birs
		Bodenbelastungsgebiet Dornach
	Kant. Sozialamt	Weiterbildungsprogramm des kant. Sozialamtes
	Steuerverwaltung	Revision Familienbesteuerung
	Fachstelle für Gleichstellung	Programm gegen häusliche Gewalt
JPMD	Polizei Basel-Landschaft	Abschnittsgeschwindigkeitskontrolle
VSD	Forstamt	Waldentwicklungsplan
	Kant. Psych. Dienste	Alterspsychologischer Dienst
	Kantospital Liestal	Gesundheitsförderung in der Abwaschküche
	Landwirtschaftliches Zentrum Ebenrain	Schleppschlauchverfahren zur Gülleausbringung
	Stadt Liestal	Strategie Jugendpolitik

Erfolgreiche Nachsorge bei der Deponie Lindenstock

In den 5 Jahren seit dem Abschluss der Deponie Lindenstock haben sich die Emissionen weiter vermindert und auf der Oberfläche ist ein vielfältiger Naturraum entstanden.

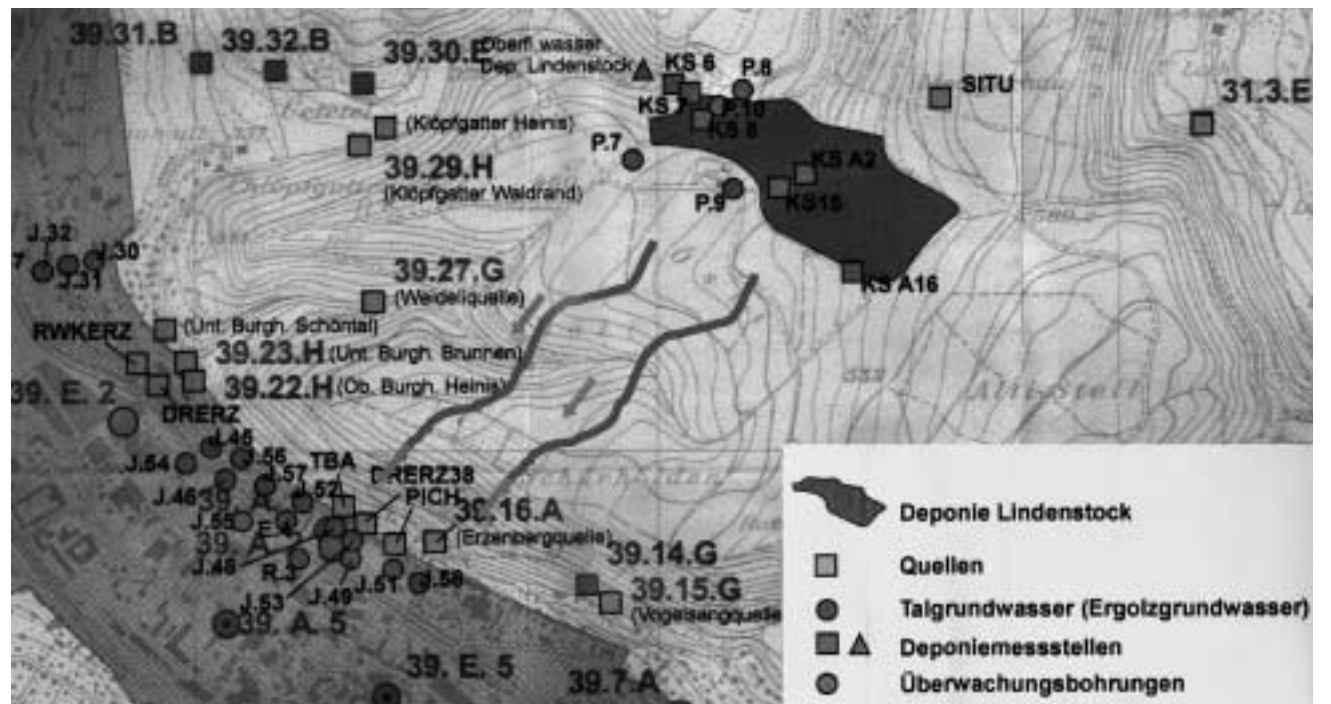
Die frühere Deponie Lindenstock oberhalb Liestal wird seit ihrem Abschluss durch eine Nachsorgeorganisation betreut, welche die erforderlichen Unterhalts- und Überwachungsarbeiten sicherstellt. Die Zwischenbilanz nach der ersten 5-Jahres-Periode zeigt, dass sich die Emissionen erwartungsgemäss vermindert haben und auf der Deponieoberfläche ein wertvoller Naturraum entstanden ist.

1999 wurde für die Deponie Lindenstock eine Nachsorgevereinbarung zwischen den ehemaligen Betreiberfirmen, der Stadt Liestal und dem Kanton abgeschlossen, mit der Unterhalt und Überwachung der früheren Deponie für 30 Jahre sichergestellt wird. Diese einvernehm-

liche Regelung stützt sich auf das Kooperationsprinzip im Umweltrecht und erlaubt es den Partnern, ihre Eigenleistungen optimal einzubringen. So liegt das Schwergewicht des Kantons bei der Emissionsüberwachung, die privaten Firmen sorgen für den Unterhalt der technischen Systeme und die Bürgergemeinde stellt den Unterhalt der Rekultivierungsmassnahmen sicher.

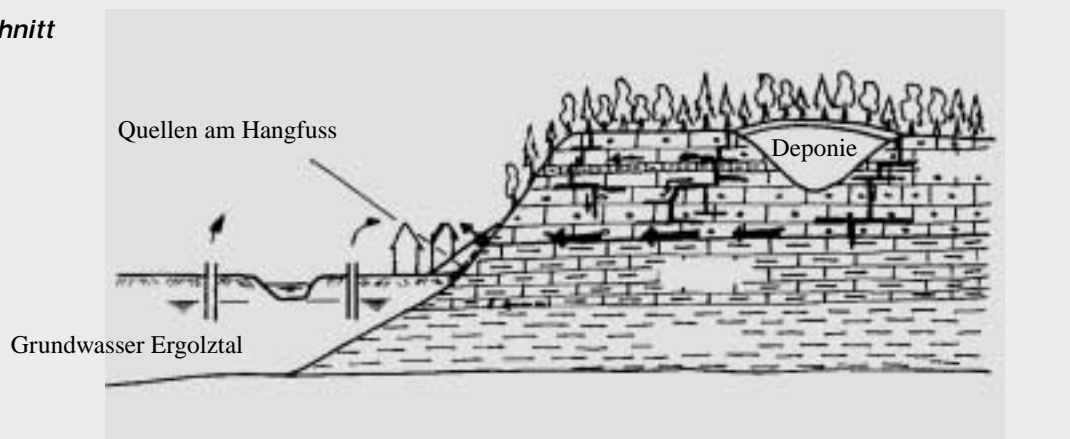
Die Zwischenbilanz nach der ersten 5-Jahres-Periode ergibt insgesamt ein gutes Bild:

- die Auswaschung der Deponie über das gefasste Sickerwasser hat sich erwartungsgemäss weiter vermindert;
- zurückgegangen ist auch die Belastung



Deponie Lindenstock mit den vermuteten Fliesswegen des Sickerwassers und den aktuellen Überwachungsstellen.

Schematischer Schnitt



der Quellen am Fusse des Schleifenberges sowie des angrenzenden Ergolztal-Grundwassers durch unkontrollierte Sickerwasseraustritte aus der Deponie;

- die Bildung von Deponiegas aus Abbauprozessen hat sich soweit abgeschwächt, dass auch ohne Entgasungsmassnahmen weder Geruchsimmissionen noch Vegetationsschäden zu beobachten sind;
- die technischen Systeme haben sich bewährt und sind trotz der laufenden Setzungen im Deponiekörper voll funktionsfähig.

Die rund 3 Mio m³ an Aushub, Bauschutt und anderen Abfällen sind damit allerdings noch lange nicht «aus dem Auge, aus dem Sinn», sondern werden uns und unsere Nachkommen noch einige Zeit beschäftigen. Die Deponie Lindenstock ist damit auch ein anschauliches Beispiel, dass sich «günstige» Lösungen – die aber zu Lasten der Umwelt gehen – im Nachhinein als recht teuer erweisen können.

Arthur Rohrbach
Amt für Umweltschutz und Energie

Aktion Kompostherbst

«Wer kompostiert, freut sich im Herbst» – unter diesem Motto stand in unserer Region die diesjährige Kampagne zur Förderung der dezentralen Kompostierung. Mit mehr als 50 Aktionen in Stadt und Gemeinden wurden die Vorteile der eigenhändigen Verwertung von organischen Abfällen im eigenen Garten oder im Quartier anschaulich gemacht und Besucher/innen zum Nachahmen angeregt.

Mit einem Kompost-Samba haben Schulklassen an verschiedenen Standaktionen dem Kompostherbst eine neue Note und zusätzlichen Schwung verliehen. Die Begeisterung der Klassen und der Zuhörer/innen liess erkennen, dass Kompostieren keineswegs nur Mühe und Arbeit bedeutet. Auch die heisse Kürbissuppe fand in diesem eher feuchten Herbst dankbare Abnehmer und veranschaulichte den Slogan «Wer kompostiert, freut sich im Herbst!» Während der Aktionswoche vom 13. – 17. September haben in vielen Gemeinden die Kompostberater/innen mit Fantasie und Begeisterung für das Anliegen der dezentralen Kompostierung geworben. Mit einem Kompost auf dem Veloanhänger, Kindertheater und vielen weiteren originellen Ideen wurde gezeigt, dass richtiges Kompostieren keine Kunst, aber durchaus lohnend ist.

Auch in der Stadt Basel, wo der 2000ste dezentrale Kompostplatz eingeweiht wurde, fand die Goldvreneli-Suche

in der aufgeschichteten Komposterde grossen Anklang.

Inzwischen hat die Motivationskampagne weit über die Region hinaus Wirkung entfaltet und neben den grossen Städten Bern, Luzern, St. Gallen und Zürich machten zahlreiche Gemeinden im ganzen Land bei der Aktion Kompostherbst mit.

Eine Gratis-Broschüre für Einsteiger/innen und Profis vermittelt Hintergrundinformationen und Anleitung zum richtigen dezentralen Kompostieren und ist erhältlich bei:
Amt für Umweltschutz und Energie,
Fachstelle Abfall, Postfach,
4410 Liestal
E-Mail: aue.umwelt@bud.bl.ch



Kompostieren beschwingt!

Auch wenn die eigentliche Kampagne vorerst abgeschlossen ist – dezentrales Kompostieren bleibt aktuell. Falls Sie Auskünfte benötigen oder Unterstützung für eine eigene Aktion im Frühjahr 2005 wün-

schen, können Sie sich an Annemarie Spinnler (AUE BL, Telefon 061 925 55 05 oder 925 62 66) oder Dieter Simonet (Kompostberatung Basel, Telefon 061 377 89 81) wenden.

Weitere Ideen finden Sie auch unter www.kompost.ch.

Annemarie Spinnler
Amt für Umweltschutz und Energie

Neues Bildungsgesetz hat Auswirkungen

Infolge des neuen Bildungsgesetzes hat das Hochbauamt gleich zwei Bauprojekte zur Schaffung weiterer Schulungsräume in den letzten Monaten realisiert.

Aus Pavillon wird Schulhaus

Am Gymnasium Liestal und an der Sekundarschule Rotacker Liestal hat das Hochbauamt innerhalb von 4 Monaten je ein Schulraumprovisorium mit jeweils 5 Klassenzimmern erstellt.



Pavillon Rotacker, Liestal.

Pavillon für Werkjahr aufgestockt

Zum dritten Mal ist für das Werkjahr mehr Raum geschaffen worden.



Der Pavillon Werkjahr vor dem Umbau: eingeschossig.



Der aufgestockte Pavillon nach den Umbauarbeiten.

Gemäss den heutigen Entwicklungsprognosen haben die Schulraumprovisorien voraussichtlich lediglich eine Spitze von ca. 5 Jahren abzudecken. Bei der Wahl des Bau-Systems wurde deshalb das Schwergewicht auf die Wiederverwendung gelegt. Das eingeschossige Holzbausystem basiert auf genormten Bauteilen. An den zwei Standorten wurden diese baukastenmässig zusammengebaut. Die Normteile erlaubten eine rationelle, schnelle Montage.

Das gewählte Produkt wird ausschliesslich aus Recycling-Holz hergestellt. In Basel-Landschaft gelten für Provisorien keine verminderten Anforderungen bezüglich Brandschutz, Nachhaltigkeit und Energie. Dies führte dazu, dass neue Fenster eingesetzt werden mussten. Die Aussenwände (innen) und die Decke (Brandschutz und thermisch) erhielten eine zusätzliche Isolation. Nach neun Wochen Bauzeit waren beide Bauten zum Schulbeginn vom 09.08.04 fertig gestellt.

Hanspeter Schaffner
Hochbauamt

Seit rund 15 Jahren führt der Kanton in Frenkendorf eine Werkjahrabteilung. Das Werkjahr bereitet Schülerinnen und Schüler des 9. Schuljahres, welche massive Lernbehinderungen haben, auf eine zukünftige Lehre oder Anlehre vor.

Nachdem erstmals 1990 in Frenkendorf das Werkjahr untergebracht worden war, genügte bereits nach 9 Jahren der Pavillon in der Schulanlage Egg, wo zusätzlich Schulräume bei der Gemeinde gemietet wurden, den Platzanforderungen nicht mehr. Deshalb hat man die Grundfläche damals durch einen Anbau auf 12.00 x 18.00 Meter verdoppelt und gleichzeitig einer neuen Nutzung zugeführt. Die Räume dienen neu für das Werken mit Holz und Metall; sie sind dementsprechend mit Maschinen ausgerüstet.

Ausgelöst durch das neue Bildungsgesetz und die Einführung der Blockzeiten benötigte die Gemeinde Frenkendorf mehr Schulraum und kündigte deshalb dem Werkjahr zwei gemietete Klassenräume. Diese mussten bis zum Beginn des neuen Schuljahres im August 2004 ersetzt werden.

Nach Evaluation diverser Standorte hat das Hochbauamt beschlossen, den Pavillonkubus mit einer Aufstockung wiederum zu verdoppeln. Aus statischen und akustischen Gründen ist der aufgesetzte Holzbau auf eine Stahlkonstruktion, ohne direkte Verbindung zum Erdgeschoss, abgestellt und über eine Aussenstiege erschlossen. Nach intensiver Bautätigkeit während der Sommerferien konnte das Werkjahr im August zwei Klassenräume und ein Büro mit Vorplatz in Betrieb nehmen.

Jürg Schäfer
Hochbauamt

Batterien: Nützlich – aber nicht im Kehrichtsack



Batterien enthalten zwar weniger problematische Stoffe als früher, gehören aber auch heute keinesfalls in den Kehrichtsack, sondern zurück an die Verkaufsstelle. Nur so können die wertvollen Stoffe zurückgewonnen und die problematischen Anteile richtig behandelt werden.

Batterien sind aus unserem Alltag kaum mehr wegzudenken, haben aber meist nur ein recht kurzes Leben. Wohin damit, wenn sie verbraucht sind?

Ganz einfach: zurück an eine Verkaufsstelle, denn diese müssen Batterien aus dem Haushaltbereich kostenlos zurücknehmen und der Verwertung zuführen. Bezahlt haben Sie diesen Rückschub schon beim Kauf Ihrer Batterien in Form eines Zuschlages für die umweltgerechte Entsorgung. Machen Sie daher von dieser einfachen Rückgabemöglichkeit Gebrauch und helfen Sie mit, die wertvollen Inhaltsstoffe der Batterien wieder zurück zu gewinnen.

Tipp: Die Herstellung und das Recycling einer Batterie verbraucht 100 bis 190 mal mehr Energie, als diese selber abgeben kann. Setzen Sie Batterien daher nur dort ein, wo es nicht anders geht. Mit dem Einsatz von Netzgeräten schonen Sie nicht nur die Umwelt, sondern auch Ihr Portemonnaie!

Annemarie Spinnler
Amt für Umweltschutz und Energie

Quellen:

www.inobat.ch
www.umwelt-schweiz.ch → Fachgebiete → Abfall → Abfallwegweiser
www.swissrecycling.ch
Richtig entsorgen von A bis Z, TBA BS

Seife statt Duschgel: praktisch und gut

Duschgels versprechen uns in aufwändigen Verpackungen ein Stück Exotik, während die gute alte Seife mehr und mehr in Vergessenheit gerät. Aus ökologischer Sicht zu Unrecht.



Wenn Sie die Umwelt schonen und Ihren Geldbeutel entlasten wollen, bietet darum eine gute Körperseife die Alternative zum Duschgel. Am besten können Sie selbst beurteilen, was Ihrer Haut zuträglich ist. Ganz generell gilt es aber zu beachten, dass jedes Waschen die Haut belastet, da die natürliche Schutzschicht vorübergehend zerstört wird.

Falls Sie nicht auf Duschgel verzichten möchten, dann bieten Produkte mit Nachfüllservice zumindest die Möglichkeit, unnötige Abfälle zu vermeiden.

Annemarie Spinnler
Amt für Umweltschutz und Energie

Die ökologischen Vorteile einer qualitativ guten Körperseife liegen auf der Hand: Sie ist sehr ergiebig, braucht keine Emulgatoren und Konservierungsstoffe und kommt ohne aufwändige Verpackung aus. Auch hinsichtlich der Hautverträglichkeit schneidet Seife keineswegs generell schlechter ab, da die individuellen Unterschiede sehr gross sind.

Quellen:

Ökoführer Winterthur
Ökoführer Region Solothurn
www.3sat.de/tips/mode/61924/index.html
www.ndr2.de/service/themen/beauty/hautreinigung.html
www.vobs.at/bio/oikos/o-impuls.htm

Alles unter einem Dach

Gemäss Landratsbeschluss sind die Militärverwaltung und das Amt für Bevölkerungsschutz zusammengelegt worden. Die neue Dienststelle heisst Amt für Militär und Bevölkerungsschutz. Domiziliert ist das Amt im Zeughaus an der Oristalstrasse in Liestal.



Mehrzweckraum, als Cafeteria und/oder Sitzungszimmer verwendbar.

Für das neu gebildete Amt für Militär und Bevölkerungsschutz ist im Zeughaus an der Oristalstrasse eine neue Infrastruktur geschaffen worden. Die dort ansässige Abteilung Informatik der Justiz-, Polizei- und Militärdirektion fand ihre neuen Arbeitsräume im Gebäude des Werkhofs vom Kreis 2 an der Frenkendörferstrasse in Liestal, welches zu diesem Zweck umgebaut worden war.

Für die neu gebildete, durch zusätzliche Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter vergrösserte Dienststelle, hat das Hochbauamt im Zeughaus 18 neue Arbeitsplätze eingerichtet. Ein neu errichteter Mehrzweckraum dient als Cafeteria und steht auch als Sitzungszimmer mit Konzertbestuhlung zur Verfügung. In einem Materiallager können Dokumentationen, Kursunterlagen, Broschüren und andere Schriften hergestellt werden. Neue Schalteranlagen für den direkten Kundenverkehr befinden sich in zwei Geschossen.

Die neuen Räume haben auch Medieneinrichtungen und eine neue Lüftungsanlage erhalten. Auch die Sicherheitseinrichtungen sind im Gebäude auf den neusten Stand gebracht worden.



Ein Teambüro mit neu eingerichteten Arbeitsplätzen.

Weitere grosse Sanierungsarbeiten am dreissigjährigen Gebäude sind in den nächsten Jahren vorgesehen. Dabei geht es vor allem um die Erneuerung der Gebäudehülle, den Ersatz von Fenstern, Türen und Toren, sowie um die Teilsanierung der Dächer und einige Renovierungen im Innenbereich, wo u.a. der Ersatz

der veralteten Haustechnik und der Liftanlagen vorgesehen ist.

Christian Brüderlin
Hochbauamt

Tochterttag in der BUD

Zum vierten Mal hat am 11.11.2004 der nationale «Tochterttag» stattgefunden: Auch die Bau- und Umweltschutzdirektion pflegt und fördert diesen neuen Brauch. Selbstverständlich sind bei uns aber auch die Söhne genau so herzlich willkommen, weshalb bei uns dieser Anlass offiziell «Tochter/Sohn-Tag» genannt wird. So haben auch diesmal einige Töchter, Söhne, aber auch Göttikinder, den Vater, die Mutter oder Gotte/Götti am Arbeitsplatz besuchen dürfen, um hautnah mit zu erleben, mit welcher Arbeit Mami, Papi oder Gotte/Götti das tägliche Brot verdienen.

Bevor die jungen Leute mit den «Grossen» die jeweiligen Arbeitsplätze aufsuchten, informierten Pascal Payllier, Generalsekretär, und Michael Köhn, Kommunikationsbeauftragter, in der Direktionsetage mit einer kurzen Einführung über die Funktion der staatlichen Verwaltung im Allgemeinen und über die verschiedenen Bereiche der Bau- und Umweltschutzdirektion im Besonderen.

Redaktion BUZ



Einführung im Konferenzsaal der Bau- und Umweltschutzdirektion: v.l. Kurt Waber mit Tochter Cécile, Göttikind Nicole mit Jörg Rickenbacher, Göttitub Simon mit Alfred Kläui und Hanspeter Häring mit Sohn Michael.



v.l. Achim Benthaus mit Göttikind Tanja, Andreas Wyss mit Göttikind Nathanael, Anna Widmer mit Gottebub Joshua, Bernard Mathys mit Tochter Rebecca, Rolf Mosimann mit Sohn David. Nicht auf der Foto: Bruno Flury mit Tochter Jasmin.

Erster Gross-Kreisel im Baselbiet – eine runde Sache

Seit Ende November ist der neue Gross-Kreisel bei der Autobahnausfahrt Liestal im Bau. Der Kreisel soll sämtliche Verbindungen von und nach Augst wieder herstellen. Auch wird dann die bestehende Spurverengung der Ausfahrt Richtung Liestal aufgehoben, um eine Verflüssigung des Verkehrs zu ermöglichen. Die Arbeiten dauern bis ca. Mitte Juli 2005.

Der Autobahnanschluss Liestal war ursprünglich als Vollanschluss von der A2/Basel nach Augst und von Augst auf die A2 in Richtung Luzern/Zürich konzipiert. Aufgrund mehrerer Unfälle, wovon einer tödlichen Ausgang hatte, wurde die Verbindung von Augst auf die A2 in Richtung Zürich/Bern geschlossen (mit Stopstrasse). Zum heutigen Zeitpunkt ist es ferner nicht möglich, von Basel herkommend nach Augst abzugeben.

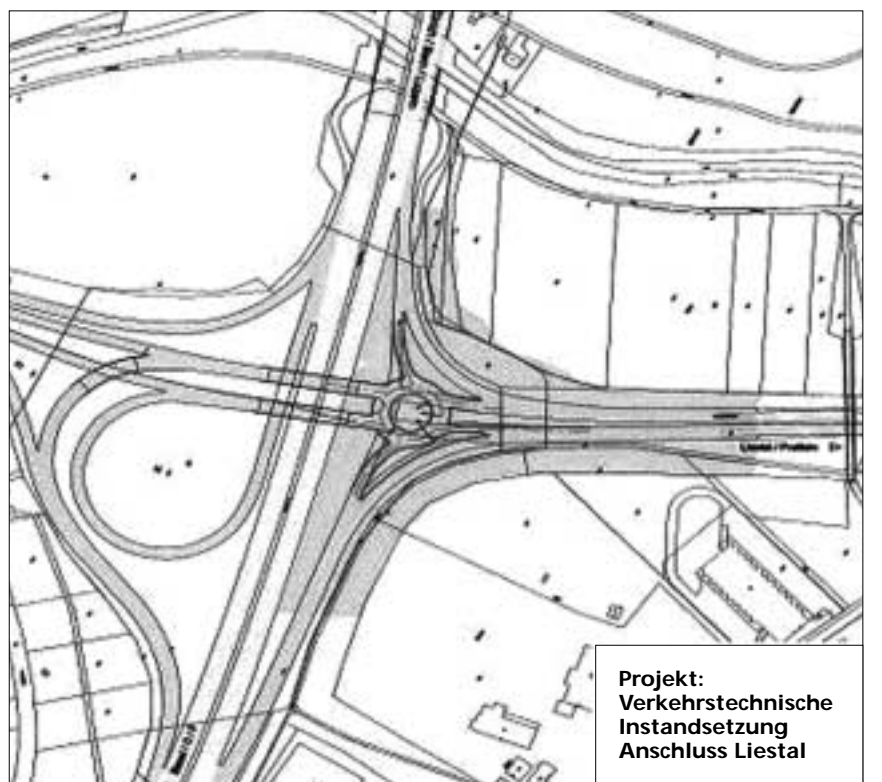
Diese Verkehrsbeziehungen werden nun mit einem neuen, zweispurigen Kreiselschluss wieder hergestellt. Zusammen mit dem Kreiselschluss wird zusätzlich die jetzt bestehende Spurverengung nach der Ausfahrt nach Liestal aufgehoben. Dies bewirkt eine zusätzliche Verflüssigung des Verkehrs nach Frenkendorf und Liestal.

Der geplante Gross-Kreisel hat einen Durchmesser von ca. 50 m. Der Belag wird erstmals im Kanton Baselland in

Beton ausgeführt. Aufgrund der hohen Belastung von Kreiselfahrbahnen, hervorgerufen durch die Kurvenfahrt der schweren Fahrzeuge, wurden bei Kreiseln mit Asphaltbelag grosse Verformungen festgestellt. Diese traten insbesondere im Sommer bei hohen Temperaturen auf, da der Belag durch den Wärmeeintrag weich wurde. Der Betonbelag ist gegen Verformungen weitgehend resistent, wodurch seine Lebensdauer wesentlich verlängert wird; dies bewirkt ausserdem eine höhere Wirtschaftlichkeit.

Während der Bauarbeiten stehen im Baustellenbereich grundsätzlich, bis auf wenige kurze Ausnahmen, gleich viele Spuren zur Verfügung. Es ist deshalb keine zusätzliche Behinderung während der vorgesehenen Instandsetzung des Tunnels Arisdorf im Jahr 2005 zu erwarten.

Redaktion BUZ



Projekt:
Verkehrstechnische
Instandsetzung
Anschluss Liestal

Die neuen Lehrlinge der BUD

Erfreuliche Meldung von der Lehrstellenfront: Im August 2004 haben 5 junge Männer ihre Ausbildung beim Amt für Industrielle Betriebe (AIB) und beim Tiefbauamt (TBA) begonnen. Gerne stellen wir sie Ihnen zusammen mit ihren Ausbildern vor:



Stefan Imhof
Betriebspraktiker Werkdienst, Kreis 1,
Tiefbauamt
Ausbilder Markus Ritter



Nicola Lack
Automechaniker LM, Garage Liestal,
Tiefbauamt
Ausbilder Hanspeter Häring



Marco Moser
Metallpraktiker, Autobahnwerkhof
Sissach, Tiefbauamt
Ausbilder Thomas Halbeisen



Patrick Moser
Landmaschinenmechaniker, Kreis 1,
Tiefbauamt
Ausbilder Daniel Gerber



Ramiz Sejdini
Betriebspraktiker, ARA Birsig,
Amt für Industrielle Betriebe
Ausbilder Oswald Huber

Wir heissen Sie Alle herzlich willkommen und wünschen Ihnen zusammen mit Ihren Ausbildern viel Erfolg!

Elmar Gächter
Lehrlingsbeauftragter BUD

BUZli unter der Lupe



In unserer April-Ausgabe (Nr. 42) haben wir unseren Leserinnen und Lesern die Möglichkeit geboten, ihr Urteil über unsere Hauszeitung mittels Fragebogen, der auf der letzten Seite zur Verfügung stand, abzugeben.

Eine Flut von durchwegs positiven Reaktionen hat uns im Verlauf der letzten Monate erreicht. Unnötig besonders zu erwähnen, dass uns das Ergebnis natür-

lich ausserordentlich gefreut hat. Aufgrund der vielen Zuschriften möchten wir es nicht unterlassen, das Resultat der Beurteilungen hier bekannt zu geben.

Frage 1
«Welche Themen in der BUZ finden Ihr Interesse am meisten?»

haben (in Prozentangaben) beantwortet:	
• Beiträge über die Natur	68%
• Beiträge über Tunnel- und Strassenbau	80%
• Beiträge über Raumplanung	82%
• Beiträge über Verkehrsgeschehen	70%
• Beiträge über Umwelt-/ Naturschutz allgemein	68%
• Beiträge über Hochbauten	60%

Zusätzliche Wünsche wurden vermerkt, mehr über

- Direktionstätigkeiten
- persönliche Meldungen
- Beschaffungswesen zu berichten.

Frage 2
«Welche Bereiche sind Ihrer Meinung nach zu wenig stark vertreten?»

Einige Leser/innen sind der Meinung, dass die nachfolgenden Themen mehr frequentiert werden sollten:

- Verkehrsgeschehen
- Strassen- und Tunnelbau
- Naturschutz allgemein
- Raumplanung

Frage 3
«sind die Berichte gut verständlich?»

haben 100% mit «ja» beantwortet mit einem zusätzlichen Einwand, die Berichte seien oft etwas lang.

Frage 4
«Sollte die BUZ öfter erscheinen?»

haben mit einer Ausnahme alle Einsender/innen mit «nein» beantwortet.

Ganz besonders gefreut haben uns die vielen positiven und lobenden Bemerkungen zu unserer Hauszeitung. Hier einige Auszüge:

«Die BUZ ist sehr interessant zum Lesen und übersichtlich strukturiert: Gratulation.»

«Gerne spreche ich Ihnen mein Kompliment für die sehr gut gestaltete BUZ aus.»

«Gute Hauszeitung, gut lesbar, gute Mischung, besten Dank.»

«Mir gefällt diese Zeitung! grossen Dank!»

Wir möchten uns bei allen Einsenderinnen und Einsendern ganz herzlich bedanken. Die gut ausgewogene prozentuale Mischung der Gebiete, welche Ihr Interesse finden, zeigt uns, dass diesbezüglich kein Handlungsbedarf besteht. Wir werden uns deshalb weiterhin bemühen; Sie in der bisherigen Form über unsere Aktivitäten zu informieren.

Ruth Singer
Redaktion BUZ

Korrigenda

BUZ Nr. 44 Titelbericht:

Die Zeichnung von Schloss Birseck haben wir versehentlich um 500 Jahre älter gemacht. Sie stammt aus dem Jahre 1739 (nicht 1239) Wir danken dem aufmerksamen Leser für seinen Hinweis.

Red. BUZ

Jubilaren-Ecke



Nicht weniger als 24 BUD-Angestellte haben sich zum Fototermin der Jubilare eingefunden. Wir freuen uns, auch in der letzten BUZ-Ausgabe dieses Jahres zahlreichen Mitarbeiterinnen und Mitarbeitern ganz herzlich zum runden Jubiläum zu gratulieren und für ihre langjährige Treue zu danken. Im Namen der Direktion wünschen wir weiterhin viel Befrie-

digung und Freude für die weiteren Berufsjahre. Denjenigen, welche sich in ihren wohlverdienten Ruhestand begeben, wünschen wir weiterhin viele gute und gesunde Jahre.

Redaktion BUZ

v.l.n.r. stehend:

Rolf Klaus (SIT, 15 Jahre),
Christian Scholer (TBA, 15 Jahre),
Susanne Christen (HBA, 25 Jahre),
Maria Sahin (HBA, 15 Jahre),
Ruedi Oberli (TBA, 15 Jahre),
Leo Hunziker (HBA, 15 Jahre),
Rosina Celli (HBA, 15 Jahre),
Jürg Thommen (ARP, 25 Jahre),
Marc Zuberbühler (HBA, 15 Jahre),
Assunta Sonderegger (ALV, 10 Jahre),
René Beilharz (AIB, 15 Jahre),
Claus Oswald (TBA, Pensionierung),
Bernhard Hug (ALV, 15 Jahre),
Georg Stebler (ARP, 10 Jahre),
Paul Habegger (TBA, 30 Jahre),
Markus Gysin (TBA, 10 Jahre),
Paul Gass (TBA, 30 Jahre).

v.l.n.r. sitzend:

Roland Grieder (GSK, 20 Jahre),
Ruedi Christen (HBA, 25 Jahre/
Pensionierung),
Klaus Rieder (AIB, 20 Jahre),
Martin Schneider (AIB, 20 Jahre),
Paul Sacker (TBA, 15 Jahre),
Rolf Mangold (TBA, 10 Jahre),
Hans-Peter Mosimann (TBA,
Pensionierung).



IMPRESSUM

Bau- und Umwelt-Zeitung (BUZ)

Herausgeberin:

Bau- und Umweltschutz-Direktion, Informationsdienst, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal

Telefon: 061-925 54 04

Fax: 061-925 69 48

E-Mail: ruth.singer@bud.bl.ch

Korrespondenten:

Judith Brändle, Thomas Ilg, Muriel Kobel, Bernard Mathys, Anton Nyfeler, Erich Ritzmann, Heiner Roschi, Maria Solfaroli, Hans Peter Strub

Redaktionskommission:

Michael Köhn, Ruth Singer

Redaktion: Ruth Singer

Gesamtherstellung:

baag – Druck & Verlag Buchdruckerei Arlesheim AG

Erscheint 5–6mal jährlich

Auflage: 3'500 Exemplare