Materialien zum
"Konzept räumliche Entwicklung Kanton Basel - Landschaft"

Aktuelle Situation und Entwicklungstendenzen

September 2003

INHALTSVERZEICHNIS

1 SIEDLUNG 5

11 Siedlungsstruktur 5

111 Trotz hohem jährlichen Bodenverbrauch genügend Baugebietsreserven für die nächsten 20 Jahre 5

112 Beträchtliche innere Reserven - vor allem im ländlichen Raum 6

113 Stadtflucht und anhaltender Trend zum Wohnen im Grünen 6

114 Nicht nur Produktions-, sondern auch Dienstleistungsbetriebe wandern aus der Stadt Basel ab und siedeln sich im ersten Agglomerationsring an 8

115 Bildung neuer Teilzentren in Autobahngemeinden des ersten Agglomerationsgürtels. Folgen für die historischen, traditionellen Zentren und die ländlichen Gemeinden 9

116 Die Zahl der Siedlungsbrachen nimmt zu 10

117 Gebiete mit wirtschaftlichem Entwicklungspotential weisen im Regelfall keine hohe Standortsicherheit auf 10

12 Siedlungsausstattung 12

121 Geringer Bedarf an neuen Flächen für kantonale öffentliche Bauten und Anlagen 12

122 Vom Industrie- und Gewerbegebiet zum multifunktionalen Arbeitsplatzgebiet 12

123 Der Detail- und Fachhandel zieht aus dem Ortszentrum in das autozugänglichere Industrie- und Gewerbegebiet 13

13 Siedlungsqualität 16

131 Ortsbilder durch das Agglomerationswachstum gefährdet 16

132 Grün- und Freiräume sind wichtige Faktoren der Siedlungsqualität 16

133 Weiterhin Handlungsbedarf bei Lärmvorsorge und Lärmsanierung 17

134 Trotz mittelfristiger Verbesserung der Luftqualität Koordinationsbedarf an Standorten mit übermässiger Luftbelastung 18

135 Die Mehrheit der belasteten Standorte befinden sich ausserhalb des Baugebiets 18

136 Hohes Gefahrenpotential im Sinne der Störfallverordnung im Raum Liestal - Pratteln - Birsfelden sowie auf der N2 19

2 NATUR UND LANDSCHAFT 21

21 Multifunktionalität 21

211 Multifunktionalität der Landschaft steht heute im Vordergrund 21

212 Druck auf die Landschaft nimmt weiter zu 22

22 Funktionen der Landschaft 23

221 Landwirtschaft unterliegt einem starken Wandel 23

222 Wald steht zunehmend auch unter Druck 27

223 Gewässer bekommen mehr Raum zugestanden 27

224 Beim Natur- und Landschaftsschutz besteht trotz Erfolgen noch ein Vollzugsdefizit 28

225 Bauten und Anlagen für Freizeit- und Erholungsaktivitäten haben zugenommen 31

226 Schutz vor Naturgefahren 32

3 VERKEHR 34

31 Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sind im Fluss 34

32 Transit- und Fernverkehr 36

321 Fernverkehr auf der Schiene 36

3211 Personenfernverkehr auf der Schiene 36

3212 Güterfernverkehr auf der Schiene 38

3213 Bahninfrastruktur 39

322 Fernverkehr auf der Strasse 40

3221 Personenverkehr auf der Strasse 40

3222 Güterverkehr auf der Strasse 41

3223 Übergeordnetes Strassennetz (National- und Kantonsstrassen) 41

323 Luftverkehr 42

324 Schifffahrt 43

33 Regionalverkehr 44

331 Regionalverkehr auf der Schiene 44

3311 Schienennetz und Angebot der SBB 45

3312 Schienennetz und Angebot der Vorortsbahnen 45

3313 Schwachstellen und Verbesserungen der OeV-Erschliessung 46

332 Regionalverkehr auf der Strasse 47

333 Wegnetze 48

4 VER- UND ENTSORGUNG / WEITERE RAUMNUTZUNGEN 49

41 Versorgung 49

411 Liberalisierung in der Telekommunikation hat Auswirkungen auf Siedlung, Landschaft und Bevölkerung 49

412 Ausbau der Elektrizitäts- und Gasversorgung bringt neue Eingriffe in den Siedlungs- und Landschaftsraum 50

413 Trinkwasserversorgung der Bevölkerung ist gewährleistet 51

414 Materialabbaustandorte 51

42 Entsorgung 52

421 Abfallentsorgung 52

422 Abwasserbehandlung 52

43 Weitere Raumnutzungen 53

431 Militärische Nutzung durch Bund wie bis anhin 53

432 Keine Lärmprobleme mehr bei Schützenhäuser 53

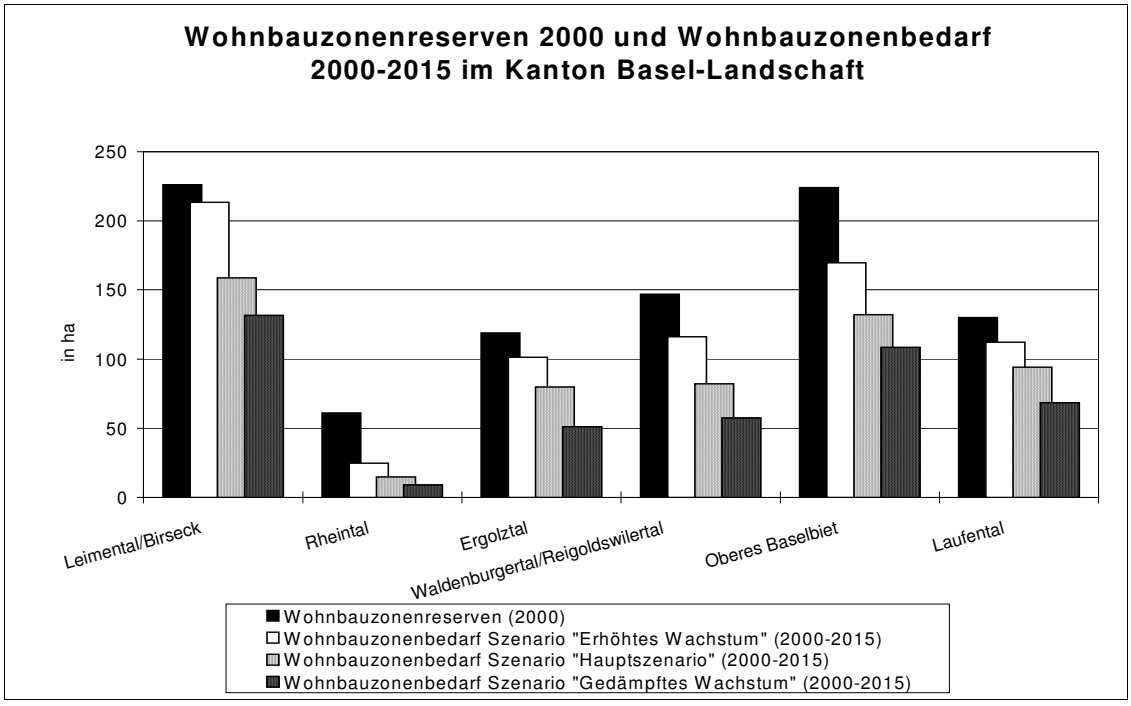
1 SIEDLUNG

11 Siedlungsstruktur

111 Trotz hohem jährlichen Bodenverbrauch genügend Baugebietsreserven für die nächsten 20 Jahre

Das Siedlungsgebiet im Kanton BL[1] umfasst rund 70 km^2 bei einer Gesamtfläche von rund 518 km^2, was einem Anteil von 13.5% entspricht. Rund 80% der Siedlungsfläche ist überbaut. Der Umfang der unüberbauten Siedlungsfläche beträgt zur Zeit rund 13.7 km^2. Diese Baugebietsreserven teilen sich wie folgt auf: 9.1 km^2 für Wohnen[2], 3.1 km^2 für Industrie und Gewerbe sowie 1.5 km^2 für öffentliche Bauten und Anlagen.

Der mittel- bis längerfristige Baugebietsverbrauch[3] im Wohngebiet beträgt gesamtkantonal je nach Bautätigkeit zwischen 45 und 55 ha pro Jahr im Wohngebiet. Die Industrie- und Gewerbegebietsreserven verkleinern sich jährlich um 8 - 10 ha. und der jährliche Verbrauch an Flächen für öffentliche Bauten und Anlagen ist kleiner als 8 ha. In den letzten Jahren ist der Bodenverbrauch jedoch angestiegen. Gesamthaft beträgt er heute rund 65-75 ha pro Jahr gegenüber 45 - 50 ha in der ersten Hälfte der neunziger Jahre.



Trotz dieses hohen, irreversiblen Bodenverbrauchs reichen die Baugebietsreserven, unabhängig von der Intensität der wirtschaftlichen Entwicklung, für sämtliche Nutzungen im Siedlungsgebiet für den Planungshorizont, d.h. die nächsten 15 - 20 Jahre, aus. Dies gilt nicht nur für das Kantonsgebiet als ganzes, sondern auch für sämtliche Teilregionen[4] des Kantons.

---

1 ARP BL 1995:Bauzonenstatistik BL

2 Das Wohngebiet umfasst die Wohnzonen, die Wohn- und Geschäftszonen sowie die Kernzonen. Der überwiegende Teil der Reserven des Wohngebiets liegt in den Wohnzonen

3 DEGEN, Hannes, 1999: Baulandverbrauch sowie Entwicklung der Beschäftigten und Arbeitsstättenin den Industrie- und Gewerbezonen des Kantons Basel-Landschaft 1985 bis 1995
WÜEST & PARTNER, 1997: Einwohnerperspektiven für die Region Nordwestschweiz bis zum Jahr 2015
WÜEST & PARTNER, 1996: Wohnungsperspektiven für die Region Nordwestschweiz bis zum Jahr 2015
WÜEST & PARTNER, 1995: Erfassung und Beurteilung der Flächennutzung im Siedlungsgebiet

4 Die in den Studien von DEGEN bzw. WÜEST & PARTNER untersuchten Teilregionen sind: Birseck/Leimental, Laufental, Rheintal, Ergolztal, Waldenburger-/Reigoldswilertal, Oberes Baselbiet

Das Baulandangebot sollte auch genügend sein, falls im Jahr 2001 das *Abkommen über den freien Personenverkehr* wie vorgesehen stufenweise innert 12 Jahre in Kraft gesetzt wird[5]. Ein vom Bundesrat in Auftrag gegebener Expertenbericht legt dar, dass sich bei der Einführung der Personenfreizügigkeit mit der EU an der Grössenordnung der internationalen Migrationsströme zwischen der Schweiz und den Ländern der EU wenig ändern wird.

Aus raumplanerischer Sicht besteht zur Zeit somit kein Bedarf an Baugebietserweiterungen. Dies gilt sowohl für Wohn- als auch Industrie- und Gewerbegebiete. Ein Potenzial für Baugebietsreduktionen besteht bei Gemeinden, welche noch über keine bundesrechtskonformen Ortsplanungen verfügen sowie bei Siedlungsbrachen, die nicht mehr in den Wirtschaftskreislauf eingebracht werden können.

112 Beträchtliche innere Reserven - vor allem im ländlichen Raum

Unser Siedlungsraum ist in den letzten Jahrzehnten als Folge der wirtschaftlichen und gesellschaftlichen Entwicklung immer mehr in den Landschaftsraum hinausgewachsen. Im Kanton Basel-Landschaft (inkl. Bezirk Laufen) sind seit 1970 rund 40'000 Wohnungen entstanden, was etwas mehr als einem Drittel des heutigen Wohnungsbestandes[6] entspricht. Etwa 1'500 Wohnungen sind durch den Umbau bereits bestehender Wohnbauten entstanden, weitere 1'500 - 2'000 Wohnungen durch Ausnutzung innerer Reserven. Die übrigen 32'000 oder rund 90% des Neuwohnungszuwachses wurden in unüberbauten Bauzonen, d.h. "auf der grünen Wiese" erstellt.

Die Analyse sämtlicher Wohnbaugesuche zwischen 1991 und 1995 ergibt, dass die meisten baulichen Vorhaben ihre gemäss kommunalem Baureglement rechtlich zustehende Nutzfläche ausschöpfen. Diese Ausschöpfung (Ausbaugrad) ist je nach Haustyp und Region unterschiedlich gross. Erwartungsgemäss ist der Ausbaugrad bei freistehenden Einfamilienhäusern am tiefsten und bei Mehrfamilienhäusern am höchsten. Ausserdem nimmt er bei sämtlichen Haustypen mit zunehmender Entfernung von städtisch geprägten Räumen ab.

Im Kanton Basel-Landschaft besteht im überbauten Wohngebiet, vorsichtig geschätzt, eine realisierbare potentielle Reserve von mindestens 700'000 m^2 [7]. Während in den ländlichen Gemeinden die Ausbaureserven vorwiegend im Dorfkern (Dachausbauten, Umnutzungen alter, häufig grossvolumiger Bauernhäusern) zu finden sind, verteilen sich die Verdichtungspotentiale in stadtnäheren Gemeinden stärker auf verschiedene Bebauungstypen (Kerngebiete, MFH-Zeilenbebauungen, Einfamilienhausgebiete).

Dem gesetzlichen Auftrag nach haushälterischer Nutzung kann am effizientesten nachgelebt werden, wenn im ländlichen Raum auf die Erhöhung des Ausbaugrads hingewirkt wird. Im städtisch geprägten Raum hingegen ist am erfolgsversprechendsten, den Schwerpunkt der bodensparenden Aktivitäten auf die Nachverdichtung geeigneter Siedlungsareale zu legen.

---

[5] vgl. dazu NZZ-Artikel "EU-Personenfreizügigkeit hilft dem Arbeitsmarkt" vom 10. Juni 1999. Dass bei einem EU-Beitritt - oder der Inkraftsetzung der bilateralen Verträge - nicht mit neuen Einwanderungswellen in die Schweiz zu rechnen ist, hat nach übereinstimmender Expertenmeinung im wesentlichen drei Gründe: Erstens ist mit dem erreichten Wohlstand und den ausgebauten Sozialsystemen die Wanderungsbereitschaft sehr gering geworden. Zweitens hat sich in den traditionellen Einwanderungsländern die Nachfrage nach Arbeitskräften gewandelt. Unqualifizierte Einwanderer werden kaum mehr gesucht. Engpässe bestehen heute im hochqualifizierten Bereich, dessen zahlenmässige Bedeutung für Wanderungsströme eng begrenzt ist. Drittens hat mit zunehmendem Entwicklungsstand der europäischen Gesellschaften die Bedeutung von firmen-, orts- und gesellschaftsspezifischem Insider- Wissen sowohl bei der Arbeit wie in der Freizeit zugenommen. Die Migration über grössere geographische Distanzen ist deshalb nur mehr für eine verschwindend geringe Minderheit der Bevölkerung der EU eine - auch wirtschaftlich gesehen - attraktive Option. In den letzten Jahren hat im weiteren nicht nur in der Schweiz die erwerbstätige Wohnbevölkerung aus traditionellen Herkunftsländern wie Portugal, Spanien und Italien abgenommen. Auch die Einwanderungsländer in der EU verzeichneten trotz Freizügigkeit und weiterbestehenden Einkommensunterschieden per Saldo negative Wanderungsströme mit den weniger entwickelten Ländern der EU.

Ein Bericht der Universität Basel (M. Huber, Plattner R.M et al. Wohnen in der Region, Basel 2000, S. 42 ff), welcher dieser Frage spezifisch grenzüberschreitend nachgeht, kommt ebenfalls zum Schluss, dass durch die Personenfreizügigkeit keine Migrationsströme ausgelöst werden.

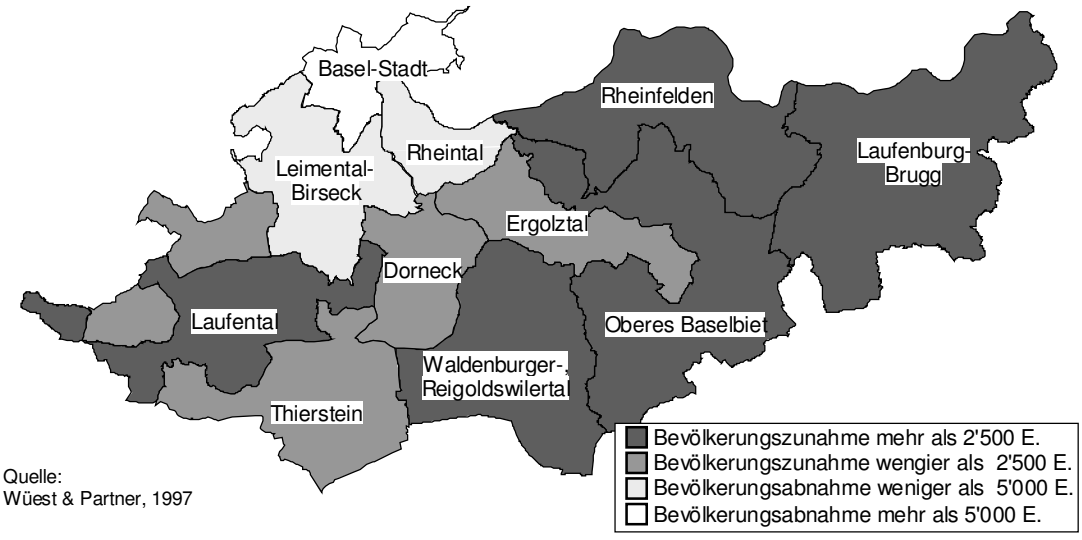
[6] 1997: 117'000 Wohnungen

[7] WOHNSTADT, 1996: Bauliche Verdichtung im Kanton Basel-Landschaft; Ermittlung der Flächenreserven innerhalb des bebauten Gebietes

113 Stadtflucht und anhaltender Trend zum Wohnen im Grünen

Die Kantonsbevölkerung[8] beträgt zur Zeit etwas mehr als 261'000 Einwohner. Knapp 200'000 oder 76% der Bevölkerung befinden sich in den Haupttälern des Kantons, d.h. im Leimental, Birseck, im Rheintal und im Ergolztal. Diese Haupttäler sind weitgehend vorstädtisch geprägte Räume mit hohem Infrastrukturausbaustand und sehr guter Ausstattungs- und Versorgungssituation. Sie gehen strahlenförmig von der Kernstadt Basel aus und weisen, von wenigen Unterbrüchen abgesehen, Bandstadtcharakter auf. Von den Gemeinden dieser Täler kann die Kernstadt Basel und somit das Agglomerations- und Arbeitsplatzzentrum der Region mit dem Oeffentlichen Verkehr (OeV) ohne umzusteigen in weniger als 20 Minuten erreicht werden. Die Bevölkerung hat in den Haupttälern seit 1990 insgesamt zahlenmässig stagniert. Im übrigen, eher ländlich geprägten Raum[9], der meist keine direkte OeV-Verbindung nach Basel aufweist, ist die Bevölkerung um fast 9'000 Einwohner angestiegen. Da die Wohnbaureserven in den ländlich geprägten Gemeinden in genügendem Umfang vorhanden[10]sind, wird der Trend weg von der Stadt und den Haupttälern hinaus "ins Grüne" weiterhin anhalten und sich sogar beträchtlich verstärken. Dies wird auch durch die Ergebnisse der Bevölkerungsperspektiven Nordwestschweiz 1995 - 2015 bestätigt. Danach werden die städtisch geprägten Gebiete je nach Szenario insgesamt einen Bevölkerungsverlust von 4'000 - 12'000 Personen erleiden (Abnahme um 1% bis 5%), während der ländliche Raum je nach Szenario Bevölkerungsgewinne von 8'500 - 11'000 Personen (14% bis 19%) verzeichnen wird[11].

Bevölkerungsentwicklung in der Nordwestschweiz 1995 - 2015 nach Teilregionen (Hauptszenario)



Quelle:
Wüest & Partner, 1997

Die Gründe dafür sind wie folgt auszumachen:

In der individuellen Wertschätzung steht das freistehende Einfamilienhaus mit grossem Abstand an der Spitze. Die hierfür erforderlichen, verhältnismässig grossen Grundstücke - im Durchschnitt beträgt die konsumierte Bodenfläche für ein freistehendes Einfamilienhaus 720 m^2 - können preisgünstig nur im weiteren Umland der Stadt, vornehmlich im mittleren und oberen Kantonsteil bzw. im Laufental angeboten werden. Die Folge ist eine immer weiter um sich greifende flächige Ausdehnung der Agglomeration Basel mit verhältnismässig geringer Siedlungsdichte, was durch die Bevölkerungsperspektiven für die Region Nordwestschweiz[12] auch be-

[8] STATISTISCHE AMT BL: Statistische Jahrbücher

[9] zum ländlich geprägten Raum gehören das Laufental, das Waldenburger- und Reigoldswilertal sowie das Obere Baselbiet

[10] WÜEST & PARTNER, 1997: Einwohnerperspektiven für die Region Nordwestschweiz bis zum Jahr 2015 WÜEST & PARTNER, 1996: Wohnungsperspektiven für die Region Nordwestschweiz bis zum Jahr 2015

[11] WÜEST & PARTNER, 1997: Einwohnerperspektiven für die Region Nordwestschweiz bis zum Jahr 2015

[12] WÜEST & PARTNER, 1997: Einwohnerperspektiven für die Region Nordwestschweiz bis zum Jahr 2015

stätigt wird. Ein weiterer Grund für das Agglomerationswachstum besteht im zunehmenden Wohnflächenverbrauch pro Einwohner. Betrug die durchschnittliche Wohnfläche pro Kopf 1990 noch rund 40m^2, so sind es heute, 10 Jahre später, bereits gegen 50m^2. Zusammen mit dem nicht immer vorhandenen Wohnungsangebot und der zunehmenden Umweltbelastungen (Lärm, Luft, Abnahme der Grünflächen) in den Zentrums- und grösseren Agglomerationsgemeinden führt dies zur Wohnraumsuche im weiteren Umland.

Auf kommunaler Ebene hat diese Entwicklung für kleinere, ländliche Gemeinden aus planerischer Sicht wenig Konsequenzen. Die Baugebiete für diese Gemeinden sind im wesentlichen ausgeschieden. Sie sind reichlich bemessen und reichen in der Regel weit über den nächsten Planungshorizont hinaus. Aus ökonomischer Sicht hingegen können attraktive Gemeinden steuerkräftige Neuzuzüger anziehen und so ihre wirtschaftliche Situation verbessern. Diese Gemeinden bilden jedoch die Minderheit[13]. Sobald das Wachstum eine gewisse Dimension annimmt, entstehen für die Gemeinden erhebliche Kosten für die Erstellung, den Unterhalt und den Betrieb der sozialen Infrastruktur (z.B. Schulen, Kindergärten) sowie Erstellung und Unterhalt der technischen Infrastruktur. Je kleiner die Gemeinden und je geringer der bestehende Infrastrukturausbau ist, umso teuerer sind die Gestehungskosten[14].

Auf kantonaler Ebene bedeutet diese Entwicklung zwangsläufig eine Zunahme des Individualverkehrs[15], steigende Anforderungen an den öffentlichen Personennahverkehr sowie die Verlagerung infrastruktureller Leistungen in stadtferne Gebiete bzw. schwächere Auslastung der bestehenden Infrastruktur im stadtnahen Raum[16].

Dieser realen und zu erwartenden zukünftigen Entwicklung stehen die städtebaulichen und raumordnerischen Leitvorstellungen des Bundes und der Nachbarkantone[17] entgegen, welche einer konzentrierten Siedlungsentwicklung grundlegende Vorteile - auch aus ökonomischer Sicht[18] - zuschreiben und deshalb diese Siedlungsform favorisieren.

114 Nicht nur Produktions-, sondern auch Dienstleistungsbetriebe wandern aus der Stadt Basel ab und siedeln sich im ersten Agglomerationsring an

Der Tertiärisierungsprozess in der Nordwestschweiz ist vollumfänglich im Gange. So hat die Zahl der im klassischen Produktionsbereich Beschäftigten zwischen 1985 und 1998 in der NWCH um 24'000 Beschäftigte abgenommen. Von dieser Abnahme sind alle Teilräume der NWCH betroffen, am meisten aber der Kanton Basel-Stadt mit 17'000 Beschäftigen und der Kanton Basel-Landschaft mit knapp 800 Beschäftigen. Einzig im aargauischen Teil unserer Region nahm im 2. Sektor die Zahl der Beschäftigten um rund 2'000 zu. Diese Abnahme der Beschäftigtenzahl für den Kanton Basel-Landschaft kommt trotz einer Zunahme der Zahl der Betriebe (+150) zustande. Viele der neu geschaffenen Betriebe in unserem Kanton hatten ihren vorherigen Standort in der Stadt Basel. Aufgrund der vergleichsweise niedrigen Wertschöpfung der gewerblichen Tätigkeiten (bei hohen Bodenpreisen) sowie der engen räumlichen Verhältnisse in der Stadt Basel, welche Betriebserweiterungen erschweren, ist anzunehmen, dass dieser Prozess der Abwanderung der Produktionsbetriebe aus der Stadt ins Umland noch nicht abgeschlossen ist[19].

---

[13] vgl. Statistische Jahrbücher BL

[14] PLATTNER SCHULZ & PARTNER, 1999: Kosten und Nutzen siedlungaplanerischer Massnahmen 1999

[15] Gemäss Volkszählung 1980 und 1990 wurden in der Nordwestschweiz 1980 täglich 1.2 Mio. km, 1990 bereits 2.3 Mio. km Arbeitsweg zurückgelegt. Stark zugenommen hat insbesondere der Tangentialverkehr. Dieser Trend wird sich weiter fortgesetzt haben

[16] M. BÖSCH & S. SCHMID-KELLER, 1999 Mobilitätskosten und Siedlungsstruktur - eine Fallstudie.

[17] vgl. dazu
- EJPD 1996: Grundzüge der Raumordnung Schweiz;
- AMT FÜR RAUMPLANUNG DES KT. SOLOTHURN 1993: "Grundzüge der anzustrebenden räumlichen Ordnung über die Siedlungsräume"
- BAUDEPARTEMENT DES KT. AARGAU, 1995 : Raumordnungskonzept

[18] vgl. dazu:
- PLATTNER SCHULZ & PARTNER, 1999: Kosten und Nutzen siedlungsplanerischer Massnahmen
- BUNDESMINISTERIUM FÜR RAUMORDNUNG, BAUWESEN UND STÄDTEBAU 1984: "Vergleichende Analyse der sozialen Kosten unterschiedlicher Siedlungsformen. Kurzfassung des Endberichtes
- PLATTNER, SCHULZ & PARTNER, 1999: Kosten und Nutzen massvoll verdichteter Siedlungen

[19] FROHMUT GERHEUSER W., JEAN-CLAUDE PERRET-GENTIL, 1993: Gewerbeentwicklung und Gewerbepolitik in den schweizerischen Grossstädten, Bericht 19 des NFP "Stadt und Verkehr"

So erstaunt es nicht, dass die Zahl der Beschäftigten im Kanton Basel-Stadt zwischen 1985 und 1998 insgesamt um rund 14'000 Personen abgenommen hat, trotz der Zunahme der Zahl im Dienstleistungssektor beschäftigten Personen um knapp 3'000. Zwei Drittel dieses Zuwachses sind auf die Zunahme der zentrumsbezogenen Dienstleistungen Verkehr und Nachrichtenübermittlung[20] sowie das wertschöpfungsstarken Kredit- und Versicherungsgewerbe zurückzuführen. In diesen beiden Dienstleistungsbereichen hat die Vormachtstellung der Stadt Basel in der Nordwestschweiz weiter zugenommen, während sie in sämtlichen übrigen Bereichen abnahm. Ob das Wachstum der Beschäftigten Dienstleistungsbereich in Basel weiter voranschreitet, ist allerdings fraglich. Zwischen 1995 und 1998 ging die Zahl der Beschäftigten in diesem Sektor um 1'800 zurück.

In der Nordwestschweiz hat die Zahl der im Dienstleistungsbereich Beschäftigten zwischen 1985 und 1998 um rund 24'000 Personen zugenommen, wobei nicht ganz 18'000 (oder jeder zweite von drei "neuen" Beschäftigten) neu im Kanton Basel-Landschaft arbeitete. Damit ist der Dienstleistungssektor zum dominanten Arbeitsbereich Im Kanton Basel-Landschaft geworden. Neue Dienstleistungsbetriebe entstanden vor allem im ersten Agglomerationsring um die Stadt Basel (Leimental, Birseck, Achse Birsfelden - Pratteln). Dieser Raum, in dem die Wohnbevölkerung zwischen 1985 und 1998 mit rund 158'000 Einwohnern etwa konstant geblieben ist, weist im gleichen Zeitraum per Saldo ein Wachstum der Beschäftigten von 60'000 auf über 70'000 Personen auf[21]. Mit über 12'000 zusätzlichen Beschäftigten im Dienstleistungssektor hat somit der erste Agglomerationsgürtel gegenüber 1985 mehr als die Hälfte sämtlicher neuen Beschäftigten der Nordwestschweiz aufgenommen, wobei dies insbesondere im Bereich Handel (Grosshandel, Detailhandel) oder Reparatur von Automobilen[22]., auf Kosten der Stadt Basel[23] ging. Weitere wichtige Wachstumsbranchen im Umland der Stadt Basel sind die Tätigkeitsbereiche Immobilienwesen, Vermietung, Informatik, Forschung und Entwicklung, Erbringung von Dienstleistungen für Unternehmen[24] sowie das Gesundheits- und Sozialwesen.

Die Verlagerung der Produktionsbetriebe sowie den wertschöpfungsschwächeren Dienstleistungen aus dem Zentrum ins stadtnahe Umland führt zu Mehrverkehr[25]. Einerseits nimmt dadurch die Quote des Wegpendlerverkehrs aus der Stadt Basel zu, andererseits lässt sich eine Zunahme des Tangentialverkehrs, welcher in einem hohem Masse motorisiert ist[26], beobachten. Es gibt keine Hinweise darauf, dass diese Entwicklung zu einem Stillstand kommt.

---

[20] Dazu gehören Eisenbahnverkehr, sonstiger Landverkehr, Taxis, Güterverkehr im Strassenverkehr, Transport in Rohrfernleitungen, Schifffahrt, Luftfahrt, Hilfs- und Nebentätigkeiten für den Verkehr, Reisebüros, Nachrichtenübermittlung (Postdienste, Fernmeldedienste)

[21] Auch innerhalb des Agglomerationsgürtels ist eine Konzentration der Arbeitsplätze feststellbar. Knapp 60% aller Beschäftigten des Kantons arbeiten in den Gemeinden Muttenz, Liestal, Pratteln, Münchenstein, Reinach und Allschwil

[22] Abschnitt G bzw. Abteilungen 50-52 gemäss Nomenclature Générale des Activités économiques (NOGA), wie sie in den Betriebszählungen 1985 und 1995 angewendet wurden

[23] Betriebszählungen 1985, 1995

[24] Abschnitt K bzw. Abteilungen 70-74 gemäss Nomenclature Générale des Activités économiques (NOGA), wie sie in den Betriebszählungen 1985 und 1995 angewendet wurden

[25] Die Pendlerdaten der Volkszählung 2000, die zum Zeitpunkt des Berichtsabschlusses leider noch nicht vorliegen, könnten hier wertvolle Hinweise geben, insbesondere auch zum Modalsplit.

[26] STATISTISCHES AMT BL, 1992: Auswertung der Pendlerdaten aus den Volkszählungen 1980 und 1990: Die Analyse der Pendlerstatistiken 1980 und 1990 zeigt, dass sich in diesem Zeitraum gesamtkantonal der Modal Split zugunsten der öffentlichen Verkehrsmittel verbessert hat. Dies ist in erster Linie auf das erheblich erweiterte Angebot und die stark verbesserte Benützung der öffentlichen Verkehrsmittel im Bezirk Arlesheim zurückzuführen sowie auf die Tatsache, dass Basel als Arbeitsplatzstandort für den ländlichen Raum zwischen 1980 und 1990 an Bedeutung zugenommen hat. Werden allerdings die Verkehrsmittel der Wegpendler für die Pendlerdestinationen ohne den Standort Basel betrachtet, so veränderte sich im ländlichen Raum der Modal Split zwischen 1980 und 1990 zum Teil deutlich zugunsten des motorisierten Individualverkehrs.

115 Bildung neuer Teilzentren in Autobahngemeinden des ersten Agglomerationsgürtels. Folgen für die historischen, traditionellen Zentren und die ländlichen Gemeinden

Mit dem Begriff Zentrum[27] verbinden wir räumliche und soziale Dichte, grosse Vielfalt und gute Erreichbarkeit unterschiedlicher Funktionen sowie hohe Dichte an wirtschaftlichen Tätigkeiten. Eine Notwendigkeit zur räumlichen und sozialen Dichte gibt es heute allerdings je länger je weniger. Das Auto und vor allem auch die moderne Kommunikationstechnologie ermöglichen die allmähliche Auflösung der ökonomischen Einheit Stadt. Nicht nur die Bevölkerung wandert aus den historischen Zentren Basel, Liestal und Laufen ab, mit ihnen auch wichtige zentralörtliche Dienstleistungen und Einrichtungen. Entsprechend finden wir im Bereich des Detailhandels, der Unterhaltungs- Sport- und Kulturbranche eine beträchtliche Abnahme der Bedeutung der klassischen Zentren bei gleichzeitiger starker Zunahme der Bedeutung der Gemeinden im ersten Agglomerationsgürtel. Der Bedeutungsverlust der historischen Zentren erstreckt sich aber nicht nur auf den Bereich der privaten zentralörtlichen Dienstleistungen. Auch für das Gesundheits- und Sozialwesen, das Unterrichtswesen, die Verkehr- und Nachrichtenübermittlung sowie der Bereich Forschung und Entwicklung nimmt die Bedeutung der traditionellen Zentren ab.

Je mehr sich der städtische Raum mit seinen diversen Funktionen ausbreitet, d.h. je stärker die Tendenzen zur Dezentralisation und Desurbanisation werden, umso wichtiger werden die Knotenpunkte der Mobilität. Insbesondere an den Kreuzungspunkten und Ausfahrten von Autobahnen siedelt sich der Detailhandel mit grossen Einkaufszentren und Fachmärkten an. Diese Standorte sind aber auch attraktiv für die neuen Unterhaltungs-Konzepte. Einkaufen und Kinovergnügen, aktiv Sport treiben oder Sportveranstaltungen besuchen, Essen und Trinken, möglichst alles an einem Ort vereint. An dafür geeigneten Lagen besteht auch der Wunsch, Büroarbeitsplätze oder Wohnnutzungen in das Mischkonzept einzubauen.

Diese generelle Entdichtung, die Auflösung der alten Zentren sowie die Entstehung neuer spezifischer zentraler Einrichtungen an den Knotenpunkten des motorisierten Individualverkehrs[28] hat verschiedene Konsequenzen. Einerseits können sie zur Attraktivität einer Gemeinde oder sogar Region beitragen. Andererseits führen sie aufgrund der zunehmenden tangentialen Verkehrsbewegungen zu einer weiteren Zunahme des motorisierten Verkehrs sowie zu einem Bedeutungsverlust der Zentrumsgemeinden. Gleichzeitig verschlechtern sich durch diesen Strukturwandel die Voraussetzungen für den öffentlichen Verkehr, welcher auf hohe Dichte angewiesen ist, was wiederum Impulse für den motorisierten Verkehr setzt und weiter das Interesse an Dienstleistungs- und Versorgungseinrichtungen an autozugänglicheren Standorten weckt.

Folgen dieses Stadt-Land-Prozesses sind auch im ländlichen Raum zu beobachten. In sechs Gemeinden des Kantons, allesamt mit einer Bevölkerung von unter 700 Einwohnern, sind die Dorfläden zwischen 1985 und 1995 verschwunden[29]. Schreitet diese Entwicklung weiter voran, und davon ist auszugehen, ist auch die Grundversorgung mit Gütern des täglichen Bedarfs in den kleinen Gemeinden des ländlichen Raums längerfristig nicht mehr gesichert.

116 Die Zahl der Siedlungsbrachen nimmt zu

Die Verlagerung der Produktion ins Ausland und der generelle Rationalisierungsdruck führen dazu, dass auch in unserer Region zunehmend Industrie- und Gewerbeflächen frei werden (Siedlungsbrachen). Gleichzeitig steigt die Bedeutung des Dienstleistungssektors[30].

Dieser Prozess der Tertiärisierung sowie der strukturellen Veränderungen des Arbeitsmarkts wird unvermindert weitergehen[31]. Es ist davon auszugehen, dass bis ins Jahr 2015 ein gene-

---

[27] Unter dem Begriff Zentrum verstehen wir hier einen zentralen Ort bzw. eine Zentrumsgemeinden. Zentrumsgemeinden zeichnen sich durch eine Vielfalt verschiedener zentralörtlicher Funktionen sowie eine gute Erreichbarkeit vom Umland her aus.

[28] man spricht hier auch von der "räumlichen Fragmentierung" zentralörtlicher Funktionen

[29] vgl. Betriebszählungsergebnisse 1985 und 1995

[30] Statische Daten über brachgefallene Betriebe liegen nicht vor.

reller Rückgang der Betriebe und Arbeitsplätze um 10 - 13% zu beobachten sein wird, mit Schwerpunkt in den Bereichen Industrie und Gewerbe. Die begleitende Zunahme der Siedlungsbrachen wird sich nicht mehr wie in den achtziger Jahren vor allem im Stadtkanton, sondern vermehrt auch in der Agglomeration abspielen und daher auch verstärkt unseren Kanton treffen.

Die Umnutzung dieser Brachen ist aus verschiedenen Gründen erwünscht. Aus raumplanerischer Sicht kann damit ein Beitrag zur haushälterischen Nutzung der verfügbaren Siedlungsfläche geleistet werden. Für die Betriebe besteht die Möglichkeit, Areale und Gebäude gewinnbringend zu veräussern oder sich regelmässige Einkünfte durch Baurechts- oder Mieteinnahmen zu sichern. Für die neuen Nutzer stehen z.T. Areale an attraktiver Lage zur Verfügung.

Die Umnutzung von Siedlungsbrachen ist allerdings nicht immer unproblematisch. Die neue Nutzung kann mit einem verstärkten Verkehrsaufkommen (z.B. bei Einkaufszentren, Freizeit- und Vergnügungseinrichtungen) verbunden sein. Es können sich Konflikte mit dem geltenden Zonenrecht und den Ansprüchen der umliegenden Betriebe ergeben (z.B. Sicherheitsaspekte bei Wohnvorhaben, Einschränkung der Entwicklungsmöglichkeiten). Die Standorte können durch die industrielle/gewerbliche Tätigkeit mit Schadstoffen belastet sein, was sowohl für den Verkäufer als auch für den potentiellen Käufer ein grosses Mass an Unsicherheit mit sich bringt und die Umnutzung von Siedlungsbrachen oft verzögert.

Das Problem der belasteten Standorte muss daher in einer frühen Phase angegangen und schrittweise abgeklärt werden, um allfällige Nutzungseinschränkungen oder Kosten im Zusammenhang mit Sanierungen rechtzeitig berücksichtigen zu können. Bei koordinierter Planung lassen sich aber in den meisten Fällen Lösungen finden, bei denen Schutz und Nutzung vernünftig aufeinander abgestimmt sind und somit die Umnutzung auch finanziell attraktiv bleibt.

Den Gemeinden kommt im Rahmen der Arbeitsplatzplanung eine wichtige Stellung zu. Sie müssen die möglichen Nachnutzungen rechtzeitig festzulegen und konfliktträchtige Nutzungen möglichst ausschliessen. Auf diese Weise schaffen sie Rechtssicherheit und helfen mit, unnötig lange Verfahrenswege zu vermeiden. Der Kanton seinerseits muss möglichst rasch die nötige Information über allfällige Belastungen des Untergrundes bereitstellen (Kataster der belasteten Standorte), damit diese Kenntnisse frühzeitig in die Planung einbezogen werden können.

117 Gebiete mit wirtschaftlichem Entwicklungspotential weisen im Regelfall keine hohe Standortsicherheit auf

Gebiete mit wirtschaftlichem Entwicklungspotential sind hochwertige und/oder zentral gelegene Arbeits- und Mischgebiete. Es sind im wesentlichen Zentrumsgebiete, Gebiete im Bereich attraktiver OeV-Umsteigeknoten, insbesondere von Bahnhofsgebieten, sowie grossflächig verfügbare Arbeitsgebiete mit erheblichen Nutzungsreserven und hohen Standortqualitäten.

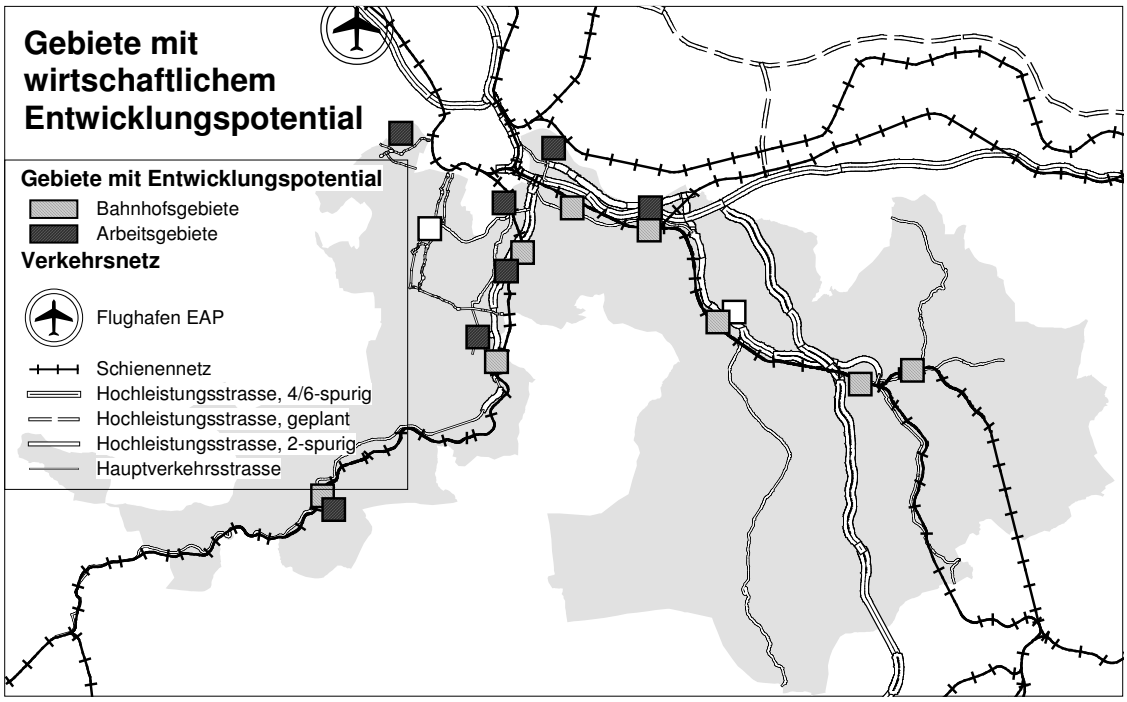
Zentrumsgebiete sowie Gebiete im Bereich attraktiver OeV-Umsteigeknoten weisen häufig eine sehr gute Infrastrukturausstattung auf. Sie verfügen über eine attraktive Erschliessung durch den öffentlichen Verkehr sowie über eine ausreichende Grunderschliessung für den MIV. Die Arbeitsplatzgebiete sind durch ein erhebliches Nutzungspotential (unüberbaute Flächen, Siedlungsbrachen) gekennzeichnet. Sie liegen nahe bei einem Anschluss des überörtlichen Verkehrsnetzes und können ohne grosse Beeinträchtigung von Wohngebieten erreicht werden. Aufgrund ihrer Nähe zu attraktiven und dichten Wohngebieten ist die Erreichbarkeit mit dem ÖV, Velo und zu Fuss häufig gegeben. Allenfalls sind sie mit MIV oder ÖV noch zu erschliessen.

Häufig fehlen in den Gebieten mit wirtschaftlichem Entwicklungspotential jedoch wesentliche Voraussetzungen zur Ausschöpfung ihres Potentials:

Moderne Betriebe, seien dies nun Produktions- oder Dienstleistungsbetriebe, stellen in der Regel hohe Anforderungen an das Arbeitsplatzumfeld. Zu diesen Anforderungen gehört, dass die mögliche Nutzung der unmittelbaren Nachbarschaft bekannt sein muss. Es kann für einen Betrieb eine entscheidende Standortfrage sein, ob die in der Nachbarschaft möglichen Betriebe

[31] PROGNOS, 1998: Arbeitsplatzperspektiven für die Nordwestschweiz, Untersuchung im Auftrag der Regionalplanungsstelle beider Basel.

mit dem eigenen Betrieb "verträglich" sind. Gerade in Arbeitsgebieten, in welchen eine grosse Bandbreite an unterschiedlichen Betrieben besteht und/oder zonenrechtlich zugelassen sind, besteht diese Problematik. Davon betroffen sind insbesondere die Arbeitsgebiete Pratteln, Birsfelden und Laufen.



Gleichzeitig müssen auch - mit Blick auf eine möglichst kurze Realisierungszeit der Projekte - möglichst viele Randbedingungen im Zusammenhang mit den Realisierungsmöglichkeiten bekannt sein. Da die Gebiete mit Entwicklungspotential häufig an Standorten liegen, welche eine hohe Luft- und Lärmvorbelastung aufweisen oder sich hier Betriebe, die unter die Störfallverordnung fallen, niedergelassen haben, tauchen allfällige Restriktionen für spezifische Nutzungen erst während Sondernutzungsplan- oder Baubewilligungsverfahren im Zusammenhang mit der Umweltverträglichkeitsprüfung auf. Werden zusätzlich noch Rechtsmittel ergriffen, dauern die Verfahren unerträglich lange. Davon betroffen sind insbesondere die Arbeitsgebiete Pratteln sowie die Bahnhofsgebiete (hohe Lärmbelastung).

Einige dieser Gebiete weisen zudem eine ungenügende Anbindung an das regionale Strassennetz (Arbeitsgebiete Allschwil, Laufen), das ÖV-Netz (Arbeitsgebiete Pratteln, Laufen, Dreispitz) oder gar eine ungenügende interne Erschliessung auf (Pratteln, Laufen).

Sollen die Gebiete mit wirtschaftlichem Entwicklungspotential im Sinne der Grundzüge der Raumordnung Schweiz optimal genutzt werden können, sind nicht unerhebliche Leistungen durch die öffentlichen Hand erforderlich. Diese betreffen bei den kantonalen Behörden Erschliessungsleistungen, bei den kommunalen Behörden ortsplanerische Leistungen zur Erhöhung der Standort- und Rechtssicherheit. Da beide Handlungsbereiche einander bedingen, sind zweifelsohne gemeinsame Anstrengungen nötig.

12 Siedlungsausstattung

121 Geringer Bedarf an neuen Flächen für kantonale öffentliche Bauten und Anlagen

Die öffentlichen Bauten und Anlagen umfassen im wesentlichen die Bauten und Anlagen der Schulen, der Spitäler, der Verwaltungen, des Sports sowie spezifische Kulturbauten und -anlagen (z.B. Museen).

Im Zusammenhang mit der neue Bildungsgesetzgebung steht bei *Schul- und Schulraumplanung* zur Zeit die Neukonzeption der *Sekundarstufe I*, umfassend die Realschule, die Sekundarschule und das Progymnasium, an. Dabei sollen die bisher kommunalen Realschulen und die entsprechenden Schulbauten durch den Kanton übernommen und zusammen mit den bestehenden Real- und Sekundarschulen unter Beachtung optimaler Schulwege zu neuen Sekundarschulstandorten zusammengeführt werden. Der Bedarf an zusätzlichen Schulbauten an den dafür vorgesehenen Standorten ist voraussichtlich gering[32]. Auf der *gymnasialen Stufe* ist der Bedarf an Schulbauten weitgehend gedeckt. Einzig im Oberbaselbiet und in Laufen ist als Folge der Bevölkerungsentwicklung bzw. der Zunahme des Übergangsquotienten noch mit zusätzlichen Raumbedarf zu rechnen. Hier muss entschieden werden, ob das Gymnasium Liestal weiter ausgebaut oder ein neuer Standort für ein Gymnasium Sissach oder Gelterkinden festgesetzt werden soll. Im weiteren steht eine Projekt der Heilpädagogischen Schule Liestal an.

Die *Fachhochschule beider Basel* (FHBB) konzentriert sich auf zwei Standorte, Muttenz für den Bereich Technik, Basel für den Bereich Wirtschaft (künftig Euroville Bahnhof SBB). Genauere Angaben über den künftigen Bedarf und die Standorte der Bauten können nach Abschluss der Koordination mit den FH Aargau und Solothurn im Rahmen der FH Nordwestschweiz gemacht werden. Flächenreserven für eine allfällige Verbreiterung der Ausbildungspalette sind am Standort Muttenz vorhanden.

Das Ergebnis der *Spitalplanung beider Basel* zeigt die gemeinsame Spitalliste für die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft per 1. Januar 1998[33]. Aufgrund dieses Ergebnisses ist die Spitalversorgung im Kanton Basel-Landschaft mit den im Kanton bestehenden Spitälern und den ausserkantonalen Vertragsspitälern langfristig gesichert.

Im Bereich *Kultur* befindet sich das Projekt für den Bau der Kantonsbibliothek am Bahnhof Liestal in Bearbeitung. Es handelt sich dabei um den Umbau des Lagerhauses einer ehemaligen Weinhandlung. Mit dem Kunsthaus Baselland in Muttenz, dem Kantonsmuseum in Liestal und dem Römermuseum in Augst ist der Bedarf an grösseren kantonalen Bauten und Anlagen für kulturelle Zwecke mittel- bis langfristig abgedeckt[34].

Die *zentrale kantonale Verwaltung* konzentriert sich zu einem wesentlichen Teil auf ein grösseres Areal westlich des Zentrums Liestal entlang der Rheinstrasse. Landreserven für weitere Gebäudekomplexe sind hier vorhanden.

Insgesamt besteht somit ein geringer Bedarf an Flächen für neue kantonale öffentliche Bauten und Anlagen. Dieser kann in den meisten Fällen innerhalb der rechtskräftigen Zonen für öffentliche Werke und Anlagen gedeckt werden kann. Hingegen fehlen Flächen, wenn verschiedene Funktion der kantonalen oder Bundesverwaltung (z.B. kant. Gericht und Gefängnisse, Bundesverwaltungsgericht etc.) in andere Zentren des Kantons ausgelagert werden sollen.

122 Vom Industrie- und Gewerbegebiet zum multifunktionalen Arbeitsplatzgebiet

Die Verteilung der Arbeitsstätten und Beschäftigten auf die Bauzonen zeigt, dass die Hälfte aller Beschäftigten und sogar drei Viertel aller Arbeitsstätten ausserhalb der Industrie- und Gewerbegebiete liegen. Allein in den Wohngebieten, welchen primär die Wohnfunktion zugedacht ist, befindet sich ein Viertel aller Arbeitsstätten, obwohl nach 1995 die Zunahme der Arbeitsstätten und Beschäftigten in den Industrie- und Gewerbegebieten ausserordentlich stark war[35].

Die rasante Tertiärisierung hat auch grossen Einfluss auf die Industrie- und Gewerbegebiete selbst. Innert zehn Jahren hat sich hier die Zahl der Beschäftigten und Arbeitsstätten verdoppelt[36]. So gehören dort heute bereits mehr als zwei von fünf Arbeitsplätzen dem Dienstlei-

---

[32] EKD,1999: Sekundarstufe 1: Bildung der Schulkreise und Schulraumnutzung (Entwurf)

[33] Gemeinsame Spitalliste für die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft per 1. Januar 1998. In: Amtsblatt Nr. 46 vom 13. November 1997 des Kantons Basel-Landschaft

[34] Nach Auskunft des Kantonsarchitekten und seiner Stellvertreterin

[35] DEGEN, Hannes, 1999: Baulandverbrauch sowie Entwicklung der Beschäftigten und Arbeitsstätten in den Industrie- und Gewerbezonen des Kantons Basel-Landschaft 1985 bis 1995

[36] Der Beschäftigtenzuwachs im Dienstleistungssektor in den Industrie- und Gewerbegebieten verteilt sich wie folgt auf die verschiedenen Branchen (100% = rund 12'000 Beschäftigte): Grosshandel, Handelsvermittlung, Autohandel

stungssektor[37] an, auch wenn teilweise eine Verlagerung der Arbeitsplätze des 2. Sektors von den Wohn-, Wohn- und Geschäfts- sowie Kerngebieten in die Industrie- und Gewerbegebiete stattfand. Je näher die Gemeinden bei Basel sind, umso höher ist erwartungsgemäss der Anteil der Arbeitsplätze im Tertiärsektor.

Ausbreitung immissionsempfindlicher Dienstleistungsbranchen in Industrie-/Gewerbezonen[38]

	Arbeitsstätten in der I/G-Zone		Beschäftigte in der I/G-Zone		Anteil Beschäftigte in der I/G-Zone am Branchentotal	
Branche	1985	1995	1985	1995	1985	1995
Dienstleistungen für Unternehmen; Immobilien; Informatik; Forschung u. Entwicklung.	58	275	504	2'930	15%	38%
Gesundheits- und Sozialwesen	5	36	51	688	0.9%	7.6%
Kredit- und Versicherungsgewerbe	6	26	25	382	1.6%	19%
Übriger Tertiärsektor	588	976	9'202	15'070	31%	41%
Sekundärsektor	517	723	26'642	27'005	72%	77%
Total I/G-Zone	1'174	2'036	36'424	46'075	47%	51%

Damit verlieren die Industrie- und Gewerbegebiete allmählich ihre ursprüngliche Funktion, emissionsreiche Betriebe aufzunehmen und durch diese Funktionstrennung zur Qualitätssteigerung von Wohngebieten beizutragen. Folglich kann nicht mehr von Industrie- und Gewerbegebieten im eigentlichen Sinn gesprochen werden, sondern von multifunktionalen Arbeitsplatzgebieten.

Dieser Funktionswandel führt aber zu verschiedenen Konflikten, insbesondere in Industriegebieten, in welchen stark störende Betriebe zugelassen sind. Aufgrund der Umweltschutzgesetzgebung gelten dort für stark störende Betriebe höhere Auflagen, wenn Betriebe mit erhöhten Anforderungen an Lärm- und Schadstoffemissionen in ihre unmittelbare Nachbarschaft ziehen. Dies kann unter Umständen die Existenz stark störender Betriebe gefährden.

123 Der Detail- und Fachhandel zieht aus dem Ortszentrum in das autozugänglichere Industrie- und Gewerbegebiet

Zu den Branchen, deren Standort sich aus den Wohn-, Wohn- und Geschäfts- sowie Kerngebieten in die Industrie- und Gewerbegebiete verlagerte, gehören insbesondere Verlags-/Druckgewerbe/Papierindustrie, Baugewerbe, Grosshandel sowie Detailhandel/Reparaturgewerbe. Aus raumplanerischer Sicht ist eine solche Entwicklung bei den drei zuerst genannten Branchen zu begrüssen, weil sie tendenziell zu einer Verminderung der Belastung durch Industrie- und Gewerbelärm in den Gebieten mit Wohnnutzung führt. Anders sieht es hingegen beim Detailhandel/Reparaturgewerbe[39] aus. Diese Branche dient wie andere Dienstleistungsbranchen[40] der direkten Versorgung der Bevölkerung mit Gütern und Dienstleistungen.

---

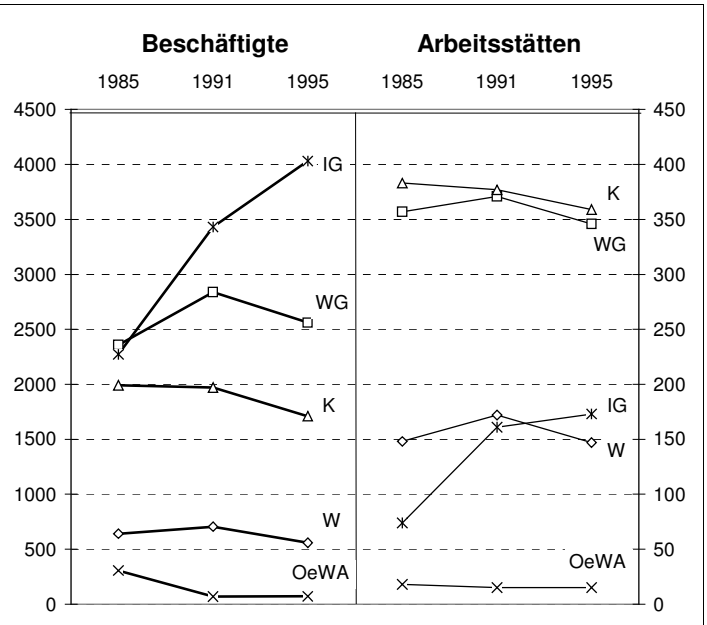
u. Reparatur (26%); Immobilien, Informatik, Forschung u. Entwicklung, Dienstleistungen für Unternehmen (26%); Detailhandel und Reparaturgewerbe (19%); Gesundheits- und Sozialwesen (7%); Kredit- und Versicherungsgewerbe (4%)

37 1985 war es gerade jeder Vierte

38 DEGEN, Hannes, 1999: Baulandverbrauch sowie Entwicklung der Beschäftigten und Arbeitsstätten in den Industrie- und Gewerbezonen des Kantons Basel-Landschaft 1985 bis 1995. Es ist anzumerken, dass in dieser Studie rund 3/4 aller Betriebe untersucht wurden. Die absoluten Zahlen sind somit nicht mit den Ergebnissen der Betriebszählungen für den Gesamtkanton identisch. Die relativen Zahlen hingegen sind repräsentativ

39 Zum Reparaturgewerbe gehören weniger als 5% der Beschäftigten und weniger als 15% der Betriebe dieser Branche

40 Weitere auf die Versorgung der Bevölkerung ausgerichtete Dienstleistungsbranchen sind z.B. die persönlichen Dienstleistungen oder das Gesundheitswesen



Veränderung der Arbeitsstätten- und Beschäftigtenzahlen im Detailhandel-/Reparaturgewerbe nach Nutzungszonen[41]

W	=	*Wohnzonen*
WG	=	*Wohn- und Geschäftszonen*
K	=	*Kernzonen*
IG	=	*Industrie- und Gewerbezonen*
OeWA	=	*Zonen für öff. Werke u. Anlagen*

Um eine möglichst umwelt- und sozialverträgliche Versorgung zu ermöglichen, sind entsprechende Betriebe an Standorten erforderlich, welche in unmittelbarer Nähe von Wohngebieten liegen, über eine gute OeV-Anbindung verfügen und an denen sich bereits andere branchennahe Betriebe befinden. Auf diese Weise werden die Versorgungswege minimiert, und die Einkäufe können vermehrt auch ohne Auto erledigt werden. Die in dieser Hinsicht günstigsten Standorte befinden sich zumeist in Kern- und Zentrumszonen. Die Entwicklung im Detailhandel/Reparaturgewerbe zeigt nun aber, dass sowohl die Zahl der Beschäftigten als auch die der Arbeitsstätten zwischen 1985 und 1995 in den Wohn-, Wohn- und Geschäfts- sowie in den Kerngebieten abnahm, während in der Industrie- und Gewerbegebieten beide Grössen zunahmen. Als Folge dieser Entwicklung hat der Anteil an Beschäftigten in der Industrie- und Gewerbegebieten beim Detailhandel/Reparaturgewerbe zwischen 1985 und 1995 von 30% auf 45% zugenommen, d.h. fast jeder zweite Beschäftigte im Bereich Detailhandel/Reparaturgewerbe arbeitet heute in einem Industrie- oder Gewerbegebiet. Dies betrifft heute noch weitgehend den Non-Food-Bereich. Doch zeichnen sich Tendenzen ab, auch den Food-Bereich sowie weitere kundenorientierte Betriebe aus dem Freizeitbereich aus den Zentren in die Industrie- und Gewerbegebiete zu verlagern[42] oder neu dort anzusiedeln.

Aus raumplanerischer Sicht ist diese Verlagerung unerwünscht, weil sie einer Verschlechterung der räumlichen Ausstattung der Zentren mit Versorgungsfunktionen und damit einen Bedeutungsverlust der Zentren nach sich zieht. Gleichzeitig verursacht diese Auslagerung kundenorientierter Betriebe an die Peripherie der Orte eine weitere Zunahme des motorisierten Verkehrs, weil die Industrie- und Gewerbegebiete häufig keine attraktiven OeV-Verbindungen aufweisen. Bei Fachmärkten kann eine Verlagerung in Gebiete mit Autobahnnähe unter bestimmten Rahmenbedingungen zweckmässig sein. Dies ist der Fall, wenn es sich um Güter für den mittel- und vor allem langfristigen Bedarf (z.B. Möbel) handelt.

---

41 DEGEN, Hannes, 1999: Baulandverbrauch sowie Entwicklung der Beschäftigten und Arbeitsstätten in den Industrie- und Gewerbezonen des Kantons Basel-Landschaft 1985 bis 1995

42 vergleiche dazu die Wachstumsbranchen in den Industrie- und Gewerbegebieten (Fussnote [20]).

13 Siedlungsqualität

131 Ortsbilder durch das Agglomerationswachstum gefährdet

Mit dem Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS), welches für den Kanton Basel-Landschaft am 1.1.1995 in Kraft trat, wurden durch den Bund Grundlagen geschaffen, welche Aussagen über die Bedeutung der Ortsbilder (lokale, regionale, nationale Bedeutung) machen. Im Kanton Basel-Landschaft weisen zur Zeit 24 Gemeinden Ortsbilder von nationaler sowie 33 Gemeinden Ortsbilder von regionaler Bedeutung auf. Hinzu kommen noch einige Spezialfälle. Die im Rahmen des ISOS gemachten Vorgaben zu diesen Ortsbildern sind von sämtlichen Bundesbehörden im Falle von Bauvorhaben vollumfänglich zu berücksichtigen.

Gut erhaltene Ortsbilder bieten die Grundlage für anspruchsvolle Architektur, welche die Identifikation der Einwohner mit ihrer Gemeinde fördert. Anders als in den übrigen Gemeinden bietet sich hier das "individuelle Wohnen" als Wohnqualität an. Damit wird die Attraktivität dieser Gemeinden erhöht.

Rund die Hälfte der Ortsbilder von nationaler und regionaler Bedeutung werden bereits mit Schutzbestimmungen (erweiterte Kernzonenplanungen) im Sinne von Art. 17 RPG geschützt so dass deren Erhalt - auch bei kommunalen oder kantonalen Bauvorhaben - langfristig gesichert ist. Die übrigen Ortsbilder von nationaler und regionaler Bedeutung unterliegen nicht oder nur in ungenügend Masse einem entsprechend notwendigen Schutz. Diese ungeschützten Ortsbilder befinden sich vornehmlich im ländlich geprägte Raum, also genau dort, wo der Siedlungsdruck in den nächsten Jahren am grössten sein wird. Hinzu kommt, dass sich dort die grössten inneren Nutzungsreserven im Dorfkern befinden[43].

Dies hat zur Folge, dass in den Kernzonen die siedlungsprägenden Elemente Bausubstanz und Freiräume (Vorplätze, Hofstätten etc.) aufgrund des wachsenden Umnutzungs- und Baudrucks zunehmend gefährdet sind.

Ein beträchtlicher Teil der kantonal geschützten Kulturdenkmäler befindet sich innerhalb des Siedlungsgebiets. Durch den zunehmenden Nutzungsdruck, insbesondere auf die Frei- und Aussenräume entstehen Substanzverluste, die nicht mehr rückgängig gemacht werden können.

132 Grün- und Freiräume sind wichtige Faktoren der Siedlungsqualität

Zahlreiche Faktoren wirken sich auf die Siedlungsqualität aus. Zu nennen sind dabei Lärmsituation, Erschliessungskonzeption sowie Bebauungsstruktur, d.h. die Anordnung und Kubatur der Bauten. Öffentliche oder halböffentliche Freiräume - häufig das Ortsbild prägende differenzierte Raumfolgen, Kammerungen oder unterschiedlich genutzte Strassenräume - tragen dabei als „Innenräume“ entscheidend zur Siedlungsqualität bei. Sind sie zudem unversiegelt und bestockt, übernehmen sie als Grünräume vielfältige Funktionen für Flora, Fauna und Erholung. Im weiteren tragen sie dann entscheidend zu einer besseren bioklimatischen Situation bei.

Eine auf den Quartiertyp zugeschnittene Freiraumkonzeption, die sich zum Ziel setzt, die Freiräume zu erhalten, zu erweitern, aufzuwerten, zurückzugewinnen und zu vernetzen, bringt somit einen Nutzen im Bereich obgenannter Funktionen. Ein attraktives Wohnumfeld und eine ausreichende Versorgung mit adäquaten Freiräumen steigert den Wert der Siedlungen und trägt gleichzeitig dem ökologischen Ausgleich (gesetzlicher Auftrag) Rechnung. Die Massnahmen sind zudem mit geringem Aufwand und ohne Verlust an baulicher Nutzung realisierbar.

Insbesondere bei Agglomerationsgemeinden besteht diesbezüglich ein grosser Aufwertungsbedarf.[44]

---

[43] WOHNSTADT, 1996: Bauliche Verdichtung im Kanton Basel-Landschaft; Ermittlung der Flächenreserven innerhalb des bebauten Gebietes

[44] SCHWARZE, M., RÜDISÜLI H.-P., 1992: Nationales Forschungsprogramm Stadt und Verkehr, Bericht 29

133 Weiterhin Handlungsbedarf bei Lärmvorsorge und Lärmsanierung

Die hauptsächlichsten *Lärmprobleme* werden durch den Verkehr (Strassen-, Schienen-, Luftverkehr) verursacht. Der durch den *Strassenverkehr* verursachte Lärm konzentriert sich im wesentlichen auf die National- und Kantonsstrassen, wo das Verkehrsaufkommen pro Jahr im Schnitt 1 - 2.5 % zunimmt. Während die Nationalstrassen weitgehend durch Lärmschutzwände saniert sind, besteht bei den Kantonsstrassen noch Handlungsbedarf. Rund 15'000 Personen im Kanton, die grösstenteils in den Haupttälern leben, haben gemäss Lärmschutzverordnung Anspruch auf Sanierung[45]. Solche sind in einigen stadtnahen Gemeinden des Leimdentals und Birseck bereits im Gange. Zudem können die wesentlichsten Lärmprobleme im Ergolztal durch die Strassenprojekte Umfahrung Sissach sowie Anschluss der J2 an die N2/3 gelöst werden. Zusätzlicher Handlungsbedarf ergibt sich möglicherweise im Laufental. Ausserdem ist mit zusätzlichen Lärmbelastungen bzw. Lärmsanierungskosten bei einer Lockerung oder Aufhebung des Nachtfahrverbots von LKWs zu rechnen.

Im Bereich des *Schienenverkehrs* sind mit bezüglich Lärm vor allem die Ergolzlinie sowie die Rheintallinie[46] problematisch. Diese gehören zu den am stärksten belasteten Strecken der Schweiz[47]. Im Rheintal (Huckepack-Korridor) ist das Plangenehmigungsverfahren für Lärmschutzwände bereits eingeleitet worden. Die Erstellung der Lärmschutzwände ist auf das Jahr 2002/2003 vorgesehen. Anders sieht es entlang der Ergolzlinie (Pratteln - Olten) aus. Diese Strecke liegt hinsichtlich der Sanierungspriorität gesamtschweizerisch zwar auf Rang 4[48], und soll - als Zufahrtsstrecke zum Lötschberg - 2008 saniert sein. Heute verkehren auf der Ergolzstrecke täglich gegen 300 Züge, davon - lärmmässig besonders relevant - 80 Güterzüge. Die SBB gehen davon aus, dass bis 2010 die Zahl der Personenzüge um 30 - 50% und die Zahl der Güterzüge um über 100% zunehmen wird[49], sodass auf dieser Strecke dann täglich 400 - 450 Züge fahren. Aus raumplanerischer Sicht bedeutet dies zweierlei. Einerseits besteht das Ziel, bahnhofsnahe Gebiete zu verdichten. Andererseits muss davon ausgegangen werden, dass die Flächen der unerschlossenen Bauzonen, in denen die Planungswerte[50] überschritten sind und deshalb nicht mehr überbaut werden dürfen, zunimmt.

Auch der *Luftverkehr* ist stark im Wachstum begriffen. So betrug die jährliche Wachstumsrate der Flugbewegungen im für die Schweiz relevanten Sektor Süd seit 1994 über 10%[51]. Gemäss den vorhandenen (nachfragebasierten) Prognosen[52] bedeutet dies für den Raum Allschwil - Binningen - Bottmingen - Schönenbuch, dass sich die heute 100 Flugbewegungen pro Tag in den nächsten 20 Jahren verdoppeln werden. Was dies bezüglich Belastungsgrenzwerte bedeutet, ist zur Zeit Gegenstand einer Untersuchung des Bundesamts für Zivilluftfahrt (BAZL). Allerdings ist davon auszugehen, dass in diesem Raum trotz technischem Fortschritt (leisere Jet-Triebwerke) die Lärmimmissionen beträchtlich sein werden.

Besonderer Handlungs- und Abstimmungsbedarf ergibt sich bei Konflikten zwischen Siedlungsentwicklung und Lärmemissionen aufgrund

- des zunehmenden Luftverkehrs im Raum Allschwil, Schönenbuch, Binningen
- des zunehmenden Bahnverkehrs im Ergolztal vor allem bei gewünschten Verdichtungen und Umnutzungen in bahnhofsnahen Gebieten

---

45 GRUNER, 1997: Strassensanierung im Kanton BL

46 Die Belastungsgrenzwerte entlang der Laufental-Linie ziehen keine Sanierungspflicht nach sich

47 BUNDESAMT FÜR VERKEHR, 1998:Lärmsanierung der Eisenbahnen, Bericht der interdepartementalen Arbeitsgruppe Eisenbahnlärm (IDA-E2)

48 BUNDESAMT FÜR VERKEHR, 1998:Lärmsanierung der Eisenbahnen, Bericht der interdepartementalen Arbeitsgruppe Eisenbahnlärm (IDA-E2)

49 NORDWESTSCHWEIZERISCHE KONFERENZ DER KANTONALEN DIREKTIOREN DES ÖFFENTLICHEN VERKEHRS; SCHWEIZERISCHE BUNDESBAHNEN, 1998: Angebotskoordination Schienenverkehr Nordwestschweiz, Zwischenbericht der Arbeitsgruppe zu: Marktanalyse Basissystem Angebot im Personen- und Güterverkehr.

50 vgl. Art. 30 LSV

51 EUROAIRPORT, 1989 ff.: EAP Bulletin

52 BUNDESAMT FÜR ZIVILLUFTFAHRT, 1999, Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt, Entwurf

134 Trotz mittelfristiger Verbesserung der Luftqualität Koordinationsbedarf an Standorten mit übermässiger Luftbelastung

Hauptindikatoren für die *Luftbelastung* sind die Schadstoffe Stickstoffdioxid (NO_2), Ozon und lungengängiger Feinstaub (PM10). Hauptverantwortlich für die *Stickstoffdioxid-Konzentration* ist der motorisierte Verkehr[53]. Entsprechend sind die NO_2-Immissionen im städtisch überbauten Gebiet sowie entlang der wichtigen Hauptverkehrs- und Transitachsen im Baselbiet übermässig hoch. Obwohl nur 12% der Fläche von Basel-Stadt und Basel-Landschaft übermässig belastet sind, betrifft dies fast zwei Drittel der Bevölkerung bzw. deren Wohnorte. Im ländlichen Gebiet abseits von Hauptverkehrsachsen ist die Luftbelastung durch Stickstoffdioxid unproblematisch. Gemäss Modellrechnung, welche die Emissionen des Schwerverkehrs allerdings nicht berücksichtigen, werden die NO_2-Immissionen bis ins Jahr 2010 leicht rückläufig sein. Dies ist hauptsächlich die Folge der ab 2000/2001 in Kraft tretende Verschärfung der Abgasvorschriften (EURO3) für den Strassenverkehr und die Feuerungen. Dabei wird angenommen, dass die neuen technischen Massnahmen die wachsenden Immissionen aufgrund des Verkehrswachstums kompensieren. Ob die prognostizierte Verbesserung angesichts des stark zunehmenden Transit-Schwerverkehrs dann auch tatsächlich eintritt, ist allerdings fraglich.

Besonderer Handlungs- und Abstimmungsbedarf ergibt sich hier bei Grossprojekten (Quartierplanungen) in autobahnnahen Arbeitsplatzgebieten aufgrund der starken Vorbelastung bzw. der entsprechenden Umweltschutzgesetzgebung.

135 Die Mehrheit der belasteten Standorte befinden sich ausserhalb des Baugebiets

Belastete Standorte[54] sind Orte, deren Belastung von Abfällen stammt und die eine beschränkte Ausdehnung aufweisen. Altlasten sind mit Schadstoffen belastete Standorte, welche Mensch oder Umwelt nachweislich gefährden und die saniert werden müssen. Besteht lediglich ein Hinweis auf eine Verunreinigung des Standortes oder ist die Gefährdung von Mensch oder Umwelt noch unklar, so spricht man von einer Verdachtsfläche. Ihrer Entstehung nach werden drei Typen von Altlasten oder Verdachtsflächen unterschieden:

- *Ablagerungsstandorte* sind stillgelegte oder noch in Betrieb stehende Deponien und andere Abfallablagerungen. Ausgenommen sind Standorte, an die ausschliesslich unverschmutztes Aushub-, Ausbruch- oder Abraummaterial gelangt ist
- *Betriebsstandorte* sind Standorte, deren Belastung von stillgelegten oder nicht in Betrieb stehenden Anlagen oder Betrieben stammt, in denen mit umweltgefährdenden Stoffen umgegangen worden ist
- *Unfallstandorte* sind Standorte, die wegen ausserordentlicher Ereignisse, einschliesslich Betriebsstörungen, belastet sind

Im Kanton Basel-Landschaft umfasst der Verdachtsflächenkataster[55] der *Ablagerungsstandorte* gut 1000 Deponien und Abfallablagerungen für den alten Kantonsteil. Bei rund der Hälfte der aufgenommenen Standorte sind voraussichtlich keine lästigen oder schädlichen Einwirkungen zu erwarten, da es sich um reine Aushub- oder Bauschuttdeponien handelt. Die restlichen belasteten Standorte sind ziemlich gleichmässig über den alten Kantonsteil verteilt. Rund 25% der Standorte befinden sich im Siedlungsgebiet, rund 30% im Wald und die übrigen 45% befinden sich in der heutigen Landwirtschaftszone, in Spezialzonen sowie in den Zonen für öffentliche Werke und Anlagen ausserhalb des Baugebietes. Damit liegen 3/4 der belasteten Standorte ausserhalb des Baugebiets. Dieses weist allerdings die grösste Dichte mit rund 2 belasteten Standorten pro km^2 auf.

Mit Bezug auf die Raumplanung besteht bei Ablagerungsstandorten ein besonderer Koordinationsbedarf im Falle von Einzonungen, von Quartierplanungen im Siedlungsgebiet sowie im Falle der Ausscheidung von Spezialzonen (insbesondere zu Erholungszwecken).

---

[53] LUFTHYGIENEAMT BEIDER BASEL 1998: NO_2-Immissionen in den Kantonen BS und BL 1995-2010

[54] Art. 2 Abs. 1 der Verordnung über die Sanierung von belasteten Standorten (Altlasten-Verordnung)

[55] AMT FÜR UMWELTSCHUTZ UND ENERGIE 1988: Deponiekataster des Kantons Basel-Landschaft

Was die Betriebsstandorte angeht, besteht noch keine allgemeine Übersicht. Einzig die Schiessanlagen, welche zu diesem Typus gezählt werden können, wurden vollständig inventarisiert und mit Blick auf ihre potentielle Umweltgefährdung bezüglich Schwermetalleintrag in den Boden untersucht[56]. Im Kanton Basel-Landschaft gibt es 85 Schiessanlagen (Verdachtsflächen), wovon rund ein Viertel aufgehoben sind. Raumplanerischer Koordinationsbedarf besteht hier bei Aufhebung und Umnutzung der Schiessanlagen sowie bei allfälligen landwirtschaftlichen Nutzungseinschränkungen, welche eine Umzonung zweckmässig erscheinen lassen.

Zu den Ablagerungsstellen und Betriebsstandorten kommen rund 50 grössere *Unfallstandorte*, welche seinerzeit nicht vollständig saniert oder ungenügend dokumentiert wurden. Es ist davon auszugehen, dass der überwiegende Teil dieser Unfallstandorte in den Gewerbe- und Industriezonen zu finden sind. Mit Bezug auf die Raumplanung besteht hier ein Koordinationsbedarf bei Quartierplanungen.

136 Hohes Gefahrenpotential im Sinne der Störfallverordnung im Raum Liestal - Pratteln - Birsfelden sowie auf der N2

Wer Anlagen betreibt oder betreiben will oder Stoffe lagert, die bei ausserordentlichen Ereignisse den Menschen oder seine natürliche Umwelt schwer schädigen können, hat zum Schutz der Bevölkerung und der Umwelt die notwendigen Massnahmen[57] zu treffen. Zu diesen Anlagen gehören einerseits Betriebe, in denen bestimmte Mengen an gefährlichen Stoffen, Erzeugnissen oder Sonderabfällen vorhanden sind oder in geschlossenen Systemen gefährliche natürliche oder gentechnisch veränderte Mikroorganismen verwenden. Aber nicht nur stationäre Anlagen bergen ein Gefahrenpotential für Bevölkerung und Umwelt. Unfälle mit schweren Schädigungen können sich auch während des Transports gefährlicher Güter auf der Strassen, der Schiene oder auf dem Rhein ereignen.

Im Kanton Basel-Landschaft gibt es rund 220 derartiger, unter die Störfallverordnung fallenden Betriebe. Der überwiegende Teil davon befindet sich in Industrie- und Gewerbezonen. 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, und mehr als zwei Drittel der Betriebe zwischen Liestal, Pratteln und Birsfelden[58].

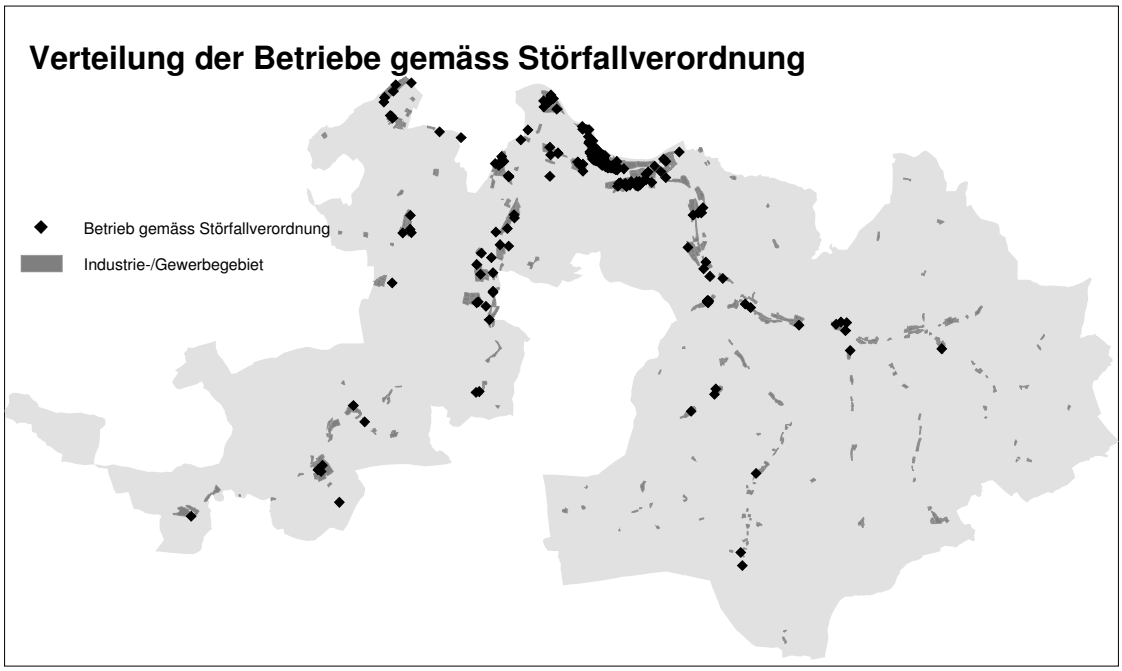
Mit dem Wandel der bestehenden Industrie- und Gewerbegebiete, in welche sich neben die bestehenden Produktionsbetriebe in zunehmendem Masse auch Dienstleistungs-, insbesondere Einzelhandels und Freizeitbetriebe, niederlassen, wird die Existenz von Betrieben mit Gefahrenpotential teilweise stark erschwert. 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 dieser Sicherheitsmassnahmen, teilweise gefährdet. Andererseits ist es auch nicht zweckmässig, aufgrund eines pauschalen Schutzes bestehender Betriebe eine Dynamik der Industrie- und Gewerbezonen generell zu verhindern. Aus raumplanerischer Sicht stellt sich deshalb die Frage, welche Gebiete grundsätzlich den bestehenden "Risikobetrieben" vorbehalten werden sollen bzw. in welchen Gebieten eine Weiterentwicklung durch Tertiärisierung und Nutzungsdurchmischung erwünscht ist.

---

[56] AMT FÜR UMWELTSCHUTZ UND ENERGIE 1995: Schiessanlagen im Kanton Basel-Landschaft unter besonderer Berücksichtigung bodenrelevanter Aspekte.

[57] Art. 10 Abs. 1 USG

[58] SICHERHEITSINSPEKTORAT: Risikokataster;



Auf rund 270 km des Verkehrsnetzes im Kanton besteht ein Transportrisiko im Sinne der Störfallverordnung. Hauptachse der Transporte gefährlicher Güter mit hohem Gefahrenpotential bildet die N2/N3. Daneben ist schwerpunktmässig auch hier das Gebiet zwischen Liestal und Birsfelden bedeutungsvoll. Es weist zwar nur 20% des für den Transport gefährlicher Güter relevanten Strassennetzes auf, aber knapp 50% der Strecken oder 23 km mit hohem Gefahrenpotential für den Menschen[59]. Allerdings bestehen für diese Streckenabschnitte aus raumplanerischer Sicht nur wenig Handlungsmöglichkeiten, weil sie in den meisten Fällen bereits von sensiblen Nutzungen, insbesondere von Wohn- und Arbeitsgebieten umgeben sind.

Raumplanerisch relevanter und damit besonders koordinationsbedürftig sind die Streckenabschnitte mit mittlerem Risiko. Sie umfassen eine Streckenlänge von insgesamt 140 km und sind vornehmlich im Laufental, Birseck, Leimental, Rheintal sowie im oberen Ergolz- und Waldenburgertal zu finden. Hier wird sich das Transportrisiko dann erhöhen, wenn in unmittelbarem Bereich dieser Strecken sensible Nutzungen, welche eine Erhöhung der Bevölkerungsdichte zur Folge haben, zugelassen werden. Eine verstärkte Abstimmung zwischen Raumplanungsamt und Sicherheitsinspektorat wird hier erforderlich sein.

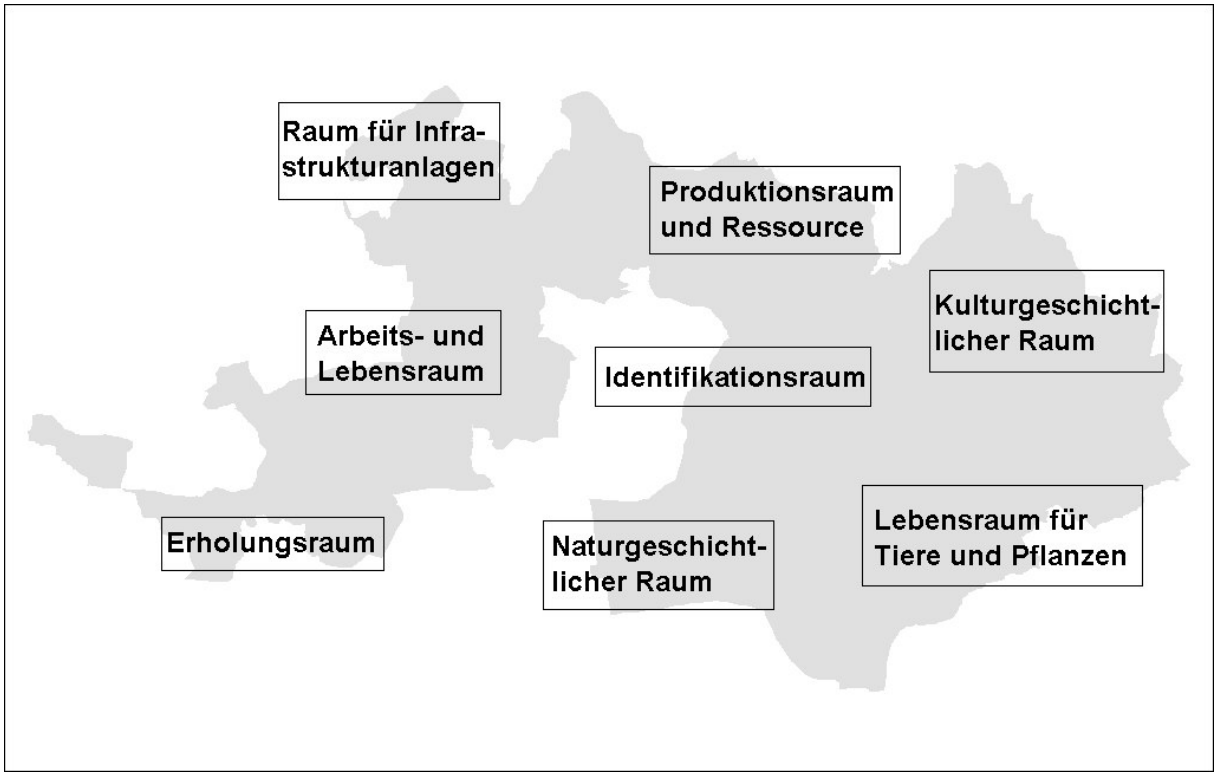
[59] SICHERHEITSINSPEKTORAT 1994: Transportrisikoanalyse Strasse Basel-Landschaft. Entsprechend aufbereitete Daten über das Schienennetz, welche die SBB zu liefern haben, liegen keine vor. Dies trifft auch für die Rheinschifffahrt zu.

2 NATUR UND LANDSCHAFT

21 Multifunktionalität

211 Multifunktionalität der Landschaft steht heute im Vordergrund

Die Landschaft ist multifunktional. Sie ist natürliche Lebensgrundlage (Boden, Relief, Wasser, Luft, Landschaftsbild etc.), Produktionsgrundlage für die Land- und Forstwirtschaft, Lebensraum für Tiere und Pflanzen, Raum für Sport, Erholung und Tourismus sowie Zeugnis der Kulturgeschichte.



Landschaft ist eine Ressource. Ressourcennutzung ist grundsätzlich nach dem Prinzip der Nachhaltigkeit zu betreiben. Für den Bereich Natur und Landschaft heisst das: Die verschiedenen Nutzungsansprüche an die Landschaft sind so zu organisieren, dass die vielfältigen Bedürfnisse unserer Gesellschaft auch in Zukunft abgedeckt werden können und nicht durch heutiges Handeln eingeschränkt oder verunmöglicht werden.

Somit trifft im gleichen Raum eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen und Schutzanliegen aufeinander. Land- und Forstwirtschaft stehen im Spannungsfeld zwischen wirtschaftlichem Druck und Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen einschliesslich der biologischen Artenvielfalt. Freizeitaktivitäten finden nicht nur flächendeckend und stetig, sondern zunehmend auch in entlegenen Gebieten statt. Die daraus resultierenden Nutzungskonflikte sind gross.

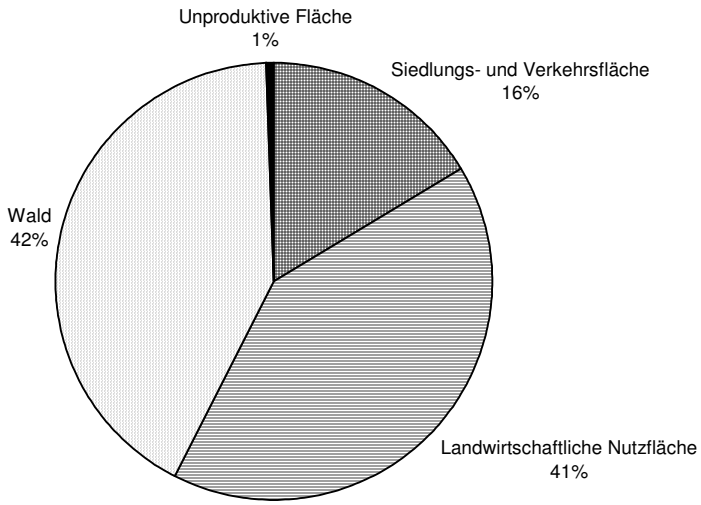
Unter dem Titel Raumplanung legt § 116 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft vom 17. Mai 1984 in Absatz 4 fest, dass die für land- und forstwirtschaftliche Nutzung gesamthaft ausgeschiedene Zonenfläche erhalten werden soll. Diese Verfassungsbestimmung stützt sich noch auf eine eher monofunktionale Betrachtungsweise, in der die Landschaft allein der Nutzung durch die Land- und Forstwirtschaft diente. Dagegen steht der "neue" multifunktionale Ansatz, gemäss dem eine Vielzahl von Nutzungsansprüchen und Schutzanliegen, sich überlagernd, im gleichen Raum aufeinandertreffen. Dieser Wandel der Sichtweisen hat sich auch im neuen Art. 16 Abs. 3 des Bundesgesetzes über die Raumplanung niedergeschlagen, der die Kantone explizit beauftragt, in ihren Planungen den verschiedenen Funktionen der Landwirtschaftszone angemessen Rechnung zu tragen.

Die Hauptaufgabe der Raumplanung im Landschaftsraum hat sich also gewandelt und beinhaltet heute insbesondere die Sicherstellung und Steuerung der Multifunktionalität der Landschaft resp. die Schaffung der räumlichen Voraussetzungen, damit die verschiedenen Funktionen der Landschaft erhalten und weiterentwickelt werden können und Nachhaltigkeit erreicht bzw. gewährleistet ist. Ein erster Schritt in diese Richtung ist im Kanton Basel-Landschaft mit der Erarbeitung des Landschaftsentwicklungskonzeptes BL (LEK BL)[60] erfolgt. Hauptprodukt des LEK BL sind kantonale Vorranggebiete. Diese bezeichnen Landschaftseinheiten, in denen die nachhaltige Sicherung und Entwicklung bestimmter Schutzgüter oder Nutzungspotenziale unter kantonalen Gesichtspunkten Vorrang erhalten sollen gegenüber anderen Schutz- oder Nutzungsinteressen. Das LEK gibt somit aus kantonaler Sicht - im Sinne einer Leitlinie - Auskunft über erwünschte oder unerwünschte räumliche Entwicklungen.

212 Druck auf die Landschaft nimmt weiter zu

Obwohl der Kanton Basel-Landschaft als Agglomerationskanton im Vergleich zu anderen Kantonen einen hohen Anteil an Siedlungs- und Verkehrsflächen aufweist, zeigt die Arealstatistik, dass der Kanton mit 83% Flächenanteil an Wald und landwirtschaftlicher Nutzfläche ebenfalls einen grossen Landschaftsanteil aufweist.

Bodennutzung nach Hauptnutzungsarten Kanton Basel-Landschaft 1994
(Quelle: Arealstatistik Schweiz 1992/97)



Das Gebiet ausserhalb der Bauzonen ist seit mehreren Jahren zunehmenden Belastungen ausgesetzt. Dabei ist unverkennbar, dass sich der grösste Druck und die grössten Konflikte auf das Gebiet zwischen dem Wald einerseits und der Siedlung anderseits konzentrieren. Diese werden in erster Linie verursacht durch:

- die Ausdehnung der Siedlungsfläche bei gleichzeitiger Abnahme der landwirtschaftlichen Nutzfläche
- die Zunahme der Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen und den dazugehörenden Betrieben sowie deren Erschliessung
- die intensivere Nutzung durch Land- und Forstwirtschaft

[60] AMT FÜR RAUMPLANUNG BL, 2000: Landschaftsentwicklungskonzept Kanton Basel-Landschaft (LEK BL) Das Landschaftsentwicklungskonzept ist eine Grundlage im Sinne von Art. 6 RPG und somit nicht verbindlich.

- die Zunahme der Freizeit- und Erholungsnutzungen

Auch indirekte Belastungen wie zum Beispiel Lärm und Luftverschmutzung tragen zur Verschlechterung der Gesamtsituation bei.

Es zeichnen sich weitere Problembereiche mit entsprechenden Wirkungen auf den Landschaftsraum ab:

- Der Preiszerfall bei den landwirtschaftlichen Produkten bewirkt einen Einkommensverlust, durch den immer mehr Landwirte gezwungen werden, ihre Betriebe umzustrukturieren, aufzugeben oder als Alternative nichtlandwirtschaftliche Nebennutzungen aufzunehmen. Diese Entwicklung stellt einerseits wichtige Aufgaben der Landwirtschaft (Nutzung und Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen, Landschaftspflege) in Frage, anderseits werden Bauten und Anlagen im Landwirtschaftsgebiet umgenutzt für gewerbliche und andere landwirtschaftsfremde Nebennutzungen.
- Weitere Verluste an landwirtschaftlicher Nutzfläche könnten sich bei Aufgabe von sogenannten Grenzertragsflächen ergeben, Flächen mit Hangneigung über 35%, die, wenn sie nicht genutzt werden, innert kurzer Zeit verbrachen und zu Wald werden.
- Schliesslich erhöht auch das revidierte Bundesgesetz über die Raumplanung[61] den Druck auf den Landschaftsraum (vgl. unten).
  Je nach Anzahl, Verteilung, Dimensionierung und Gestaltung der umgenutzten oder neuen Bauten und Anlagen muss mit grösseren Auswirkungen auf die Funktionen und das Erscheinungsbild der freien Landschaft gerechnet werden (z.B. weitere Zersiedelung, Lärmbelastung, Ausbau der Infrastruktur, optische Beeinträchtigungen).

Es wird eine der wichtigsten zukünftigen Aufgaben der Raumplanung sein, festzulegen, wie mit diesen Entwicklungen umzugehen ist resp. wo welche Nutzungen zugelassen werden oder Priorität haben sollen.

22 Funktionen der Landschaft

221 Landwirtschaft unterliegt einem starken Wandel

Aktuelle Situation der Landwirtschaft im Kanton Basel-Landschaft

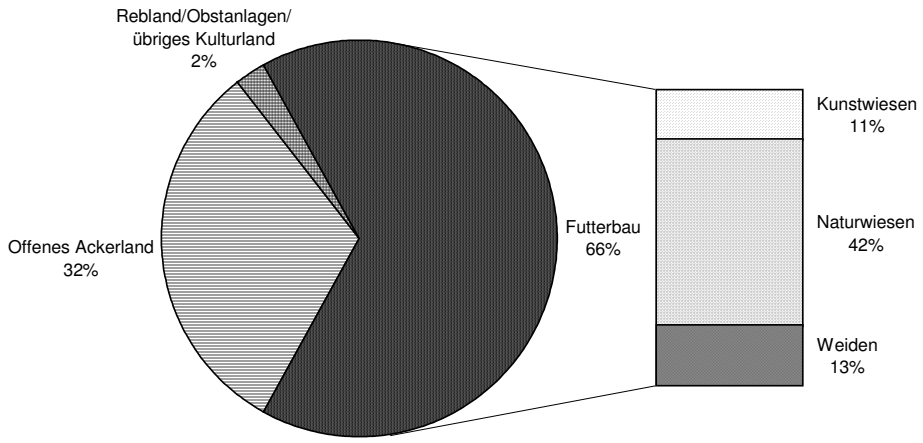
Rund 41% der Gesamtfläche des Kantons Basel-Landschaft werden landwirtschaftlich genutzt[62]. Diese landwirtschaftliche Nutzfläche dient, wie folgende Darstellung[63] zeigt, vorab dem Futterbau.

[61] Das revidierte Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) vom 20. März 1998 sowie die revidierte Verordnung über die Raumplanung (RPV) vom 28. Juni 2000 sind vom Bundesrat auf den 1. September 2000 in Kraft gesetzt worden.

[62] BUNDESAMT FÜR STATISTIK, 1998: Arealstatistik Schweiz 1992/97

[63] BUNDESAMT FÜR STATISTIK, 1996: Eidgenössische Betriebszählung 1996

Landwirtschaftliche Nutzfläche BL 1996



Im Laufe des Jahrhunderts haben sich die Anteile oft verändert: So gab es 1905 fast gleichviel offenes Ackerland wie heute (7'045 ha), 1929 wurde mit 4'179 ha ein Tiefststand, 1945 mit 8'166 ha ein Höchststand erreicht.

10% der Betriebe sind Bio-Betriebe und 85% der Betriebe werden nach den Regeln der Integrierten Produktion (IP) bewirtschaftet. Die Baselbieter Landwirtschaftsbetriebe beziehen heute einen Viertel ihres Rohertrages aus Direktzahlungen von Bund und Kanton. Es wird dabei unterschieden zwischen allgemeinen Direktzahlungen und Ökobeiträgen. Die allgemeinen Direktzahlungen sind, neben verschiedenen weiteren Auflagen, an den "Ökologischen Leistungsnachweis" (7% ökologische Ausgleichsflächen, Einhaltung der IP- oder Bio-Regeln) geknüpft. Sie umfassen insbesondere einen Flächenbeitrag von Fr. 1'200.- pro Hektare und Jahr sowie Beiträge für Nutztiere und Hangbeiträge. Drei Viertel des Rohertrages erwirtschaftet die Landwirtschaft aus dem Verkauf von Produkten. Wegen des massiven Preisrückgangs der letzten Jahre haben die Erlöse stark abgenommen. Folge davon ist eine weitere Rationalisierung mit Einsparung von Arbeitskräften, Rückgang der Zahl der Betriebe, Vergrösserung der Flächen pro Betrieb und Umnutzung von Ökonomiegebäuden.

1996 waren 2'331 Personen oder rund 2% der Erwerbstätigen vollzeitlich (= mind. 75%) in der Landwirtschaft tätig. Die Zahl der Landwirtschaftsbetriebe hat in den letzten 40 Jahren stetig abgenommen. Waren es 1955 noch 3'514 Haupt- und Nebenerwerbsbetriebe (ohne Bezirk Laufen), so waren es 1996 noch 1'268 (inkl. Bezirk Laufen)[64]. Ein Teil dieser Betriebe fiel dem Bauboom zum Opfer, der grösste Teil der landwirtschaftlichen Fläche konnte jedoch von den restlichen Betrieben übernommen werden. Eine Abnahme verzeichneten die Betriebsgrössen zwischen 1-15 ha, wobei jene Gruppe von 5-10 ha besonders hervorsticht. Sie sind für den Nebenerwerb oft schon zu gross, für den Haupterwerb jedoch zu klein. Die Zahl der Betriebe über 15 ha nahm kontinuierlich zu. 1996 betrug der Anteil der Haupterwerbsbetriebe am Total rund 72%.

Im Rahmen der 1998 durchgeführten Landschaftsbewertung Kanton Basel-Landschaft wurde auch eine Untersuchung über die Intaktheit der traditionellen Kulturlandschaft, deren Ausdehnung und Verteilungsmuster gemacht. Die traditionelle Kulturlandschaft ist aus ästhetischer, historischer und auch naturschützerischer Sicht wertvoll. Die Untersuchung zeigt, dass traditionelle Kulturlandschaften im Kanton Basel-Landschaft selten geworden sind: nur noch rund ein Zehntel der Kantonsfläche wird traditionell bewirtschaft, weitere 20% teilweise[65]. Ein gewisser

[64] STATISTISCHES AMT, 1999: Statistisches Jahrbuch 1999. 1995 wurden aufgrund von neuen Mindestnormen rund 300 Kleinstbetriebe nicht mehr erfasst.

[65] 30% kein traditionelles Nutzungsmuster, 40% Wald

Zusammenhang lässt sich zwischen der Intaktheit der traditionellen Kulturlandschaft, der Hangneigung und der Stadtnähe ablesen: je steiler und stadtferner eine Fläche ist, desto eher wird sie traditionell genutzt.

Fruchtfolgeflächen

Fruchtfolgeflächen (FFF) sind Teil der für die Landwirtschaft geeigneten Gebiete; sie umfassen das ackerfähige Kulturland, vorab das Ackerland und die Kunstwiesen in Rotation sowie die ackerfähigen Naturwiesen, und werden mit Massnahmen der Raumplanung gesichert[66]. Fruchtfolgeflächen dienen nicht nur der Sicherung der Ernährung in Krisenzeiten, sondern unterstützen auch den quantitativen Bodenschutz, die langfristige Erhaltung von geeignetem Landwirtschaftsboden, die Erhaltung der Grünflächen zwischen den Siedlungen und das Regenerationspotenzial der Landschaft. Der Kanton Basel-Landschaft hat gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen des Bundes einen kantonalen Mindestumfang von 8'000 ha Fruchtfolgeflächen sicherzustellen (ohne Bezirk Laufen). Die Bodenkartierung der landwirtschaftlichen Nutzflächen hat ergeben, dass im Kanton Basel-Landschaft (ohne Bezirk Laufen) nur noch rund 7'000 ha als qualitativ hochwertige Ackerböden bezeichnet werden können. Nur mit einem Rückgriff auf Fruchtfolgeflächen zweiter Qualität können die Vorgaben des Bundes eingehalten werden (vgl. folgende Tabelle):

Bezirk	**FFF 1. Qualität (ha)**	**FFF 2. Qualität (ha)**	**FFF total (ha)**
Arlesheim	2’073	274	2’347
Laufen	1’621	737	2’358
Liestal	1’294	662	1’956
Sissach	2’729	1’828	4’557
Waldenburg	889	1’198	2’087
Kanton	**8'606**	**4'699**	**13'305**

Das Landschaftsentwicklungskonzept BL bezeichnet u.a. auch kantonale Vorranggebiete "Erhaltung landwirtschaftlich vielseitig nutzbarer Böden". Diese beinhalten Gebiete, die sich aufgrund ihrer Standortfaktoren (hohe Bodenqualität, Grundwasserferne, geringe Strukturvielfalt, betriebliche Standortfaktoren) besonders gut für eine vielseitige bodenabhängige landwirtschaftliche Nutzung eignen. Diese müssen vordringlich und ungeschmälert erhalten werden.

Revision des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG)

Nach dem Willen des Gesetzgebers soll das revidierte RPG es der Landwirtschaft ermöglichen, sich den veränderten Verhältnissen (Strukturwandel, mehr Markt) anzupassen, ohne dass die zentralen Anliegen der Raumplanung aufgegeben werden.

In Art. 16 Abs. 1 RPG werden neu die verschiedenen Funktionen der Landwirtschaftszone, abgestimmt auf das neue Landwirtschaftsgesetz, definiert. Eine Hauptfunktion ist nach wie vor der Schutz der besten Landwirtschaftsflächen vor Überbauung. Die Kantone haben den Auftrag, den verschiedenen Funktionen der Landwirtschaftszone in ihren Planungen angemessen Rechnung zu tragen. Sie sind insbesondere verpflichtet, jene Gebiete in einem Planungsverfahren zu bezeichnen, in denen die bodenunabhängige Landwirtschaft möglich sein soll (Art. 16a Abs. 3 RPG). Damit werden zwei Typen zonenkonformer Bauten geschaffen: jene, die der Bodenbewirtschaftung und der inneren Aufstockung bodenbewirtschaftender Betriebe dienen, und jene, die darüber hinausgehen, also überwiegend oder ausschliesslich der bodenunabhängigen Landwirtschaft dienen. Mit Art. 24b eröffnet das RPG neu auch die Möglichkeit, bauliche Massnahmen zur Einrichtung eines betriebsnahen nichtlandwirtschaftlichen Nebenbetriebs in bestehende Bauten und Anlagen zu bewilligen.

[66] Art. 26 Verordnung über die Raumplanung (RPV) vom 28. Juni 2000

Entwicklung der Baselbieter Landwirtschaft im nationalen und internationalen Umfeld

Die Landwirtschaft ist im Wandel begriffen. Die Grundsätze zur Neuorientierung der schweizerischen Agrarpolitik finden sich in der neuen Verfassungsbestimmung Art. 104 BV (Landwirtschaft), die wie folgt lautet:

[1] Der Bund sorgt dafür, dass die Landwirtschaft durch eine nachhaltige und auf den Markt ausgerichtete Produktion einen wesentlichen Beitrag leistet zur:

a. sicheren Versorgung der Bevölkerung;

b. Erhaltung der natürlichen Lebensgrundlagen und zur Pflege der Kulturlandschaft;

c. dezentralen Besiedlung des Landes.

[2] Ergänzend zur zumutbaren Selbsthilfe der Landwirtschaft und nötigenfalls abweichend vom Grundsatz der Wirtschaftsfreiheit fördert der Bund die bodenbewirtschaftenden bäuerlichen Betriebe.

[3] Er richtet die Massnahmen so aus, dass die Landwirtschaft ihre multifunktionalen Aufgaben erfüllt. Er hat insbesondere folgende Befugnisse und Aufgaben:

a. Er ergänzt das bäuerliche Einkommen durch Direktzahlungen zur Erzielung eines angemessenen Entgelts für die erbrachten Leistungen, unter der Voraussetzung eines ökologischen Leistungsnachweises.

b. Er fördert mit wirtschaftlich lohnenden Anreizen Produktionsformen, die besonders naturnah, umwelt- und tierfreundlich sind.

c. Er erlässt Vorschriften zur Deklaration von Herkunft, Qualität, Produktionsmethode und Verarbeitungsverfahren für Lebensmittel.

d. Er schützt die Umwelt vor Beeinträchtigungen durch überhöhten Einsatz von Düngstoffen, Chemikalien und anderen Hilfsstoffen.

e. Er kann die landwirtschaftliche Forschung, Beratung und Ausbildung fördern sowie Investitionshilfen leisten.

f. Er kann Vorschriften zur Festigung des bäuerlichen Grundbesitzes erlassen.

[4] Er setzt dafür zweckgebundene Mittel aus dem Bereich der Landwirtschaft und allgemeine Bundesmittel ein.

Zu den Hauptpunkten dieser Neuorientierung gehören die vermehrte Trennung von Preis- und Einkommenspolitik, die Einführung von produktunabhängigen, ergänzenden Direktzahlungen sowie die Verwirklichung ökologischer Anliegen durch ökonomische Anreize[67]. Damit sollen vermehrt naturnahe, umwelt- und tierfreundliche Produktionsweisen und die Schaffung ökologischer Ausgleichsflächen gefördert werden.

Die neue Agrarpolitik und die Öffnung nach Europa (bilaterales Landwirtschaftsabkommen) können verschiedenste Auswirkungen auf die Landschaft haben:

- Tendenziell führen sie zu einer Extensivierung innerhalb der traditionellen Bereiche der Landwirtschaft (Acker-/Futterbau) und zu einem Rückgang bei den Ackerbauflächen. Die sinkenden Preise, der zunehmende Kostendruck, die Mechanisierung und Rationalisierung können dieser Tendenz aber entgegenwirken.
- Der Viehbestand wird abnehmen v.a. infolge der Liberalisierung des Milchmarktes, von leistungsfähigeren Tieren und der Abnahme des Fleischkonsums.
- Grenzertragsflächen, auf denen ein rationeller Maschineneinsatz nicht mehr möglich ist, werden aufgegeben werden und drohen zu verwalden, sofern die Bewirtschaftung nicht durch namhafte Beiträge der öffentlichen Hand gesichert ist.
- Die Spezialkulturen (v.a. Obst-, Beeren- und Rebbau) werden an Bedeutung gewinnen.

---

[67] SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 1992: Siebter Bericht über die Lage der schweizerischen Landwirtschaft und die Agrarpolitik des Bundes

SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT , 1996: Botschaft zur "Reform der Agrarpolitik: Zweite Etappe" vom 26. Juni 1996

- Beim Obstbau, der die Landschaft des Kantons Basel-Landschaft entscheidend mitprägt, werden trotz Direktzahlungen die grosskronigen Bäume zu Gunsten von Niederstammanlagen zurückgehen.

Das heutige Abbild unserer Baselbieter Kulturlandschaft mit ihrer vielfach hohen biologischen Reichhaltigkeit ist - neben naturräumlichen Faktoren - zur Hauptsache das Ergebnis einer spezifischen, meist extensiven landwirtschaftlichen Nutzung. Ohne Weiterführung dieser landwirtschaftlichen Nutzung besteht die Gefahr, dass sich weite Teile der Landschaft mit der Zeit in Wald oder intensiv genutzte Erholungslandschaften verwandeln. Ziel für die zukünftige räumliche Entwicklung im Kanton Basel-Landschaft muss deshalb die Erhaltung der weitgehend bodenabhängig und naturnah produzierenden Landwirtschaft sein.

222 Wald steht zunehmend auch unter Druck

Der Wald bedeckt im Kanton Basel-Landschaft rund 20'000 ha oder ca. 40% der Kantonsfläche[68]. Er ist somit ein wichtiger Teil unter all den Elementen, die unsere Baselbieter Landschaft formen und ihren Charakter ausmachen. In den letzten Jahrzehnten hat sich die Bedeutung des Waldes und seiner Produkte gewandelt. Während seine Wirkung auf das Wohlbefinden des Menschen und seine Bedeutung für die Natur, im besonderen für die Artenvielfalt, immer stärker bewertet wurden, verlor das Produkt Holz an Geldwert und spielt heute eine untergeordnete Rolle im Bau- und Energiebereich.

Gemäss Bundesgesetz über den Wald hat der Wald drei gleichwertige Hauptfunktionen zu erfüllen: Schutz vor Naturereignissen, Holzproduktion und Wohlfahrt (Erholungsraum für den Menschen, Naturschutz). Der Wald soll also nicht mehr nur in seiner Fläche und räumlichen Verteilung erhalten, sondern auch als naturnahe Lebensgemeinschaft geschützt werden. Oberstes Ziel der forstlichen Planung ist es deshalb, den Wald langfristig sowohl quantitativ als auch qualitativ zu erhalten. Im Kanton Basel-Landschaft dient dazu das Instrument des Waldentwicklungsplanes.

Auch im Wald, insbesondere im Agglomerationsraum (Allschwiler Wald, Hardwald), sind die zunehmende Ansprüche spürbar. Diese entstehen weniger durch flächenhafte Raumansprüche als durch die zunehmende Zahl an Erholungssuchenden aus der Agglomeration sowie die verschiedensten Freizeitaktivitäten, denn die harmonische und somit positive Wirkung der Wälder auf Mensch und Tier wird immer stärker beansprucht. Insbesondere die ökologisch wichtigen Waldränder stehen unter Druck. Diese werden durch die Ausnützung der landwirtschaftlichen Parzellen bis an ihre Grenzen, durch Spazier- und Wanderwege sowie durch Erholungssuchende abgewertet.

Der Wald ist ein wichtiges Raumelement, dass mit seinen verschiedenen Funktionen - insbesondere der Erholungs- und Naturschutzfunktion - stärker in der räumlichen Entwicklung und Planung berücksichtigt werden muss.

223 Gewässer bekommen mehr Raum zugestanden

Das Basellandschaftliche Gewässernetz umfasst rund 786 km und besteht aus ca. 191 km Hauptgewässern und 595 km Nebengewässern. Insgesamt sind ca. 154 km oder fast 20% der Fliessgewässer eingedolt[69]. Im Vergleich zum übrigen Jura ist die Flussdichte im Baselbiet hoch, denn der Anteil an wenig wasserdurchlässigen Gesteinsschichten ist gross. Unterirdische Entwässerung spielt nur eine geringe Rolle. Der Kanton Basel-Landschaft liegt vollumfänglich im Einzugsgebiet des Rheins, dem wichtigsten Fliessgewässer. Von dessen Seitenflüssen umfasst er im Wesentlichen den Einzugsbereich der Ergolz, sowie Teile derjenigen von Birs und Birsig. Für die Wasserversorgung werden heute hauptsächlich die Schottergrundwasser-Vorkommen der grösseren Talebenen genutzt. Der überwiegende Teil der Fliessgewässer ist im Besitz der öffentlichen Hand.

Fliessgewässer sind sehr vielfältige Lebensräume für eine Vielzahl von Pflanzen und Tieren. Diese empfindlichen Lebensräume werden insbesondere durch bauliche und chemisch-physika-

---

[68] STATISTISCHES AMT BL, 1999: Statistisches Jahrbuch BL, 1999

[69] TIEFBAUAMT BL, 1998; Gewässerverzeichnis des Kantons Basel-Landschaft, 4. Auflage

lische Einwirkungen beeinträchtigt. Dank der Abwassersanierungs-Massnahmen der letzten Jahrzehnte sowie des Rückgangs der diffusen Einträge von Nährstoffen aus der Landwirtschaft liess sich die Wasserqualität unserer Bäche erheblich verbessern.

Weniger günstig sieht die Situation im Bereich des Gewässer-Verbaus aus. Zu den baulichen Einwirkungen gehören Befestigungen der Gewässersohle und des Ufers, Begradigung, Kanalisierung oder Eindolung. Ziele solcher Massnahmen sind einerseits Hochwasserschutz und rationellere landwirtschaftliche Nutzung und andererseits Landgewinn für Strassen und andere Bauten und Anlagen. Diese technischen Eingriffe beeinträchtigen die ökologischen Funktionen der Fliessgewässer schwerwiegend. So mindern sie u.a. die Selbstreinigungsfähigkeit des Gewässers, erschweren die Speisung der Grundwassers und verunmöglichen einer Vielzahl gefährdeter Pflanzen und Tierarten das Überleben. Gemäss Natur- und Landschaftsschutzkonzept waren 1987 bereits 60% der Fliessgewässer stark beeinträchtigt resp. lediglich 5% in naturnahem Zustand. Die bisherigen Bemühungen um Renaturierungen und Ausdolungen wurden wohl nach ökologischen Grundsätzen durchgeführt, sind aber punktuell und zufällig geblieben. So konnten lediglich 3,7 km Gewässer (seit 1976) wieder ausgedolt und gegen 15 km Bachuferlandschaft naturnah gestaltet werden.[70]

Im Kanton Basel-Landschaft kommen natürlicherweise kaum stehende Gewässer vor. Bis ins 19. Jahrhundert entstanden an verschiedenen Orten vom Menschen angelegte (anthropogene) Teiche, die vor allem als Fisch-, Feuer-, Zier-, Mühle- und Schlossweiher gebraucht wurden. Im 20. Jahrhundert entstanden Fabrik-, Eis- und Badeweiher. Der Wegfall oder eine Änderung der Nutzung führte aber schnell wieder zu einem Rückgang. Erst in den späten sechziger und siebziger Jahren hat sich der Lebensraum der stehenden Gewässer wegen einer intensiven und noch immer anhaltenden Tendenz zum Bau von Naturschutzweihern wieder etwas vergrössert. Das Gewässerverzeichnis des Kantons Basel-Landschaft nennt 1998 insgesamt 204 Weiheranlagen, von denen 155 (76%) als Weiherbiotope eingestuft werden. Diese sind heute zumeist isoliert und bestehen nur aus dem Weiher selbst und einem schmalen Streifen mit Ufervegetation. Aus ökologischer Sicht sind hier geeignete Arrondierungen sowie Vernetzungen mit anderen Feuchtbiotopen unerlässlich.

Der heutige Zustand des Gewässernetzes ist das Ergebnis einer jahrhundertealten Landschafts- und Gewässernutzung. Dieser Zustand widerspiegelt auch den Stellenwert, den unsere Gesellschaft diesem Ökosystem bisher zugebilligt hat. Heute erkennen wir jedoch, dass die zunehmende Einengung der Gewässer aus gesamtökologischer und wahrscheinlich auch aus gesamtökonomischer Sicht nicht unproblematisch ist. Es bedarf einer umfassenden Betrachtungsweise, um die noch anstehenden Gewässerschutz-, Hochwasserschutz- und Naturschutzprobleme lösen zu können[71]. Die Fliessgewässer bieten als weitreichende lineare Elemente in der Landschaft zudem die grosse Chance, die Vernetzung von verschiedenen Lebensräumen zu ermöglichen und bestehende Zerschneidungen der Landschaft aufzuweichen. Dazu müssen sie aber in der räumlichen Entwicklung und Planung stärker berücksichtigt werden.

224 Beim Natur- und Landschaftsschutz besteht trotz Erfolgen noch ein Vollzugsdefizit

Die Ziele des Natur- und Landschaftsschutzes sind

- Schutz, Erhaltung und Förderung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt (Artenschutz)
- Schutz, Erhaltung und Förderung natürlicher und naturnaher Lebensräume (Biotopschutz)
- Biologisch-ökologische Aufwertung von arten- und biotoparmen Gebieten (ökologischer Ausgleich)

---

[70] TIEFBAUAMT BL, 1999: Landrats-Vorlage zum Wasserbaukonzept, Entwurf vom 19.3.99

[71] Während der vergangenen Jahre wurden die gesetzlichen Rahmenbedingungen sukzessive an diese neuen Erkenntnisse angepasst. Als letzter Schritt hat der Bundesrat am 28. Oktober 1998 die Revision der Gewässerschutzverordnung per 1. Januar 1999 beschlossen und damit Art. 21 der Wasserbauverordnung vom 2. November 1994 geändert, der nun die Kantone verpflichtet zur
- Bezeichnung der Gefahrengebiete (Abs.1);
- Festlegung des minimalen Raumbedarfs der Gewässer, wobei die Sicherstellung aller Gewässerfunktionen, also einschliesslich der Funktion als Lebens-, Vernetzungs- und Erholungsraum, gewährleistet sein muss (Abs. 2);
- Berücksichtigung der Gefahrengebiete sowie dieses breit verstandenen Raumbedarfs in der Richt- und Nutzungsplanung sowie bei jeder raumwirksamen Tätigkeit (Abs. 3).

- Erhaltung und Förderung eines erlebnisreichen Landschaftsbildes (Landschaftsschutz)
- Erhaltung eines funktionsfähigen Landschaftshaushaltes (Ressourcenschutz)
- Prozessschutz

Das raumwirksame Instrumentarium des Natur- und Landschaftsschutzes besteht in[72]

- raumplanerischen Mitteln (Richt- und Nutzungsplanung)
- Aufnahmen von Gebieten in das kantonale Inventar der geschützten Naturobjekte (Schutzverordnungen)
- Vereinbarungen mit Grundeigentümerinnen und Grundeigentümern oder Bewirtschafterinnen und Bewirtschaftern (Vertragsnaturschutz)
- Erwerb von Grundstücken

Mit raumplanerischen Mitteln (Regionalplan Landschaft, Zonenvorschriften Landschaft) konnten bis Ende 1998 1'360 Naturschutzzonen mit einer Gesamtfläche von 32.9 km^2 rechtlich geschützt werden. Dies entspricht einem Anteil von 7.7% der Kantonsfläche (ohne Bezirk Laufen)[73]. Allerdings reicht rechtlicher Schutz allein nicht aus: Die Naturschutzgebiete müssen auch fachgerecht unterhalten und gepflegt werden. Dies geschieht u.a. mittels vertraglicher Vereinbarungen und Abgeltungen. Trotzdem besteht heute ein deutliches Vollzugsdefizit. In den gleichzeitig ausgeschiedenen Landschaftsschutzzonen ist die beabsichtigte Schutzwirkung in der Praxis teilweise ungenügend geblieben.

Zur Erreichung der Ziele des Natur- und Landschaftsschutzes postuliert die Wissenschaft einen Anteil naturnah genutzter Flächen von rund 15 % der Gesamtfläche[74]. Diese Zielsetzung ist auch Gegenstand des kantonalen Natur- und Landschaftsschutzkonzeptes[75]. In den Bereichen Landwirtschaft und Wald will man sich diesem Ziel sukzessive nähern; entsprechende Etappenkredite wurden 1998 und 1999 vom Landrat bewilligt. Im Vordergrund steht hierzu das Instrument des Vertragsnaturschutzes.

Wirksam geschützt werden kann jedoch nur, was bekannt ist. Kenntnisse über Vorkommen und Verbreitung von Arten und Lebensräumen sowie der Landschaftsqualität (Naturinventare) sind deshalb unerlässliche Entscheidungsgrundlagen. Auf ihrer Basis (es besteht teilweise Ergänzungsbedarf) lassen sich örtliche, inhaltlich und zeitliche Prioritäten festlegen.

Das Landschaftsentwicklungskonzept BL bezeichnet verschiedene kantonale Vorranggebiete mit natur- und landschaftsschützerischen Zielsetzungen:

- Vorranggebiete Erhaltung Arten und Biotope
  Entwicklungsziele: langfristige Sicherung der Flächen in ihrer ökologisch zweckmässigen Ausdehnung, Ausprägung sowie Lebensraum- und Vernetzungsfunktion; Vermeiden von Beeinträchtigungen durch Stoffeinträge, Lärm u.ä.; langfristige Erhaltung von Samenerntebeständen im Wald (Sicherung der genetischen Vielfalt)
- Vorranggebiete Erhaltung strukturreicher Landschaften
  Entwicklungsziele: Erhaltung des Landschaftscharakters bzw. der Typlandschaften; Erhaltung und Förderung der charakteristischen Feld-Wald-Verteilung und des Strukturreichtums
- Vorranggebiete Erhaltung unverbauter Landschaften
  Entwicklungsziele: Erhaltung und Förderung des weitgehend unverbauten Landschaftscharakters; Erhaltung von Störungsarmut und Unzerschnittenheit
- Vorranggebiete Aufwertung Lebensräume
  Entwicklungsziele: Erhöhung der Biodiversität; Verbesserung der landschaftlichen Strukturvielfalt; Erhaltung besonderer und empfindlicher Bodensubstanz; Gewässerrenaturierung; Aufhebung von Wanderbarrieren für die Fauna; schwergewichtig Realisieren der ökologischen Ausgleichsflächen (Ziel: 15% der gesamten Landwirtschaftsflächen)

---

[72] § 10, Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz vom 20. November 1991

[73] REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL - LANDSCHAFT, 1999: Landratsvorlage 1999-092 vom 20 April 1999, "Vollzug des Natur- und Landschaftsschutzkonzeptes 1990 für die Periode 1992-1996 und Massnahmenpaket 2000-2004". Der Bericht wurde vom Landrat mit Beschluss vom 24. Juni 1999 zustimmend zur Kenntnis genommen.

[74] M.F. BROGGI, H. SCHLEGEL, 1989: Mindestbedarf an naturnahen Flächen in der Kulturlandschaft (= Bericht 31 des Nationalen Forschungsprogramms "Boden"), Liebefeld-Bern

[75] REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL - LANDSCHAFT, 1992: Natur- und Landschaftsschutzkonzept. Dieses wurde vom Landrat mit Beschluss vom 30. März 1992 zustimmend zur Kenntnis genommen

Die kantonalen Vorranggebiete sind eine wichtige Grundlage für die weiteren Planungsschritte (Konzept der räumlichen Entwicklung, Kantonaler Richtplan, regionale und kommunale Landschaftsplanungen). Die raumplanerischen Aufgaben auf dem Gebiet des Natur- und Landschaftsschutzes sind vielschichtig, sie reichen von richtungsweisenden Festlegungen bis zur Ausscheidung von grundeigentumsverbindlichen, parzellenscharf festgelegten Zonen.

Natur- und Landschaftsschutz im Wald

Seit Jahrhunderten nutzt die Bevölkerung den Wald, um ihre Bedürfnisse nach Bau- und Brennholz abzudecken. Hoher Bedarf liess mancherorts die Wälder verarmen, unberührte Wälder blieben keine übrig. Im Verlauf des letzen Jahrhundert wurden auch die Auenwälder grossflächig gerodet, so dass heute nur noch klägliche Fragmente übrig sind.

Unsere Wälder sind das Resultat langjähriger Nutzung und Pflege mit dem Ziel, naturnahe und vorratsreiche Bestände mit hohem Stammholzanteil zu schaffen. Dadurch wurde der Wald gegenüber früheren Zeiten einheitlicher, geschlossener und gegenüber dem Offenland durch die äusserste Linie der Hochstämme klar abgegrenzt. Die Baselbieter Wälder zeichnen sich durch eine starke Verzahnung mit dem Offenland (ca. 2'000 km Waldränder im ganzen Kantonsgebiet), einen grossen mengen- und artenmässigen Laubholzreichtum sowie einen flächenmässig grossen Altholzanteil aus. Das Vorkommen einiger gesamtschweizerisch seltener Baumarten bereichert die Artenvielfalt zusätzlich. Erwähnenswert sind auch die in den tieferen Lagen von unseren Ahnen geschaffenen, eichenreichen Waldbestände und der hohe Anteil an seltenen Waldgesellschaften.

Die Strategie für die Erhaltung und Sicherung der natürlichen Vielfalt im Baselbieter Wald muss sich einerseits auf die flächendeckende naturnahe Waldpflege, anderseits auf die Errichtung eines Netzes von Waldreservaten (Total- und Sonderwaldreservate) und Altholzinseln stützen. Dazu gehört insbesondere auch die Auflösung der unnatürlich harten Trennung von Wald und Offenland, da diese Übergangszonen reich an Lebensräumen sind und das Landschaftsbild bereichern. Im weiteren ist der Vernetzung von Lebensräumen und dem Schaffen von Wanderkorridoren bei der Anlage von Ersatzaufforstungsflächen im Sinne des ökologischen Ausgleichs besonderes Augenmerk zu schenken. Die bestehenden Eichenwälder sollen erhalten werden. Auf geeigneten Standorten ist die Gründung neuer Eichenwälder zu fördern. Die Reaktivierung alter Betriebs- und Bewirtschaftungsformen kann ebenfalls spezialisierten Tier- und Pflanzenarten ihren Lebensraum gewähren.[76] Als Zielgrösse für derartige naturschutzbetonte Wälder gilt ein Flächenanteil von 10 - 15 %.

Um diese schon im Natur- und Landschaftsschutzkonzept 1991 verankerten Ziele zu realisieren, hat der Landrat mit Beschluss vom 2. April 1998 einen ersten 5-Jahres-Verpflichtungskredit 1998-2002 bewilligt (Abgeltung von Naturschutzmassnahmen im Wald). Bis Ende 2000 konnte damit ein Flächenanteil von knapp 5% der Waldfläche rechtlich und praktisch gesichert werden, verteilt auf rund 25 Waldobjekte. Der Typ 'Sonderwaldreservat' - Waldflächen mit gezielter Pflegenutzung - nimmt davon den weitaus grössten Flächenanteil ein.

Diese Vielfalt von Wald- und Betriebsformen verlangt, wenn sie nachhaltig erhalten werden soll, eine sorgfältige überkommunale Planung. Die Möglichkeiten zur Verbesserung der Biodiversität werden jedoch durch die übrigen raumrelevanten Gegebenheiten wie Verkehrs- und Energieträger, Siedlungsgebiete etc. zum Teil in enge Schranken gewiesen.

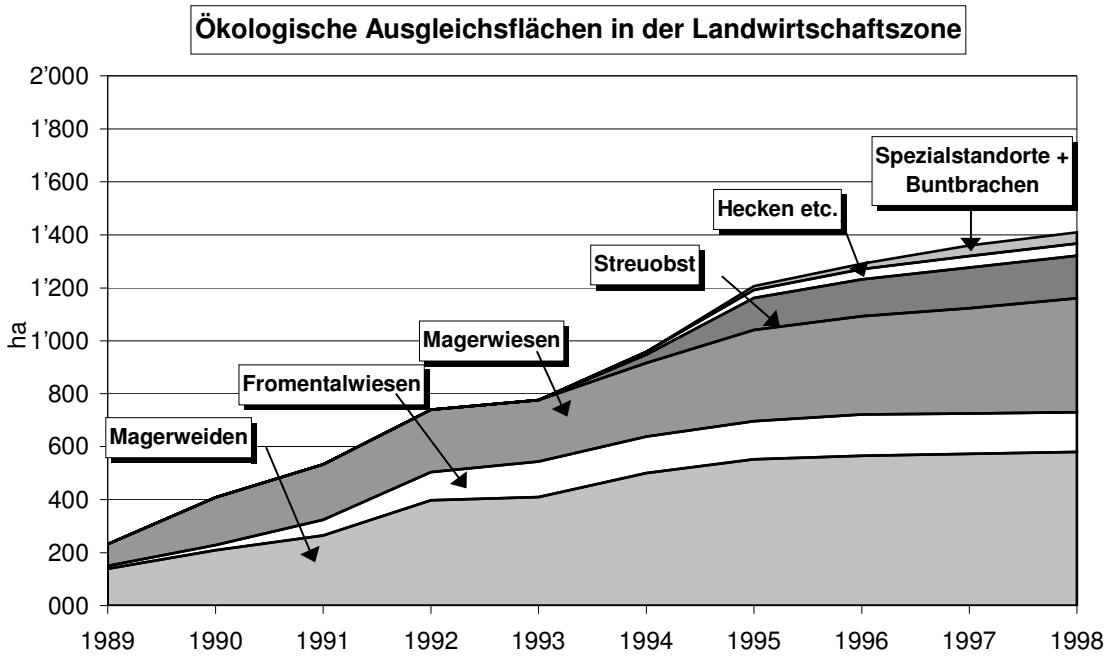
Ökologische Ausgleichsflächen

Das kantonale Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz verpflichtet Kanton und Gemeinden unter anderem zur Förderung der Lebensraumvernetzung sowie zu Massnahmen des ökologischen Ausgleichs. Der Vollzug soll dabei nach Möglichkeit auf einvernehmlichem Weg erreicht werden.

Die vom Landrat bis anhin bewilligten Verpflichtungskredite zur Schaffung und Erhaltung von ökologischen Ausgleichsflächen in der Landwirtschaftszone haben es ermöglicht, bis Ende 2000 ökologische Ausgleichsflächen im Gesamtumfang von 1'543 Hektaren mittels Bewirtschaf-

[76] FORSTAMT BEIDER BASEL, 1999, Leitbild Naturschutz im Wald,

tungsvereinbarungen zu schützen und sie nach naturschützerischen Kriterien zu unterhalten. Dies entspricht einem Anteil von 7% der landwirtschaftlichen Nutzfläche. Die Erhaltung bzw. Steigerung der Artenvielfalt in den Vertragsflächen - speziell auch von seltenen und bedrohten Arten - ist nachweisbar. Rund 65% aller Baselbieter Landwirtinnen und Landwirte machen inzwischen von dieser Möglichkeit freiwilliger Vereinbarungen Gebrauch[77].



Die Flächenziele für den ökologischen Ausgleich, wie sie das kantonale Natur- und Landschaftsschutzkonzept formuliert (15%), konnten bislang aber noch nicht erreicht werden. Nachholbedarf besteht insbesondere in den intensiv genutzten Ackerbaugebieten des Tafeljuras und des Bezirks Arlesheim sowie im Bezirk Laufen.

Mit Beschluss vom 15. April 1999 hat der Landrat einen weiteren Verpflichtungskredit von rund 15 Millionen Franken erteilt für Abgeltungsbeiträge zur Schaffung und Erhaltung von ökologischen Ausgleichsflächen in den Landwirtschaftszone für die Jahre 1999 bis 2003. Der Bund beteiligt sich mit rund 50% an diesen Kosten. Mit Hilfe dieses Kredites sollen die ökologischen Ausgleichsflächen in der Landwirtschaftszone als Etappenziel bis ins Jahr 2003 auf rund 10% der landwirtschaftlichen Nutzfläche resp. 1'800 ha erweitert werden.

Das Landschaftsentwicklungskonzept BL macht mit dem kantonalen Vorranggebiet Aufwertung Lebensräume einen Vorschlag für ein räumlich differenziertes Konzept mit den jeweils vorrangig zu verfolgenden Aufgaben im Bereich der Aufwertung.

225 Bauten und Anlagen für Freizeit- und Erholungsaktivitäten haben zugenommen

Unter Freizeit wird diejenige Zeit verstanden, die nach der beruflich bedingten Zeit (Arbeitszeit, Arbeitswege), den Haushalts- und Familienverpflichtungen und der Befriedigung physischer Bedürfnisse (Essen, Schlafen) übrigbleibt[78]. Die Freizeit der Bevölkerung wächst; im Schnitt werden heute 19% der Verbrauchsausgaben eines Schweizer Haushalts für die Freizeit aufgewen-

[77] REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL - LANDSCHAFT, 1998: Landratsvorlage 1998-257 vom 8. Dezember 1998, "Abgeltungsbeiträge zur Schaffung und Erhaltung von ökologischen Ausgleichsflächen in der Landwirtschaftszone für die Jahre 1999 bis 2003, Verpflichtungskredit". Die Vorlage wurde vom Landrat mit Beschluss vom 15. April 1999 genehmigt.

[78] BUWAL, BFS, 1997: Umwelt in der Schweiz; Daten, Fakten, Perspektiven; S. 240

det, 27 % aller Fahrten stehen im Zusammenhang mit Freizeitaktivitäten[79]. Wachsend ist auch das Angebot der Freizeitarten, zunehmend sind insbesondere Sportarten, bei denen die Suche nach Abenteuer, die Grenzerfahrung und das Naturerlebnis im Vordergrund stehen. Dadurch verstärkt sich wiederum der Nutzungsdruck auf bisher wenig belastete Räume.

Die möglichen Auswirkungen von Freizeit- und Erholungsaktivitäten lassen sich in vier Kategorien einteilen[80]:

- Verdichtung, Versiegelung und Erosion des Bodens sowie Beschädigung und Zerstörung der Vegetation durch mechanische Einwirkungen
- Störeinwirkungen auf die Tierwelt und den Menschen (z.B. Lärm)
- Schadstoffeintrag z.B. durch Öl, Benzin, Abgase, chemische Mittel und Abfälle
- Flächenverbrauch sowie die Veränderung des Landschaftsbildes durch Bauten und Anlagen

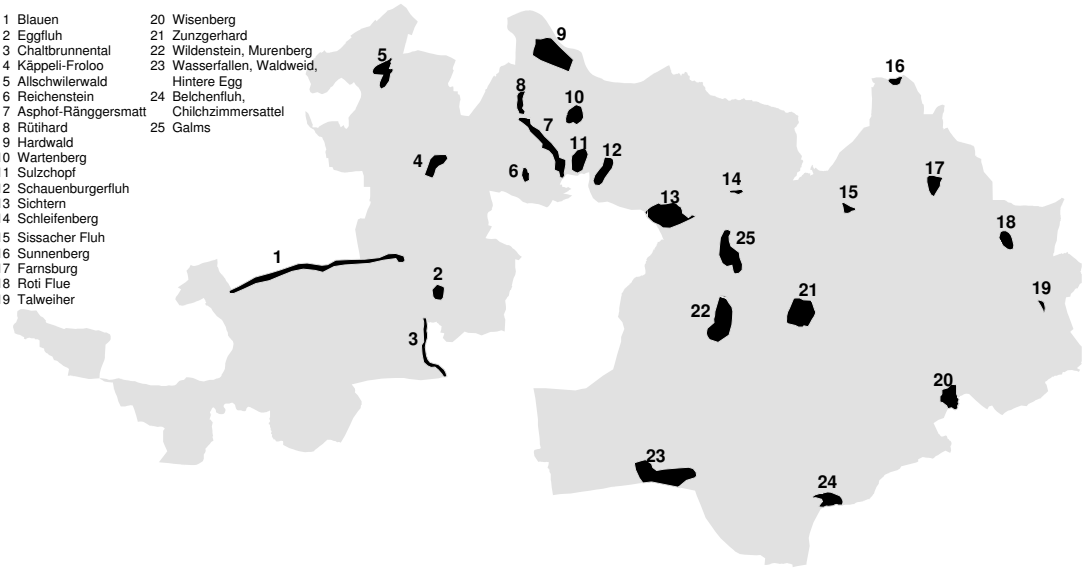
Die Gemeinden des Kantons Basel-Landschaft (ohne Bezirk Laufen) haben in ihren kommunalen Landschaftsplänen bis zum heutigen Zeitpunkt Spezialzonen für Erholung und Sport in der Grössenordnung von 180 ha ausgeschieden. Rund 60% dieser Flächen liegen in den Agglomerationsgemeinden des Bezirkes Arlesheim. Weitere, flächenmässig nicht erfasste Sport- und Erholungsanlagen befinden sich zudem in Zonen für öffentliche Werke und Anlagen.

Diesen in der Regel anlagegebundenen Erholungsaktivitäten, die sich in Siedlungsnähe befinden und bis anhin auch unter dem Begriff "Intensiverholung" behandelt wurden, stehen die landschaftsgebundenen Erholungsaktivitäten wie Spazieren, Wandern, Joggen, Mountain-Bike, Reiten, OL etc. gegenüber. Diese landschaftsgebundenen Erholungsaktivitäten lassen sich in der Regel nicht spezifischen Flächen oder Zonen zuordnen, können aber aufgrund der Intensität und Konzentration in einzelnen Gebieten oder infolge von Grossveranstaltungen zu erheblichen Belastungen der Landschaft führen.

Die folgende Abbildung zeigt die heute bekannten übernutzten Naherholungsgebiete und Gebiete mit Tagestourismus. Diese Gebiete werden aufgrund ihrer naturräumlichen Attraktivität und ihrer Ausstattung mit Ausflugsinfrastrukturen besonders häufig und stark frequentiert, woraus starke Belastungen resp. Konflikte im Wald und/oder Offenland resultieren. Als Belastungen sind insbesondere Schäden an Vegetation und Boden (Verdichtung), starke Einschränkung der Waldbewirtschaftung und grosses Störungspotential der Fauna zu nennen.

Übernutzte Naherholungsgebiete und Gebiete mit Tagestourismus

1 Blauen
2 Eggfluh
3 Chaltbrunnental
4 Käppeli-Froloo
5 Allschwilerwald
6 Reichenstein
7 Asphof-Ränggersmatt
8 Rütihard
9 Hardwald
10 Wartenberg
11 Sulzchopf
12 Schauenburgerfluh
13 Sichtern
14 Schleifenberg
15 Sissacher Fluh
16 Sunnenberg
17 Farnsburg
18 Roti Flue
19 Talweiher
20 Wisenberg
21 Zunzgerhard
22 Wildenstein, Murenberg
23 Wasserfallen, Waldweid, Hintere Egg
24 Belchenfluh, Chilchzimmersattel
25 Galms



Quelle: Forstamt beider Basel, 1999

[79] BaZ-Artikel 5.3.99

[80] BUWAL, BFS, 1997: Umwelt in der Schweiz; Daten, Fakten, Perspektiven; S. 247

Wie in Kapitel 113 aufgezeigt, wird der Trend weg von der Stadt und den Haupttälern hinaus "ins Grüne" weiterhin anhalten und sich sogar beträchtlich verstärken. Die zukünftige Siedlungsentwicklung wird sich somit zunehmend in den ländlichen Raum verlagern. Dies bedeutet gleichzeitig auch, dass in diesen Räumen die Nachfrage nach neuen Freizeit- und Erholungseinrichtungen steigen wird. Hier ist insbesondere der bereits vereinzelt geäusserte Anspruch auf einen Golfplatz im Kanton Basel-Landschaft zu nennen. Eine solche Anlage beansprucht 50-80 Hektaren Land, die räumlichen Auswirkungen sind erheblich und Konflikte mit anderen Interessen unvermeidbar. Der Standortwahl und der Projektierung kommt deshalb entscheidende Bedeutung zu. Der kantonale Richtplan stellt bei der Standortwahl das geeignete Instrument für eine umfassende räumliche Beurteilung und Koordination dar.

226 Schutz vor Naturgefahren

Unter Naturgefahren werden sämtliche Vorgänge und Einflüsse der Natur verstanden, welche für den Menschen und/oder seine Güter schädlich sein könnten. Dazu gehören Hochwasser, Überschwemmung, Murgang, Steinschlag, Sturm, Hagel, Felssturz, Rutschung, Lawine, Erdbeben, Trockenheit, Blitzschlag und Waldbrand. Die Bundesgesetze über den Wald und den Wasserbau streben einen verstärkten Schutz von Mensch, Umwelt und Sachwerten vor den schädlichen Folgen solcher Naturereignisse an. Um dieses Ziel zu erreichen, muss das Risiko auf ein akzeptables Mass gesenkt werden, wobei Kosten und Nutzen der Massnahmen abzuwägen sind. Der Weg zur Massnahmenplanung führt über die Gefahrenerkennung zur Gefahrenbeurteilung (Intensität und Wahrscheinlichkeit möglicher Gefahren)[81].

Im Kanton Basel-Landschaft werden zur Zeit die Grundlagen für die Gefahrenerkennung und Gefahrenbeurteilung erarbeitet. Es zeigt sich, dass der Kanton vor allem durch Überschwemmungen, Steinschlag, Rutschungen und Absenkungen betroffen ist. Deren Potenzial ist im Baselbiet für Mensch und Tier nicht lebensbedrohend, kann aber sehr wohl beträchtliche Sachschäden verursachen. Durch geeignete raumplanerische und/oder bauliche Massnahmen lassen sich Gefahren- und Schadenpotenzial noch zusätzlich einschränken.

[81] BUWAL, BFS 1997: Umwelt in der Schweiz; Daten, Fakten, Perspektiven; S. 116

3 VERKEHR

31 Die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen sind im Fluss

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.

Die gegenwärtige Verkehrspolitik des Bundes[82] - koordiniert mit derjenigen der EU-Staaten - sieht als wesentliche Stossrichtungen die Förderung des öffentlichen Verkehrs, mehr Wettbewerb und unternehmerische Freiheit im öffentlichen Verkehr (Free acces), die Berücksichtigung der Kostenwahrheit, die grösstmögliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sowie den Verzicht auf einen über die Fertigstellung des geplanten Nationalstrassennetzes hinausgehenden Kapazitätsausbau beim Strassenverkehr vor.

Die Realisierung dieser Verkehrspolitik erfolgt durch

- die ab 1. Januar 2001 eingeführte leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA)
- die Umsetzung des Alpenschutzartikels (Art. 36 ^{sexies} Abs. 1 und 2 BV)
- die Verkehrsdossier der bilateralen Verträge mit der Europäischen Union
- die Bahnreform
- die Eisenbahngrossprojekte (FinöV-Vorlage): BAHN 2000, NEAT, Anbindung der Schweiz an das europäische Hochleistungsschienennetz, Lärmsanierung Eisenbahnen
- die Sachpläne Schiene / OeV und Strasse des Bundes / neu als Sachplan Verkehr

Dadurch ergeben sich im Laufe der nächsten Jahre neue Rahmenbedingungen zur Bewältigung der künftigen Verkehrsbedürfnisse in der Schweiz und in der Region Nordwestschweiz. Im folgenden eine kurze Übersicht über die oben erwähnten Erlasse. Auf die Eisenbahngrossprojekte wird später eingegangen. Der Sachplan Verkehr zur Zeit noch in Bearbeitung, sodass noch keine weiteren Angaben gemacht werden können.

Die leistungsabhängige Schwerverkehrsabgabe (LSVA) wird auf dem gesamten Güter- und Personenschwerverkehr eingeführt. Mit dieser Abgabe sollen entsprechend Art. 36 ^{quater} BV die der Allgemeinheit verursachten und nicht bereits durch andere Leistungen oder Abgaben gedeckten Kosten verursachergerecht angelastet werden.

Der Alpenschutzartikel beauftragt den Bund, das Alpengebiet vor den negativen Auswirkungen des Gütertransitverkehrs zu schützen. Das Konzept zur Umsetzung des Alpenschutzartikels geht von den Prinzipien der Nichtdiskriminierung und der Anwendung marktwirtschaftlicher Instrumente aus. Die Verkehrsverlagerung von der Strasse auf die Schiene wird durch ein Bündel von Massnahmen bewirkt. Strassenseitig wird neben der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe auf dem alpenquerenden Güterschwerverkehr eine Alpentransitabgabe erhoben. Schieneseitig wird der unbegleitete kombinierte Verkehr weiter gefördert und als kurzfristig wirksame Massnahme eine effiziente und leistungsfähige "Rollende Autobahn" geschaffen. Das Verlagerungsziel kann jedoch erst mit der Inbetriebnahme der NEAT vollständig erreicht werden. Übermässige wirtschaftliche Benachteiligungen einzelner Regionen werden ausgeglichen.

Von den sektoriellen Abkommen zwischen der Schweiz und der EG (Bilaterale Verträge) sind für unsere Region insbesondere das Landverkehrsabkommen, aber auch das Luftverkehrsabkommen von Bedeutung[83].

---

[82] SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 1996: Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs vom 26. Juni 1996.

[83] SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 1999: Botschaft zur Genehmigung der sektoriellen Abkommen zwischen der Schweiz und der EG vom 23. Juni 1999: Der Abschluss der Verhandlungen betreffend die bilateralen Verträge fand am 8. Dezember 1998 statt. Die Verträge wurden am 26. Februar 1999 in Bern paraphiert, am 21. Juni 1999 in Luxemburg unterzeichnet und anlässlich der Volksabstimmung vom 21. Mai 2000 vom Souverän angenommen. In der Zwischenzeit (2000-2002) wurden die Verträge von den 15 Mitgliedstaaten der EU genehmigt, sodass sie seit dem 1. Juni 2002 in Kraft sind.

Das **Landverkehrsabkommen** sieht eine koordinierte Landverkehrspolitik zwischen der Schweiz und den EU-Staaten vor, mit dem Ziel der Förderung der nachhaltigen Mobilität und des Umweltschutzes sowie eines effizienten Verkehrsflusses durch freie Wahl der geeigneten Verkehrsmittel. Es handelt sich um ein Liberalisierungsabkommen, welches die schrittweise, gegenseitige Öffnung der Strassen- und Eisenbahn-Verkehrsmärkte für Personen und Güter regelt. Das Abkommen sieht eine Übergangsphase und ein endgültiges Regime ab 2005, spätestens 2008, vor. Die Schweiz verpflichtet sich vor allem im Strassenverkehr in den Bereichen Zulassung zum Beruf, Sozialvorschriften, technische Normen und Gewichtslimiten gleichwertige Bestimmungen wie die EG anzuwenden. Das Verursacherprinzip ist im Abkommen in dem Sinne verankert, dass die schweizerische Schwerverkehrsabgabe distanz- und emissionsabhängig ausgestaltet sein wird.

Das Abkommen sieht die Erhöhung der in der Schweiz geltenden Gewichtslimite für Lastwagen im Jahr 2001 auf 34-Tonnen, und im Jahr 2005 auf 40-Tonnen und parallel dazu eine starke Erhöhung der Strassenabgaben vor. Letztere sollen zu einer Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene beitragen. Müssen heute für eine Fahrt durch die Schweiz mit einem 28-Tonnen-Lastwagen maximal 25 Franken bezahlt werden, so steigt diese Abgabe schrittweise auf 325 Franken für eine Fahrt mit einem 40-Tonnen-Lastwagen ab Eröffnung des ersten NEAT-Basistunnels (Lötschberg), spätestens aber ab dem 1. Januar 2008 an. Die Abgabe für eine Transitfahrt wird somit etwa dreizehn Mal höher sein als heute.

Während der Übergangsphase ab Inkrafttreten des Abkommens bis 2005 erhält die EG ein jährliches Kontingent für 40-Tonnen-Lastwagen von 250'000 Bewilligungen im Jahr 2000, je 300'000 Bewilligungen in den Jahren 2001 und 2002 sowie je 400'000 Bewilligungen in den Jahren 2003 und 2004. Ausserdem gilt im Transitverkehr für jährlich 220'000 Leer- und Leichtfahrten ein reduzierter Preis. Die Schweiz hat die Möglichkeit, den Schweizer Transporteuren gleich grosse Kontingente zu gewähren.

Im Bereich des Bahnverkehrs erhalten die Schweizer Eisenbahnunternehmen den Netzzugang in den EU-Staaten. Im Bestreben, das Bahnangebot zu verbessern, bekräftigt die Schweiz ihre Zusicherung zum Bau der NEAT, während die EG sich zur Sicherstellung des Nord- und Südzulaufs zur NEAT verpflichtet.

Das **Luftverkehrsabkommen** bringt für die Schweizer Airlines die "Freiheit über den Wolken". So können diese ab dem Jahre 2003 zwischen EU-Staaten und ab dem Jahre 2006 innerhalb eines EU-Landes Flüge anbieten. Der Zutritt zum liberalisierten europäischen Luftverkehrsmarkt bzw. die Ausdehnung des bestehende EG-Rechtes auf die Schweiz erhöht die Wettbewerbsposition der schweizerischen Fluggesellschaften. Kommt hinzu, dass schweizerische Luftfahrtgesellschaften zukünftig auch von der Liberalisierung zwischen der EU und den Mittel- und Osteuropäischen Staaten durch die schrittweise Öffnung profitieren werden.

Durch die **Bahnreform**[84] werden neue Rahmenbedingungen für den öffentlichen Verkehr gesetzt. Hauptziel der Bahnreform ist die Steigerung der Effizienz im öffentlichen Verkehr. Ein möglichst gutes Angebot muss zu möglichst tiefen Kosten bereitgestellt werden. Ein weiteres Ziel besteht in der stärkeren Ausschöpfung des Marktpotentials. Die Wettbewerbsposition der öffentlichen Transportunternehmen muss mit kundengerechten Angeboten verbessert werden. Zu diesem Zweck muss die unternehmerische Autonomie der Bahnen gestärkt werden, denn ohne den unternehmerischen Freiraum sind die Bahnen nicht in der Lage, Verkehrsleistungen rationell, kostengünstig und kundenfreundlich anzubieten sowie flexibel auf geänderte Kundenbedürfnisse zu reagieren.

Die erste Etappe der Bahnreform begann am 1. Januar 1996 mit der Neuordnung des regionalen Personenverkehrs (RPV). Diese Neuordnung betraf die konzessionierten Transportunternehmungen (KTU), den Regionalverkehr der SBB, den Postautodienst (PAD), aber auch die Kantone und beinhaltet vor allem:

- Die Abschaffung der nachträglichen Defizitdeckung und die Einführung des Bestellverfahrens für den RPV, bei dem jede Unternehmung eine Offerte einreichen muss
- Eine neue verstärkte Rolle der Kantone als RPV-Leader, aber auch höhere Abgeltungsanteile der Kantone

---

[84] SCHWEIZER EISENBAHN-REVUE 9/1999, S.388 ff: Von der Bahnreform zur Amtsreform

Die zweite Etappe der Bahnreform folgte auf den 1. Januar 1999. Sie umfasst zusammengefasst:

- Trennung von Infrastruktur und Verkehr bei Konzessionierung sowie bei Rechnungslegung und Organisation der Transportunternehmungen
- Einführung einer vereinheitlichten Konzessionierung für die regelmässige Personenbeförderung für alle Verkehrsmittel und einer getrennten Konzession für Bahninfrastrukturen
- Freier Netzzugang und damit Liberalisierung im Güterverkehr und beschränkt für gelegentliche Personenverkehrsangebote
- Vereinheitlichte Verfahren für alle bestellten Verkehre (RPV und Kombiverkehr, aber auch Bahn-Infrastruktur)

Gleichzeitig wurden den SBB in eine spezialgesetzliche Aktiengesellschaft umgewandelt und die Aufgabenteilung Bund/SBB klar definiert. Der Bund soll sich auf die politischen und finanziellen Vorgaben beschränken und die Verantwortung für die operative Führung den SBB überlassen. Dazu legen der Bundesrat und die SBB für jeweils vier Jahre die Unternehmensziele in einer Leistungsvereinbarung fest, die den Räten zur Genehmigung vorgelegt wird.

Durch die Bahnreform werden die Kantone zu den Hauptverantwortlichen für den regionalen Personenverkehr, indem sie das Angebot an öffentlichem Regionalverkehr gestalten und in einem Leistungsauftrag festlegen, die Transportunternehmungen auswählen, die diese Leistungen zu erbringen haben und das Controlling über die erbrachten Leistungen übernehmen. Auf der anderen Seite ist die operative Betriebsführung Sache der Transportunternehmungen.

Die Zielsetzungen der Bahnreform gelten insbesondere für den Güterverkehr, indem der freie Netzzugang im Güterverkehr ermöglicht wird. Die Bahnen sollten mit ihrem Güterverkehrsangebot am Markt unter den geltenden Rahmenbedingungen ohne zusätzliche Abgeltungen bestehen können.

Die Einführung der leistungsabhängigen Schwerverkehrsabgabe (LSVA), die Umsetzung des Alpenschutzartikels sowie der Verkehrsdossier der bilateralen Verträge mit der Europäischen Union werden Auswirkungen auf den Verkehr in unserer Region haben, die heute zum Teil noch schwer abschätzbar sind. Die Öffnung der Schweiz nach Europa und die Erhöhung der zulässigen Tonnagen der Lastwagen führt im Alpenraum zu Verkehrsroutenumlagerungen und bringt unserer Region, die Teil der Transitachse Rheintal-Gotthard-Lombardei ist, mehr Güterschwerverkehr. Ab wann und wieweit die Massnahmen zur Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene zu greifen vermögen, ist noch schwer zu sagen. Diese Entwicklung wird mindestens kurzfristig zu einer zusätzlichen Umweltbelastung in unserer Region führen.

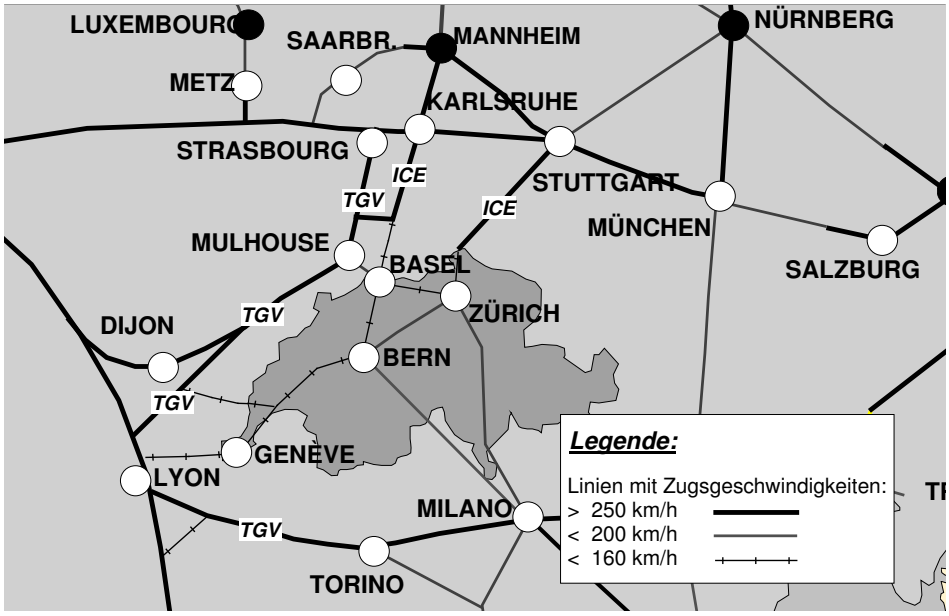
32 Transit- und Fernverkehr

321 Fernverkehr auf der Schiene

3211 Personenfernverkehr auf der Schiene

In Europa ist ein ziemlich umfassendes Eisenbahnnetz für den Hochgeschwindigkeitsverkehr (HGV) geplant und schrittweise in Realisierung begriffen. Das von der Gemeinschaft der Europäischen Bahnen konzipierte Hochgeschwindigkeitsnetz basiert auf den nationalen Planungen, die aufeinander abgestimmt wurden. Die Abbildung auf der nächsten Seite zeigt, dass die Schweiz durch das eigentliche Hochgeschwindigkeitsnetz ($\rightarrow$ 250 km/h) umfahren wird.

Im internationalen Personenfernverkehr ist für den Kanton Basel-Landschaft der Bahnknoten Basel von grosser Bedeutung. Ab oder über Basel wird ein bedeutender Teil des Personenverkehrs aus der Schweiz den europäischen Zentren zugeleitet. Als ausländische Endstationen solcher Linien sind etwa Paris, Brüssel, Amsterdam, Hamburg, Köln, Dortmund, Hannover, Berlin, Wien, Venezia, Ancona, Milano, Roma, Napoli, Nice zu nennen. Einige wenige dieser internationalen Züge halten auch in Liestal, das dadurch beispielsweise direkte Verbindungen nach Wien und Milano hat. Der grösste Teil der internationalen Linien ab oder über Basel werden mit "konventionellen“ Zügen betrieben. Nebst den konventionellen Euro-City (EC) und Schnellzügen spielen die Hochgeschwindigkeitszüge eine immer bedeutendere Rolle.



Der Knoten Basel SBB ist zwar nicht trassenmässig, aber betriebsmässig mit dem europäischen Hochgeschwindigkeitsnetz verbunden, indem bereits erste Linien ganz oder teilweise mit modernen Hochgeschwindigkeitszügen betrieben werden. Die Einbindung des Knotens Basel SBB ins deutsche ICE-System ist betriebsmässig in bescheidenem Masse gewährleistet, indem bereits heute ICE-Züge aus Deutschland nach Zürich und Bern-Interlaken sowie nach Luzern verkehren. Eine bessere Einbindung ins ICE-System ist jedoch erwünscht. Im weiteren verkehrt nebst konventionellen Zügen der Neigezug Pendolino der schweizerisch - italienischen Gesellschaft Cisalpino auf der Strecke Basel - Brig - Milano. Die Anbindung des Knotens Basel SBB an das französische TGV-Netz ist noch nicht realisiert: Es verkehren noch keine TGV-Kompositionen bis nach Basel. In einem ersten Schritt wird die Nordwestschweiz über das Eingangstor Basel vom Ausbau des TGV-EST profitieren[85]. Selbst ohne Direktzüge kann mit einem Vollausbau des TGV-Est die Fahrzeit Basel-Paris von heute rund 4¾ (via Belfort) auf rund 3 Stunden (via Strassburg) reduziert werden. Mit einer ersten Etappe der TGV-Linie Rhin-Rhône (TGV-Neubaustrecke Mulhouse - Dijon) lässt sich die Fahrzeit Basel-Paris auf 2 Stunden 50 Minuten verkürzen. Als Planziel bei einem Vollausbau mit dem West-Ast Dijon-Monbart ist gar eine Fahrzeit von 2 Stunden 25 Minuten vorgesehen. Mit dieser Fahrzeit führt auch für Zürich und Bern der rascheste Weg nach Paris über Basel.

Optimale Verkehrsverbindungen tragen zur Erhöhung der wirtschaftliche Standortattraktivität unserer Region bei.[86] Bei der Aufrechterhaltung bzw. Förderung der Wettbewerbsfähigkeit wird je länger je mehr die grenzüberschreitende Zusammenarbeit wichtig. Europaweit hat der "Kampf" der Regionen um die wirtschaftliche (Standort)-Gunst eingesetzt. Hierbei gilt es den "Anschluss" nicht zu verlieren, wobei optimale Verkehrsanbindungen an das internationale Netz von ausschlaggebender Bedeutung sind. Dies hat die Vergangenheit bereits bewiesen und wird auch in Zukunft so bleiben. Aus verkehrs- und standortpolitischer Sicht scheint es daher nötig, dass sich die Schweiz wie auch die Region Nordwestschweiz u.a. auch an der Eisenbahninfrastrukturfinanzierung auf ausländischem Territorium beteiligt, analog dem Ausbau des Euro-Airports Basel-Mulhouse. Dies um so mehr, als im Rahmen der schweizerischen und europäischen Bahnreform das Territorialprinzip mehr und mehr an Bedeutung verliert, weil zukünftig die Bahninfrastruktur für verschiedene Betreibergesellschaften unabhängig von den Nationalitäten geöffnet wird.

---

[85] [85] SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 1996: Botschaft über Bau und Finanzierung der Infrastruktur des öffentlichen Verkehrs vom 26. Juni 1996, S. 702 ff.

[86] vgl. CREDIT SUISSE, 1999: Regionalanalyse für die Region Basel

Im nationalen Personenfernverkehr wurde in den letzten Jahren (1997, 1999) und wird in den nächsten Jahren (2001, 2003/5) das Angebot an Intercity (IC)-, Interregio (IR)- und Schnellzügen im Rahmen des Projektes BAHN 2000 Schritt um Schritt erhöht.

Beim Projekt BAHN 2000 handelt es sich um ein landesweites Konzept für einen attraktiven öffentlichen Verkehr, in das natürlich unsere Region eingebunden ist. Häufigere und vermehrt umsteigefreie Verbindungen, bessere Anschlüsse in den Knotenbahnhöfen, Verkürzung der Gesamtreisezeiten und attraktive zusätzliche Dienstleistungen sind die Ziele von BAHN 2000 [87].

BAHN 2000 muss als Gesamtsystem betrachtet werden, das aus einem Betriebskonzept und einem zweckgerichteten Konzept zum Ausbau der Bahninfrastruktur besteht. Das zukünftige Angebotskonzept BAHN 2000 stützt sich im Intercity- und Schnellzugsverkehr grundsätzlich auf den Taktfahrplan mit stündlichen Reisemöglichkeiten und wird auf den nachfragestarken Streckenabschnitten zu einem Halbstundentakt erweitert. Im weiteren basiert BAHN 2000 auf einem systematisierten Knotenkonzept, das auf dem gesamten Netz in möglichst vielen Knotenbahnhöfen gute Anschluss- und Umsteigebeziehungen zwischen Intercity-, Schnellzugs- und Regionalverkehr ermöglicht. Dazu müssen alle Züge in den Knoten zu gleicher Zeit eintreffen und stehen bleiben, um das Umsteigen zu ermöglichen, sich nach kurzer Zeit in Richtung auf den nächsten Knotenbahnhof in Bewegung setzen. Jeder Zug hat eine knappe Stunde Fahrzeit (ca. 55 Minuten) zur Verfügung, um von einem Knoten zum anderen zu gelangen. Die verschieden langen Strecken zwischen den Knoten müssen dementsprechend mit unterschiedlichen Geschwindigkeiten durchfahren werden. Damit dieses Betriebskonzept realisiert werden kann, sind fahrzeitverkürzende und / oder kapazitätserhöhende Massnahmen zwischen den Knoten sowie eine Erhöhung der Knoten- und Knotenzulaufkapazitäten nötig. Dabei können wir die folgenden Massnahmen unterscheiden:

- organisatorische Massnahmen im Bereich von Betriebsführung und -steuerung (Zugsfolgedichten, Betriebssteuerung und Signalisierung),
- fahrzeugseitige Investitionen in neue, leistungsfähige Lokomotiven mit hoher Beschleunigung, Zugkraft und Geschwindigkeit),
- Knotenausbau (Zulauf, Entflechtungen, Kapazität),
- Ausbau bestehender Strecken (Kurvenstreckungen etc.),
- Neubau von Streckenabschnitten aus kapazitiven und fahrzeitlichen Gründen.

Die Realisierung erfolgt in Etappen[88]. Die erste Etappe soll im Jahre 2004 realisiert sein. Das einzig grössere Bauwerk dieser Etappe in unserer Region ist der Adlertunnel, der unlängst in Betrieb genommen wurde.

3212 Güterfernverkehr auf der Schiene

Die Region Basel spielt als Verkehrsdrehscheibe im Güterverkehr seit längerer Zeit eine wichtige Rolle. Hier werden die Netze des Schienen-, Strassen-, Binnenschiffahrts- und Luftverkehrs miteinander verknüpft. Zahlreiche Terminals an den Verknüpfungspunkten wie Hafenanlagen, Güterbahnhöfe, Lastwagenterminals Luftfrachtterminals etc. dienen dem Güterumschlag und sind markante Bauten und Anlagen in dieser Region. Die Funktion der Region als Güterverkehrsdrehscheibe kommt auch dadurch zum Ausdruck, dass sich hier die Niederlassungen zahlreicher Speditionsfirmen und Unternehmungen der Güterlogistik befinden.

Basel ist eines der beiden schweizerischen Grenztore für den Nord-Süd-Transitverkehr und zugleich das wichtigste Einfallstor für den Güterverkehr in und aus dem Wirtschaftsraum Schweiz.

Der Güterverkehr auf der Schiene setzt sich insbesondere aus dem alpenquerenden Transitverkehr und dem Verkehr aus den Rheinhäfen, die eine gute Anbindung ans übergeordnete Schienennetz aufweisen, zusammen. Der Schienengüterverkehr befindet sich seit Jahren auf

---

[87] SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 1985: Bericht über das Konzept BAHN 2000 und Botschaft über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen vom 16. Dezember 1985.

SCHWEIZER EISENBAHNREVUE NR. 5/1987: Sonderausgabe „Bahn 2000“

[88] SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 1994: Bericht über die erste Etappe von BAHN 2000 vom 11. März 1994

Talfahrt. In der Schweiz ist der Anteil des Bahngütertransportes in den letzten 25 Jahren von 53% auf 38% gesunken. Diese Entwicklung soll nun durch eine Wachstumsstrategie gestoppt werden. Wie eingangs erwähnt sind die verkehrspolitischen Rahmenbedingungen im Fluss und eine wesentliche Stossrichtung der veränderten Verkehrspolitik ist die Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene. Durch den freien Netzzugang im Güterverkehr werden den Bahnen bessere Rahmenbedingungen in Richtung mehr Markt geboten. Die Bahnen gehen in die Offensive und wollen den Schienengüterverkehr neu ausrichten. In Zukunft sollen für ganze Branchen und Einzelkunden Gesamtlösungen in der Güterlogistik angeboten werden. In der Produktion Güterverkehr wurde als Übergangslösung die Rollende Strasse eingeführt, die Zukunft gehört jedoch eindeutig dem kombinierten Verkehr mit grenzüberschreitenden Netzwerklösungen. Der Schienengüterverkehr ist also im Umbruch, sodass die künftige Entwicklung im allgemeinen und speziell für unsere Region nur schwer abzuschätzen ist.

Dass der bevorstehende Strukturwandel im Güterverkehr als gewichtig eingestuft wird und neue, innovative Lösungen und Strategien gesucht werden, geht u.a. auch aus der kürzlich veröffentlichten Studie "RegioTerminal" der Handelskammer beider Basel hervor[89]. Das Konzept folgt einerseits der Prämisse "bessere Nutzung bestehender Flächen vor Neubauten" und andererseits will es die Position der Region im internationalen Wettbewerb stärken, wobei sich der Regiogedanke grossräumlich auf Deutschland (Raum Freiburg), Frankreich (Raum Mulhouse) und die Schweiz (Raum Basel/Weil) bezieht. Dabei soll die gesamte Flächennutzung zentral gesteuert und verwaltet werden, um somit der teilweise extrem hohen Diversifikation an den einzelnen Standorten entgegenzuwirken. Der Effekt soll eine Konzentration der Terminals auf eine oder wenige Funktionen sein, die betriebswirtschaftlich optimaler und daher kostengünstiger erbracht werden können. Dabei sollen die einzelnen Terminalstandorte untereinander mit einem sogenannten "Short-Line-Bahnnetz" verbunden werden, wobei diese Terminalstandorte gleichzeitig die Verknüpfungen an die internationalen Verkehrsnetze (Strasse, Wasser, Luft) zu gewährleisten haben. Dieses Konzept soll unter dem Leitgedanken "Soviel Schiene wie möglich, soviel Strasse wie nötig" realisiert werden. Aufgabe und Ziel ist es, mit einer flexiblen Güterlogistik für eine marktkonforme Bedienung der Terminalstandorte zu sorgen. Bei der Realisierung dieses Projektes hat die Raumplanung die Rahmenbedingungen zu schaffen, indem sie insbesondere die Flächenansprüche koordiniert, die Trassen sichert und den Schutz von empfindlichen Nutzungen gewährleistet

3213 Bahninfrastruktur

Der Kanton Basel-Landschaft wird durch drei Bahnhauptachsen bedient. Neben der Juralinie Basel - Delémont - Biel (-Lausanne/Genf) sind vor allem die beiden international bedeutenden Strecken durch den Hauenstein resp. den Bözberg von Bedeutung. Als Nebenlinie muss noch die alte Hauensteinlinie Sissach - Läufelfingen (- Olten) erwähnt werden. Alle diese Strecken wurden im letzten Jahrhundert resp. zu Beginn dieses Jahrhunderts gebaut und dienen dem Personenfernverkehr (Schnellzüge, IC- und EC-Züge), dem regionalen Personenverkehr (RPV) sowie dem Güterverkehr. Die beiden Linien durch den Hauenstein und den Bözberg, sind ausserordentlich stark ausgelastet. Massgebliche Angebotsverbesserungen bedürfen eines umfassenden Ausbaus der Infrastruktur. Von grosser Bedeutung für den Kanton Basel-Landschaft ist auch die Sicherstellung bzw. die Optimierung des internationalen Bahnknotens Basel.

Im Rahmen des ursprünglichen Konzeptes BAHN 2000[90] war die Strecke Muttenz - Olten zwecks Kapazitätserhöhung und Fahrzeitverkürzung eine der vier Neubaustrecken, die als Netzergänzungen vorgesehen waren. Die Strecke Basel - Olten weist mehrfache Funktionen auf. Hier überlagern sich der Schnellzugsverkehr von Basel nach Bern, Luzern und Zürich sowie der Regionalverkehr der geplanten S-Bahn Basel - Liestal - Olten mit dem Transitgüterverkehr Richtung Gotthard (teilweise) und Lötschberg - Simplon (vollständig). Das Trassee der damals vorgesehenen Neubaustrecke Muttenz - Olten zweigt südlich des der neuen Situation anzupassenden Bahnhofs Muttenz kreuzungsfrei von der heutigen Strecke Basel - Olten ab, umfährt im 5 Kilometer langen Adlertunnel Pratteln und Frenkendorf und erreicht kurz nach dem Südportal den Bahnhof Liestal. Auf den nächsten 6.5 km bis Sissach liegen die Gleise der heutigen und der künftigen Doppelspur nebeneinander. Wo sich heute die

---

[90] SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 1985: Bericht über das Konzept BAHN 2000 und Botschaft über den Bau neuer Linien der Schweizerischen Bundesbahnen vom 16. Dezember 1985

Linien Richtung Gelterkinden und Läufelfingen trennen, wird auch die neue Strecke abbiegen, um im 12.8 km langen Wisenbergtunnel den Jura zu unterqueren und direkt Olten zu erreichen. Die Bahnhofanlagen von Liestal, Lausen, Itingen und Sissach müssen dementsprechend angepasst werden.

Das ursprüngliche Konzept BAHN 2000 musste jedoch anfangs der 90er-Jahre überarbeitet werden. Eine umfassende Situationsanalyse der SBB hat gezeigt, dass sämtliche bis anhin geplanten Angebotsverbesserungen zu Infrastrukturkosten von 14 bis 16.5 Mia. Franken führen würden (Preisbasis 1992, -10/+30%). Zur Finanzierung des Konzeptes haben die eidgenössischen Räte jedoch nur einen Kredit von 5.4 Mia. Franken bewilligt (Projektierungs- und Preisstand 1985). Das Projekt wurde deshalb etappiert und entsprechend angepasst[91]. Die erste Etappe soll bis 2005 realisiert werden

Für die Region Nordwestschweiz hiess dies nur den Ausbau der Neubaustrecke Muttenz - Adlertunnel - Liestal. Weitere Ausbauten betreffen den Raum Basel (insbesondere den Bahnhof Basel SBB). Die Neubaustrecke Liestal - Olten wurde zurückgestellt.

Im Zusammenhang mit der Etappierung von BAHN 2000 und den Abklärungen der Zufahrtslinien zur NEAT wurde die SBB beauftragt einen Bericht über einen neuen Juradurchstich aus dem Raum Basel in den Raum Olten - Brugg vorzulegen[92]. Es wurden drei Korridore als Varianten in die weiteren Betrachtungen einbezogen. Es sind dies Wisenberg Ost , Geissflue und Bözberg - Basis.

Bei der Gesamtbeurteilung resultierte die Variante Wisenberg Ost als beste Lösung, da sie mit den beiden Tunnelausgängen nach Olten Nord und Wöschnau (Aarau) eine gleichmässige Verteilung der Verkehrsströme auf die drei Juradurchstiche erlaubt. Das Nordportal dieses Tunnels kommt in den Raum Altmarkt (Liestal - Süd) zu liegen. Das Südportal wäre in einem gewissen Rahmen variabel; es sind selbst zwei Ausgänge denkbar zwischen Aarau West und Olten Nord. Die Kosten für den 24 km langen Tunnel mit den beiden Ausgängen Aarau (Wöschnau) und Olten sowie den vorgesehenen leistungssteigernden Massnahmen belaufen sich auf rund 3.8 Mia Franken. Die Variante fügt sich ausgezeichnet ins heutige resp. geplante Netz ein. Dabei fällt vor allem die Entlastung im Raum Olten ins Gewicht, weil die Hauensteinbasislinie (Bern / Luzern) und die neue Wisenberglinie (Zürich / Wohlen) praktisch im reinen Linienbetrieb ins Netz eingebaut werden.

Der Entscheid über den Tunnel Wisenberg Ost ist noch offen. Der Sachplan Alp Transit hält in Form einer Vororientierung folgendes zum neuen Juradurchstich fest: "Ein neuer Juradurchstich kommt bei Kapazitätsengpässen, die nicht mit organisatorischen und technischen oder mit gezielten Ausbauten beseitigt werden können, zum Zuge". Im weiteren wird festgehalten, dass eine Botschaft über den Inhalt der zweiten Etappe von BAHN 2000 erst 2005 vorliegen wird. Das Kostendach BAHN 2000 2. Etappe soll 5.9 Mia Franken betragen. Mit dieser Summe sind Projekte aus allen Landesteilen zu realisieren (Wisenberg Ost 3.8 Mia. Franken).

Die Diskussion über den dritten Juradurchstich ist in vollem Gange. Während der Kanton Basel-Landschaft sich seit längerer Zeit für das Projekt Wisenberg-Ost engagiert, stand die SBB bis vor kurzem diesem Vorhaben skeptisch bis ablehnend gegenüber. Nach den neuen Vorstellungen der SBB braucht es einen neuen Juradurchstich, der im Rahmen der zweiten Etappe von BAHN 2000 realisiert werden soll. Dies hängt mit der neuen Rolle der SBB nach der Bahnreform zusammen, indem sie nicht mehr als Entscheidungsträger, sondern als Antragssteller auftritt. Entscheide, welche Projekte im Rahmen der zweiten Etappe von BAHN 2000 realisiert werden sollen, fallen neu allein beim Bund.

Im Sommer 2001 erteilten die SBB AG und die Bau- und Umweltschutzdirektion einem Ingenieurbüro den Auftrag, für die technische und politische Entscheidungsfindung eine Studie für einen vierspurigen Ausbau der Strecke Basel - Olten im Ergolztal zu erarbeiten. Aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft wie auch der SBB AG vereint die Variante "Wisenberg lang, Liestal à Niveau" im Richtungsbetrieb von sämtlichen vorgelegten Varianten die meisten

---

[91] SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 1994: Bericht über die erste Etappe von BAHN 2000 vom 11. März 1994

[92] GENERALDIREKTION SBB, 1995: Juradurchstich, Planungsstudien Horizont Bahn 2000, 2. Etappe / Nördliche Zufahrten zur Gotthardbasislinie, Bern

SCHWEIZERISCHER BUNDESRAT, 1996: Botschaft über die Sicherung der Leistungsfähigkeit der nördlichen Zulaufstrecken zur NEAT vom 26. Juni 1996

Vorteile auf sich. Der Wisenbergtunnel ist deshalb in die Botschaft Bahn 2000, 2. Etappe aufzunehmen und die Realisierung sicherzustellen. (Antrag des Kantons an den Bund)

Unsere Region ist auf einen baldigen Entscheid über den neuen Juradurchstich angewiesen. Dabei muss der Nachweis erbracht werden, dass die Bahninfrastruktur in Zukunft kapazitätsmässig derart zur Verfügung stehen wird, dass der künftige Personenfernverkehr, der regionale Personenverkehr und der Güterverkehr ohne Abstriche abgewickelt werden kann.

Ein weiteres Bahninfrastrukturprojekt ist die Anbindung des EuroAirport ans Hochgeschwindigkeitsschienennetz. Denn der EuroAirport, welcher heute bereits und in naher Zukunft noch mehr als europäische Verkehrsdrehscheibe im Luftverkehr gilt bzw. gelten wird, ist mit öffentlichen Verkehrsmitteln schlecht erschlossen (BVB-Buslinie Nr. 50).

322 Fernverkehr auf der Strasse

3221 Personenverkehr auf der Strasse

Der Personenfernverkehr ist zu einem wesentlichen Teil Freizeitverkehr. Laut neueren Erhebungen des Bundesamtes für Statistik und des Dienstes für Gesamtverkehrsfragen beträgt gesamtschweizerisch der Anteil des Freizeitverkehrs am gesamten Personenverkehr bereits 60 % aller zurückgelegten Personenkilometer, an Sonntagen sogar bis zu 92 %. Der Einkaufsverkehr ist in diesen Zahlen nicht enthalten, da er separat ausgewiesen wird. Der mit dem Auto zurückgelegte Freizeitverkehr macht dabei rund 4/5-tel aus. Freizeit - ein Grundbedürfnis unserer Gesellschaft - dient nicht nur der Erholung; sie wird immer häufiger zu einem wesentlichen Lebensinhalt. Durch die stetige Verbesserung der Verkehrsverbindungen lassen sich in der gleichen Zeit immer mehr und immer entferntere Ziele erreichen. Dadurch werden die "Freizeitwege" auch immer länger. Auf manchen Strassen ist an Wochenenden das Verkehrsaufkommen höher als während der Arbeitstage. Für ein auch in Zukunft anhaltendes Wachstum des Freizeitverkehrs sprechen Faktoren wie die Verkürzung und Flexibilisierung der Arbeitszeit, die Zunahme des Anteils an Rentnerinnen und Rentner an der Gesamtbevölkerung, die stetige Erweiterung des Verkehrsangebotes sowie die tendenzielle Senkung der Preise für die Mobilität.

Der Freizeitverkehr trägt denn auch entscheidend zu Überlastung von Verkehrssystemen bei und ist dadurch auch mitverantwortlich für die Luft- und Lärmbelastung bzw. die Beeinträchtigung der Lebensqualität aller Menschen. Dadurch entstehen der Öffentlichkeit auch Kosten für den Bau, den Betrieb und den Unterhalt der entsprechenden Infrastrukturanlagen.

3222 Güterverkehr auf der Strasse

Der Güterverkehr auf der Strasse hat in den vergangenen Jahren ständig zugenommen. Die künftige Entwicklung ist schwer abschätzbar. Die Liberalisierung im grenzüberschreitenden Strassenverkehr mit den EU-Staaten bringt sicher mehr Schwerverkehr. Wie weit die verschiedenen Massnahmen zur Verlagerung des Schwerverkehrs von der Strasse auf die Schiene greifen, ist heute schwer zu schätzen.

Es wird jedoch auf den Transitachsen durch die Schweiz tendenziell eher mit einer Schwerverkehrszunahme gerechnet, deren Ausmass heute noch weitgehend unbekannt ist. Umweltmässig wird dies in unserer Region zu einer zusätzlichen Belastung führen, auch wenn versucht wird, durch die Entwicklung von saubereren Camions diese Nachteile in Grenzen zu halten. Den "Preis" für diese zusätzliche Umweltbelastung bzw. Liberalisierung werden vordergründig primär die Anwohner entlang der Transitachsen zu tragen haben.

Die Liberalisierung im Strassengüterverkehr hat zur Folge, dass der Standort Nordwestschweiz aufgrund der Grenzlage für das Speditionsgewerbe aufgewertet wird.

3223 Übergeordnetes Strassennetz (National- und Kantonsstrassen)

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt über ein gut ausgebautes National- und Kantonsstrassennetz, das nur noch wenige Lücken aufweist, die in nächster Zeit zu schliessen sind. Dieses Netz umfasst die Nationalstrassen (A2 und A3), die kantonalen Hochleistungsstrassen und Haupt-

verkehrsstrassen (H2 und H18[93]) sowie die übrigen Kantonsstrassen. Die Nationalstrassen sind gebaut, hier geht es in erster Linie noch um Sanierungen und die Errichtung von Lärmschutzbauten. Bei der H2 gilt es noch folgende Lücken zu schliessen: die Umfahrung Sissach, die im Bau ist; dann die Strecke Liestal - Anschluss an die A2/A3, die beschlossen und in Projektierung ist. Der Kanton ist gemäss Laufentalvertrag verpflichtet die Weiterführung der H18 von Angenstein nach Liesberg ins kantonale Strassenkonzept aufzunehmen und sich um die Aufnahme der H18 ins Nationalstrassennetz zu bemühen. Bei der H18 ist die Umfahrung Grellingen in Betrieb genommen worden und die Umfahrung von Laufen - Zwingen in Projektierung. Eine Studie zur grossräumigen Umfahrung des Siedlungsraumes Basel hat gezeigt, dass mit einer neuen Umfahrungsstrasse verschiedene Hauptachsen sinnvoll miteinander verknüpft werden können. Dadurch werden Quartiere in der Stadt Basel wie auch in verschiedenen angrenzende Siedlungsgebieten vom Durchgangsverkehr entlastet. Die Südumfahrung Basel ist - analog der grossräumigen Umfahrung in der Agglomeration Zürich - in das Grundnetz der Bundesstrassen aufzunehmen. Im weiteren ist noch zu erwähnen, dass bei den übrigen Kantonsstrassen noch einige wenige Projekte offen sind.

Im Bereich der Hochleistungsstrassen und der wichtigsten Hauptverkehrsstrassen wächst das Verkehrsvolumen kontinuierlich um durchschnittlich ca. 1.0 % bis 2.5 % pro Jahr[94]. Obwohl die Hochleistungsstrassen nur ca. 10 % des gesamten im Besitz des Kantons stehenden Strassennetzes ausmachen, wickelt sich darauf beinahe die Hälfte des Verkehrsvolumens ab. Nachdem die A3 mit dem Bözbergtunnel eröffnet und dem Strassenverkehr übergeben wurde, war eine deutliche Abnahme auf der A2 zwischen der Verzweigung Augst und dem Belchentunnel um 8 % bzw. 13 % zu verzeichnen.[95] Die Hochleistungstrassen sind der wichtigste Strassenverkehrsträger des Kantons, sie zeichnen sich als sehr sichere Strassen aus, da dort die Gefahr von Verkehrsunfällen wesentlich kleiner als auf normalen Kantonsstrassen ist.

Der Kanton Basel-Landschaft hat für alle Bezirke rechtsgültige Strassennetzpläne, welche auch Optionen für neue Strassen enthalten. Die Strassennetzpläne sind teilweise überholt und revisionsbedürftig. Deshalb ist es angezeigt, zur Ermittlung des zukünftigen Verkehrsaufkommens vor allem auch im Hinblick auf die noch brach liegenden Verkehrspotentiale im Kanton entsprechende Verkehrsprognosen durchzuführen, zum Beispiel auf der Basis des vorhandenen und zu aktualisierenden Gesamtverkehrsmodells. Damit können Massnahmen und Prioritäten für die allfällige Erweiterung und den notwendigen Ausbau des Strassennetzes abgeleitet und in den Richtplan aufgenommen werden.

323 Luftverkehr

Der Passagierverkehr zeigte in den Jahren 1970-1983 eine lange, relativ gemässigte Wachstumsperiode von durchschnittlich 2% pro Jahr [96]. Das Wachstum steigerte sich zwischen 1984 und 1992 auf ein durchschnittliches jährliches Wachstum von nahezu 10%. Seit 1993 ist wieder ein gemässigtes Wachstum mit einem Jahresdurchschnitt von 5.3% zu verzeichnen.[97] Im Jahre 1997 wurden 2.7 Mio. und im Jahre 1998 rund 3 Mio [98](Linienpassagiere 2'216'937 / Charterpassagiere 793'846) Passagiere abgefertigt.[99] Damit ist der Flughafen Basel-Mulhouse gemessen am Passagieraufkommen der drittgrösste schweizerische Flughafen (Genf-Cointrin: 1997 = 6.1 Mio Passagiere) und der fünftgrösste französische Provinzflughafen.

Frachtmässig verzeichnete man in den Jahren 1982 bis 1992 auf dem Flughafen Basel-Mulhouse eine durchschnittliche jährliche Wachstumsrate des abgefertigten Volumens von 7,6 %,

---

93 Schweizerische Hauptstrassen H2 und H18, früher Jurastrassen J2 und J18

94 TIEFBAUAMT BASEL-LANDSCHAFT: Verkehrsstatistik

95 BAU- UND UMWELTZEITUNG Nr. 5 vom Juli 1997: Verkehrsleistung auf dem Strassennetz Baselland

96 696'230 bis 900'922 Passagiere

97 REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL - LANDSCHAFT: Landratsvorlage 1998-145 vom 18. August 1998 "Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Investitionsvorhaben 1997 - 2004) (Partnerschaftliches Geschäft mit dem Kanton Basel-Stadt)"

98 Linienpassagiere 2'216'937 / Charterpassagiere 793'846

99 Internet-Homepage: http://www.netxtron.ch/~airport/ger/stat98.htm#ges

zwischen 1993 und 1997 von 11.6 %. Zur normalen Fracht wird auf dem Flughafen Basel-Mulhouse zusätzlich auch Expressfracht abgewickelt.[100]

Eine Studie[101] entwickelte unter Zugrundelegung verschiedener Randbedingungen (Wirtschaftswachstum, Entwicklung der Flughäfen in der Region, Bau europäischer Hochgeschwindigkeitsbahnen, Preisentwicklung und dgl.) verschiedene Szenarien für das mögliche künftige Verkehrsaufkommen im Passagier- und Frachtverkehr. Das vom Verwaltungsrat des Flughafens zugrundegelegte mittlere Szenario geht von einem Wirtschaftswachstum in den Industrieländern von 2.5 % pro Jahr bis ins Jahr 2007 und von 2 % ab 2007, einhergehend mit einem stabilen Ölpreis aus. Zudem wurden die Deregulierung im europäischen Luftverkehr, das Vorhaben "EuroCross" der Crossair und die Entwicklung des TGV Rhin-Rhône berücksichtigt. Gemäss dieser Studie wird im Bereich Passagierverkehr mit folgender Entwicklung gerechnet:

Anzahl Passagiere	2002	2007	2012
Linienflüge	2.4 Mio (+ 5,9 %)	3.1 Mio (+ 5,3 %)	4.0 Mio (+ 5,2 %)
Charterflüge	1.0 Mio (+ 6,1 %)	1.3 Mio (+ 5,4 %)	1.5 Mio (+ 2,9 %)

Gemäss Prognose werden die Anzahl Flugbewegungen im Frachtverkehr absolut jeweils um rund 2 % jährlich zunehmen. Da im Frachtverkehr Vollfrachtflugzeuge eingesetzt werden, macht der Frachtverkehr weiterhin nur einen geringen Teil aller Flugbewegungen aus (ca. 5 %).

Mit der weltweiten Krise der Zivilluftfahrt im allgemeinen und mit der speziellen Situation in der Schweiz mit dem Verschwinden der Swissair und der Crossair vom Markt und dem Auftreten der Swiss als neue nationale Airline am Markt, hat sich die aktuelle Situation grundlegend geändert, sodass die Studie mindestens vorübergehend in Frage gestellt ist.

Mit dem Ausbau des Terminals sollen keine freien Reserven / Kapazitäten auf unbestimmte Zeit hinaus geschaffen werden. Der Ausbau hat zum Ziel, die Konkurrenzfähigkeit des Flughafens Basel-Mulhouse zu stärken und gleichzeitig einen wichtigen Standortfaktor für die gesamte regionale Wirtschaft zu erhalten.

Der Ausbau des Flughafens bzw. das stetige Wachstum zeitigt auch negative Auswirkungen. Trotz stetigem technischem Fortschritt bei den Flugzeugen, nimmt die Umweltbelastung aufgrund des quantitativen Wachstums ständig zu und zwar sowohl hinsichtlich Lufthygiene (Ausstoss von Stickoxidemissionen) als auch hinsichtlich Lärm. Zwar sind im Zug der Revision der Lärmschutzverordnung die Belastungsgrenzwerte für Fluglärm derart festgelegt worden, dass in den nächsten 20 Jahren - rein rechtlich gesehen - voraussichtlich keine Anpassungen der Nutzungsplanung der betroffenen Gemeinden erforderlich sind. Trotzdem aber wird sich hier aber die Lebensqualität, insbesondere mit Blick auf die Wohnnutzung, weiter verschlechtern, während die Standortgunst für wirtschaftliche Aktivitäten weiter zunehmen wird.

324 Schifffahrt

Die Rheinschifffahrt in der Schweiz verfügt über vier Häfen; "Au" Muttenz und Birsfelden sowie "Kleinhüningen" und "St. Johann".[102] Muttenz und Birsfelden sind auf den Umschlag von Treib- und Flüssigstoffen spezialisiert. In St. Johann werden vorwiegend Getreide, Trockengüter und Speiseöl verladen. In "Kleinhüningen" befinden sich zwei Containerterminals, zudem werden hier u.a. Metalle umgeschlagen. Keiner der Häfen gilt als Zollfreihafen. Vielmehr haben sie alle den Status von Binnenhäfen mit der Möglichkeit zollfreier Lagerung. Der Bahnbetrieb in den Rheinhäfen - mit rund 1000 km Schienen - wird von den SBB geführt.

---

[100] REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL - LANDSCHAFT: Landratsvorlage 1998-145 vom 18. August 1998 "Investitionsbeitrag an den binationalen Flughafen Basel-Mülhausen (Investitionsvorhaben 1997 - 2004) (Partnerschaftliches Geschäft mit dem Kanton Basel-Stadt)"

[101] Studie des Institut du Transport Aérien (I.T.A.) vom Juni 1997

[102] Die Standortkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sind Eigentümer der Hafenareale. Diese bilden eine betriebliche Einheit unter dem Namen "Rheinhäfen beider Basel" und werden von der Rheinhafenverwaltung Basel-land in Zusammenarbeit mit der Rheinschifffahrtsdirektion Basel (RSD) verwaltet

Seit Anfang der 90er Jahre ging der Umschlag kontinuierlich zurück. Gegenwärtig werden knapp 15 Prozent (ca. 9.2 Mio. t) des gesamten schweizerischen Aussenhandels über den "Auhafen" und den Hafen Birsfelden abgewickelt. Die Häfen haben eine Umschlagkapazität von 12 Mio t pro Jahr, sind derzeit also nur zu etwa zwei Dritteln ausgelastet.

Die Rheinschifffahrt (wie die Binnenschifffahrt allgemein) steckt seit Jahren in einer Krise. Ihr Anteil am schweizerischen Aussenhandel nimmt ab, weil Bahn, Strassentransport und Pipeline günstigere Transportbedingungen anbieten. Die Schifffahrt klagt vor allem über mangelnde Kostenwahrheit im Verkehr und verfehlte Subventionspolitik. In einer Zeit, wo Unternehmungen zudem keine grossen Lager anlegen und die Waren "just in time" zu liefern sind, hat die Schifffahrt noch mit einem zusätzlichen Nachteil fertig zu werden. Trotz aller Nachteile sieht sich die Binnenschifffahrt mit ihrer hohen Transportkapazität, ihrem relativ geringen Energieverbrauch als "idealen Verkehrsträger der Zukunft". Dabei zeichnen sich die Rheinhäfen beider Basel durch ein ausgereiftes Schienennetz und durch relativ gute Anbindungen an die übergeordneten Verkehrsträger (Schienen und Strasse) aus. Dies bietet Gewähr, für eine zukunftsträchtige Kombination der Verkehrsträger Wasser, Schiene und Strasse. Der seit den 80er Jahren wachsende Containertransport wird somit zunehmend zu einem Hoffnungsträger der Binnenschifffahrt.

Was die Schiffbarmachung des Hochrheins und der Aare betrifft, sprach sich der Bundesrat in einem vom Parlament gebilligten Bericht gegen ein solches Vorhaben aus. So wurden die Freihaltemassnahmen 1993 auf den Rhein bis zur Aaremündung und auf die Rhone vom Genfersee zur französischen Grenze beschränkt. Im Dezember 1996 bestätigte das Parlament diese Haltung; für die raumplanerische Umsetzung sind nun die Kantone und nicht mehr der Bund zuständig. Die Chancen für einen transhelvetischen Schifffahrtskanal sind somit gesunken.

Der neusten Studie der Handelskammer beider Basel[103] ist zu entnehmen, dass heute zwischen den Rheinhäfen und den landseitig gelegenen Terminals beinahe keine Kooperationen bestehen und somit die Potentiale zumeist ungenutzt bleiben. Es sind jedoch Bestrebungen im Gange, die Häfen beider Basel und Weil am Rhein im Sinne einer Kooperation miteinander enger zu verflechten.

Gemäss Studie soll der Wettbewerb zwischen den einzelnen Terminalstandorten vermieden und diese untereinander über ein transportneutrales Transportkonzept optimal verbunden werden. Dabei soll den einzelnen Standorten eine oder nur wenige Funktionen zugewiesen werden, wodurch es möglich wird, die eigentliche Umschlagsfunktion zu optimieren und zusätzliche Leistungen in den jeweiligen Bereichen anzubieten. Damit soll die Wettbewerbsfähigkeit für Transporteure und Spediteure in unserer Region gesamthaft gesichert und gestärkt werden. Eine Umsetzung des Konzeptes scheint allerdings nicht von heute auf morgen machbar.[104]

Auf jeden Fall gilt es, wasser- und landseitig für optimale Erschliessungen zu sorgen und aufgrund von Änderungen diese laufend anzupassen. Wirtschafts- und verkehrspolitisch ist auf eine Verminderung / Aufhebung von marktverzerrenden Eingriffen / Subventionen hinzuwirken.

Für die Stadt Basel und die im Einflussbereich des Rheins liegenden Gemeinden ist die touristische Personenschifffahrt ein wichtiger Bestandteil. Im Bereich der touristischen Nutzung unterscheidet man zwischen Langstreckenverkehr (z.B. Basel-Rotterdam) und der sogenannten Ausflugsschifffahrt für kurze Strecken (z.B. Basel-Rheinfelden). Aufgrund der topographischen Gegebenheiten - Schleusen Birsfelden und Augst - wie auch der Pendlerströme bzw. der dafür nicht vorhandenen Potentiale, wird die Personenschifffahrt auf dem Rhein - ausserhalb der touristischen Nutzung - im Bereich des Personennahverkehrs mittelfristig keine bedeutende Funktion übernehmen können.

Einzige Ausnahmen bilden dabei die diversen Überquerungsmöglichkeiten des Rheines mit einer Fähre. Dies ist an vielen Orten der kürzeste Weg, um mit Auto, Fahrrad oder als Fussgänger ein Ziel am anderen Ufer zu erreichen. Damit sind die Rheinfähren ein umweltschonendes und zeitsparendes Element des Nahverkehrs. Beliebtheit erreichen sie aber auch durch Ihren Freizeitwert. Viele Fährstellen verbinden Naherholungsgebiete dies- und jenseits des

---

[103] vgl. HANDELSKAMMER BEIDER BASEL, 1999: Regio Terminal - Kooperatives Terminalkonzept der Regio TriRhena

[104] BASLER ZEITUNG vom 22. April 1999: Güterverkehrskapazitäten besser koordinieren ("Von der Vision zur Realität")

Rheines und die Überfahrt mit einer Fahrrad- oder Fussgängerfähre bietet die wohl kostengünstigste Variante, auf einem Schiff zu fahren.

33 Regionalverkehr

331 Regionalverkehr auf der Schiene

Die Auswertung der Pendlerbewegungen gestützt auf die Volkszählungsdaten von 1980 und 1990 ergibt, dass im Bereich des öffentlichen Verkehrs eine starke radiale Zunahme zum Zentrum Basel-Stadt hin (1980: ~ 62'600 / 1990: ~ 92'000) bzw. - verstärkt auch - von diesem weg (1980: ~ 7'400 / 1990: ~ 14'000) zu verzeichnen war. Das grösste Wachstum fand auf den Linien der Vorortsbahnen sowie der SBB statt. Dies beruht einerseits auf der Tatsache, dass im Bereich des öffentlichen Verkehrs nur im unmittelbaren Agglomerationsgebiet der Stadt Basel überhaupt Tangentiallinien (Bus) bestehen und die Stadt Basel als Zielort - trotz Bevölkerungs- und Arbeitsplatzrückgang - nach wie vor eine starke Anziehungskraft besitzt. Andererseits sind offenbar viele, vormals in der Stadt Basel domizilierte Betriebe im Kanton Basel-Landschaft auch von der Stadt aus mit dem öffentlichen Verkehrsmittel gut erreichbar. Als wichtigster Faktor für die starke Zunahme der Pendlerbewegung im öffentlichen Verkehr im Zeitraum von 1980 bis 1990 gilt aber die Einführung des ersten integralen Tarifverbundes der Schweiz. Seit der Einführung des Umweltschutz-Abonnement und des Bestehens des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW; seit Juni 1987) wurden bis heute jedes Jahr mehr Umweltschutz-Abonnemente verkauft. In den Kantonen Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau konnten zumindest in den Anfangsjahren sehr hohe Zuwachsraten verzeichnet werden. Dies dürfte im wesentlichen auf ein verbessertes Leistungsangebot - vor allem im Agglomerationsgürtel - wie auch auf das im vorstädtischen und ländlichen Bereich zu verzeichnende Bevölkerungswachstum zurückzuführen sein. Heute ist beim Abonnementsverkauf eine Marktsättigung auf sehr hohem Niveau zu verzeichnen. Dabei kann festgehalten werden, dass aktuell ca. 33 % aller möglichen OeV-Benutzer und -Benutzerinnen in der Region regelmässig ein Umweltschutz-Abonnement kaufen. Umgekehrt zeigen die Erfahrungen, dass zuerst ein attraktives Angebot vorhanden sein muss, damit zusätzliche Fahrgäste gewonnen werden können.

3311 Schienennetz und Angebot der SBB

Beim regionalen Personenverkehr werden auf dem SBB - Schienennetz zur Zeit die folgenden Linien betrieben:

- Ergolztal / Laufental: Olten - Sissach - Liestal - Basel - Laufen
- Homburgertal: Sissach - Läufelfingen - Olten
- Rheintal: Frick / Laufenburg - Rheinfelden - Pratteln - Basel - Mulhouse (Grüne Linie der Regio-S-Bahn)

Das Angebot auf diesen Linien wird durch den generellen Leistungsauftrag für den öffentlichen Verkehr 1997 - 2001 bestimmt. In diesem Leistungsauftrag werden Streckennetz, Linienführung, Tarifpolitik sowie die Grundsätze des Betriebsangebots und des Finanzprogramms festgelegt. Der neue generelle Leistungsauftrag für die Jahre 2001 - 2005 liegt im Entwurf vor und beinhaltet diverse Angebotsverbesserung. Er steht derzeit im Vernehmlassungsverfahren.

Gleichzeitig wird etappenweise an der weiteren Realisierung der Regio-S-Bahn, welche faktisch ein System betrieblich vernetzter, grenzüberschreibender Durchmesserlinien darstellen, gearbeitet. Der Grundgedanke einer Regio-S-Bahn wurde schon früh entwickelt, und 1986[105] wurde eine erste Pilotvariante ausgearbeitet. Eine Wirtschaftlichkeitsrechnung führte zu einer ersten Ernüchterung und zur Überarbeitung der ursprünglichen Variante. Daraus resultierte schliesslich eine reduzierte Pilotvariante, der die nordwestschweizerische Behördendelegation 1990 zustimmte. Doch im gleichen Jahr kam die zweite Ernüchterung. Die SBB teilten den Kantonen Basel - Landschaft und Basel - Stadt mit, dass angesichts der veränderten verkehrspolitischen Perspektiven die in der Nordwestschweiz vorhandenen und geplanten Streckenkapazitäten für ein zusätzliches S-Bahnangebot gemäss der reduzierten Pilotvariante nicht

[105] ARBEITSGRUPPE SBB / DB / SNCF, 1986: Regio-S-Bahn Basel, Planungskonzept, Bericht 1986.

ausreichen würden. Eine Regio-S-Bahn lässt sich also mit den für Bahn 2000 vorgesehenen Infrastrukturausbauten nicht verwirklichen. Es wären zusätzliche Infrastrukturbauten von rund 1.5 bis 2.5 Mia. Franken gemäss einer Grobschätzung nötig, die teilweise von den Bestellern für eine Regio-S-Bahn mitzufinanzieren wären. Angesichts dieser Tatsachen ist die Realisierung einer integralen S-Bahn in weite Ferne gerückt. Die beteiligten Partner einigten sich deshalb auf eine etappenweise Realisierung der Regio-S-Bahn Basel. Als erster Schritt wurde die Linie Frick-Basel-Mulhouse als Initialvariante realisiert[106]. Damit hat man eine Durchmesserlinie, aber trotz des Namens, noch keine S-Bahn. Die Realisierung der Regio-S-Bahn ist ein wesentlicher Schritt zur Verbesserung des OeV-Angebots.

3312 Schienennetz und Angebot der Vorortsbahnen

Vorortstramlinien der BLT / BVB

Bei den Vorortslinien handelt es sich um modern ausgebaute Tramlinien, die den unteren Kantonsteil mit der Stadt Basel verbinden und mit dem baselstädtischen Netz verknüpft und zum Teil in dieses integriert sind. Es sind dies die folgenden Linien:

- Rodersdorf - Ettingen - Aeschenplatz (BS) - Arlesheim - Dornach (Tramlinie 10)
- St. Louis - Grenze BS - Aesch (Tramlinie 11)
- Messeplatz (BS) - Pratteln (Tramlinie 14)
- Wiesenplatz (BS) - Ettingen (Tramlinie 17)

Im Zusammenhang mit dem Ausbau des Bahnhofs Basel SBB (Projekt Euroville) werden die Linien 10 und 11 in Zukunft direkt über den Bahnhof Basel SBB geführt.

Waldenburgerbahn (WB)

Durch die ersten Eisenbahnbauten war der Transitverkehr im Waldenburgertal weggefallen. Dies brachte Probleme für das Tal. Als Ersatz wurde eine Schmalspurbahn geplant und nach kurzer Bauzeit vom März 1880 bis November 1880 wurde das Projekt realisiert. Am 1. November 1880 dampfte der erste Zug von Liestal nach Waldenburg. Vor rund vierzig Jahren wurde die Bahn elektrifiziert. Einen weiteren wesentlichen Erneuerungsschub erfuhr die Waldenburgerbahn im Jahre 1982. Mit der Einführung des Taktfahrplans der SBB im Jahre 1982 waren das vorhandene Rollmaterial, das mit Mängel versehene Trassee und die im wesentlichen auf einen Bedarfsfahrplan ausgerichteten Anlagen kaum in der Lage, das geforderte Angebot zu erbringen. Nach eingehenden Abklärungen über die Umstellung auf Busbetrieb oder Erneuerung der Bahn, entschied man sich für die Bahn. Es wurde ein Kredit von 27 Millionen Franken zur Erneuerung der Bahn gesprochen. Damit wurde neues Rollmaterial (moderne Pendelzüge) beschafft sowie Trasseesanierungen, ein durchgehender Streckenblock und andere Ausbauten realisiert (1986). Später wurden für ca. weitere 20 Millionen Franken weiteres Rollmaterial beschafft. Damit wurde die Waldenburgerbahn zu einem modernen Mittelverteiler im regionalen Personennahverkehr.

Investitionen in die Vorortsbahnen und die Waldenburgerbahn

Kanton und Gemeinden haben in den Ausbau der Trassen der Vorortsbahnen sowie der Waldenburgerbahn während der Periode 1990 bis und mit 1997 im Durchschnitt 5.94 Mio Fr pro Jahr investiert (= Brutto-Investitionen inkl. Landerwerb abzüglich Bundesbeiträge). Unter Berücksichtigung aller Investitionen - inklusive Beiträge an Rollmaterial, Hochbauten etc. aber ohne TNW-Abonnementsabgeltungen und ungedeckte Kosten - beliefen sich die Investitionsausgaben von Kanton und Gemeinden während der gleichen Periode durchschnittlich auf 13.7 Mio Fr. pro Jahr.[107]

---

[106] REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL-LANDSCHAFT: Vorlage an den Landrat betreffend Realisierung der Initialvariante der Regio-S-Bahn-Linie Frick - Basel - Mulhouse und Bestellung von Zusatzleistungen auf der Strecke Basel - Stein vom 21. März 1995.

[107] Quellen: Jahresrechnungen des Kantons Basel-Landschaft

3313 Schwachstellen und Verbesserungen der OeV-Erschliessung

Verbesserung der OeV-Erschliessung im "Ergolztal" sowie im Gebiet "Schweizerhalle"

Die Mischnutzung der Verkehrsinfrastrukturen führt vor allem im sehr verkehrsstarken Korridor Ergolztal-Basel zu zahlreichen Problemen, welche sich in einem unbefriedigenden Angebot und letztlich einem tiefen OeV-Marktanteil niederschlagen. Die Haupterschliessung des Ergolztales erfolgt durch die vorab dem nationalen und internationalen Verkehr dienende, ausgesprochen stark ausgelastete SBB-Linie. Wesentliche Verbesserungen im regionalen Bahnangebot (Regio-S-Bahn) sind nur mittels grösserer Infrastrukturausbauten möglich (Ausbau Knoten Liestal, neuer Juradurchstich resp. äquivalente Lösung).

Das sehr dicht besiedelte untere Ergolztal wird neben den SBB auch durch die Buslinie von Basel nach Reigoldswil bedient, die jedoch eine sehr schlechte Erschliessungswirkung und zu lange Fahrzeiten aufweist. Eine bessere Anbindung des unteren Ergolztals an das OeV-Netz erfordert eine Optimierung bestehender Angebote (Regionalbus) resp. zusätzliche Angebotselemente (Mittelverteiler). Dabei trifft die immer wieder gehörte Behauptung nicht zu, dass die Region Basel europaweit einen besonders hohen OeV-Marktanteil aufweist. So liegt beispielsweise der OeV-Marktanteil zwischen Basel und Liestal bei lediglich 17 %.

Eine weitere, wesentliche Schwachstelle im OeV-Angebot ist die ungenügende Erschliessung der regional bedeutenden Industrie- und Gewerbegebiete in Muttenz und Pratteln ("Schweizerhalle", "Hohenrain"). Analog den Verhältnissen im unteren Ergolztal sind schlechte Erschliessungswirkung (Haltestellepositionierung), unattraktive Reisezeiten sowie zusätzlich fehlende Direktverbindungen (Umwegfahrten mit Umsteigen) sowie hohe Störanfälligkeiten (Einflüsse Individualverkehr) als wesentlichste Gründe zu nennen. Eine Verbesserung des OeV-Marktanteils kann mittels zusätzlicher Infrastrukturen resp. zusätzlicher Angebotselemente (Mittelverteiler) erzielt werden.

Die Anbindung des Laufentals an die Agglomeration Basel erfolgt öV-seitig durch die Birstalstrecke der SBB. Die grossenteils einspurige Strecke setzt hinsichtlich Angebotsgestaltung enge Rahmenbedingungen, welche durch die Einflüsse des übergeordneten Schnellzugsverkehrs zusätzlich verschärft werden. Umfassende Verbesserungen im Regionalverkehrsangebot (Regio-S-Bahn) sind mittels zusätzlicher Infrastrukturen möglich (Kreuzungsstation, Doppelspurinsel o.ä.).

332 Regionalverkehr auf der Strasse

Die Pendlerbewegungen des Individualverkehrs zeigen ein anderes Bild als diejenigen des öffentlichen Verkehrs. Zum einen ist der Zuwachs der Pendlerbewegungen zur Kernstadt Basel im Zeitraum 1980 bis 1990 deutlich geringer als beim öffentlichen Verkehr. Zum anderen sind die Tangentialbewegungen - vor allem in stadtnahen Gebieten - grösser geworden. Dies ist - hauptsächlich auf die Verlagerung zahlreicher Betriebe aus der Stadt Basel in die nähere Agglomeration zurückzuführen, was zur Folge hat, dass sich die ursprünglich gebündelten und auf die Stadt Basel ausgerichteten Beziehungen "Wohnort-Arbeitsplatz" dispers und grossflächig aufsplitten. Eine weitere Folge davon ist, dass es für die Betreiber von öffentlichen Verkehrsmitteln noch schwieriger bzw. je nach Situation sogar unmöglich ist, für solche feingliedrige Relationen ein attraktives und kostengünstiges ("Pendler")-OeV-Angebot überhaupt anbieten zu können. Angesichts der Tatsache, dass sich diese Trends der Siedlungsentwicklung nicht abschwächen, sondern teilweise sogar verstärken, muss festgestellt werden, dass die Aufrechterhaltung oder gar Verbesserung eines attraktives OeV-Angebot immer schwieriger und teurer wird.

Umgekehrt wird der Strassenverkehr voraussichtlich um 1 - 1.5% pro Jahr zunehmen[108]. Wesentliches Rückgrat des motorisierten Verkehrs bilden die Hochleistungsstrassen. Mit der zu

[108] Vom AMT FÜR RAUMPLANUNG in Auftrag gegebene Delphi-Studie:

RAPP AG, INGENIEURE + PLANER, 1999: Entwicklungsperspektiven Strassenverkehr-Kurzbericht vom 15. Dezember 1999

RUDOLF KELLER & PARTNER, 1999: Konzept der räumlichen Entwicklung (KORE) / Entwicklung IV bis zum Jahre 2015 - Arbeitspapier" vom 16. Dezember 1999

erwartenden weiteren Verkehrszunahme erreichen diese jedoch vor allem in den stadtnahen Abschnitten ihre Leistungsgrenzen[109], so dass mit einer Verlagerung von Zusatzverkehr auf das Hauptstrassennetz und in diesen Gebieten mit einer starken Zunahme der Abschnitte mit schlechten Verkehrsqualitäten zu rechnen ist. Dies bedeutet, dass die bekannten bereits jetzt schon zeitweise überlasteten Verkehrsknoten im Leimental und Birseck sowie im Raume Muttenz-Pratteln-Liestal noch zusätzliche Belastungen und damit Rückstau aufnehmen müssen. Gleichzeitig ist die Wahrscheinlichkeit gross, dass weitere Verkehrsknoten ein ähnliches Schicksal "erleiden". Mit dem Bau neuer Strassen und Umfahrungen wird diese generelle Entwicklung nicht gestoppt werden können.

333 Wegnetze

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 - u.a. 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 wurden bisher rund 170 km ausgebaut und mit Wegweisern ausgeschildert.[110]

Basierend auf dem Bundesgesetz über Fuss- und Wanderwege wurde im Kanton Basel-Landschaft das übergeordnete Fuss- und Wanderwegnetz im Regionalplan "Fuss- und Wanderwege" für das ganze Kantonsgebiet festgelegt. Aufgrund der einschlägigen Gesetzgebung von Bund und Kanton sind die Gemeinden verpflichtet, in ihrer kommunalen Strassennetzplanung die erforderlichen Anpassungen und Ergänzungen[111] vorzunehmen.

In "jüngerer" Zeit drängen sich in relativ schnell wechselnden Zeitabschnitten auch immer mehr Leute mit neuartigen Fortbewegungsmittel (Mountainbikes, Skateboards etc.) auf die ursprünglich für FussgängerInnen und/oder Velos erstellten Wegnetze. Ein grosser Teil dieser neuen Fortbewegungsmittel sind laut Gesetz als Spiel- und Sportgeräte zu qualifizieren, welche auf Strassen und Wanderwegen nicht zulässig sind bzw. nur auf Trottoirs und verkehrsarmen Strassen benützt werden dürfen. Dabei gilt es zu beachten, dass in Fussgängerzonen FussgängerInnen grundsätzlich Vortritt haben. Deshalb ist bzw. wäre zum Beispiel skaten auch dort nur gestattet, sofern niemand behindert oder gefährdet wird. Bis anhin haben sich die "neuen" Benutzergruppen - mit Ausnahme von kleineren Konflikten - auch relativ gut "arrangiert". Dies ist auch zukünftig nötig, da nicht davon ausgegangen werden kann, dass für neue und in der Regel schnelllebige (Mode)-Trends separate Wegnetze angelegt werden. Andererseits ist davon auszugehen, dass auch in Zukunft neue Fortbewegungsmittel von der Wirtschaft auf relativ breiter Basis gezielt lanciert werden.

AEGERTER & BOSSHARDT, 1999: Konzept der räumlichen Entwicklung (KORE) / Entwicklungen - Perspektiven - Qualitäten im Bereich Individualverkehr bis zum Jahre 2015 vom 14. Dezember 1999

GRUNER AG, 1999: "Konzept der räumlichen Entwicklung / Begründungen zur Strassenauslastung - Grundlagen: angedachte Szenario zur Verkehrsentwicklung" vom 13. Dezember 1999

[109] Es ist nicht der Pendlerverkehr alleine, sondern die Kumulation von Pendler- und/oder Geschäftsverkehr mit dem Freizeit- und Einkaufsverkehr, welcher zu kritischen Situationen bzw. zu zeitlich begrenzten Engpässen auf gewissen Strassenabschnitten und Knoten führt

[110] REGIERUNGSRAT DES KANTONS BASEL - LANDSCHAFT: Landratsvorlage 1998-074 vom 7. April 1998 "Regionale Radrouten im Kanton Basel-Landschaft"

[111] Erarbeitung eines neuen Strassennetzplanes Landschaft mit integriertem Wanderwegnetz

Ergänzung des Strassennetzplanes Siedlung mit einem "Fuss- und Wanderwegnetz"

Anpassung bzw. Ergänzung des Strassenreglementes an die neuen Verhältnisse

4 VER- UND ENTSORGUNG[112] / WEITERE RAUMNUTZUNGEN

41 Versorgung

Die Grundversorgung, je nach Sektor auch "Service public" genannt, ist durch öffentliches Interesse begründet und umfasst die landesweite Versorgung von Bevölkerung und Wirtschaft mit bestimmten Gütern und Dienstleistungen zu definierten, meist einheitlichen Preisen und Qualitätsmerkmalen. Das Mass einer gesellschaftlich gewünschten Grundversorgung wird politisch bestimmt. Die Grundversorgung ist in den neunziger Jahren wegen der wirtschaftspolitischen Bestrebungen zur Liberalisierung und Deregulierung klassischer Monopolmärkte zu einem wichtigen Thema geworden, insbesondere in den Sektoren Telekommunikation und Post, öffentlicher Verkehr und Elektrizität. Eine aktuelle Problemstellung dieses weltweiten Trends ist die Versorgungssicherheit. Bis auf den Strommarkt wurden diese Märkte in den letzten Jahren auch in der Schweiz geöffnet.[113]

Die Grundversorgung ist für die Regional- und Raumordnungspolitik von grosser Bedeutung, insbesondere die Themen Umfang, Preise, Finanzierung und Solidarität. Besondere Aufmerksamkeit muss der Versorgung ausserhalb des Siedlungsgebietes zukommen. Einerseits könnten ländliche Räume benachteiligt werden, indem beispielsweise die Grundversorgung zum Engpassfaktor für eine nachhaltige regionale Entwicklung wird. Anderseits könnten durch eine allzu grosszügige Grundversorgungspflicht gewisse Anreize zur ungeordneten Besiedlung dieser Räume entstehen.

Zu berücksichtigen ist weiter die Koppelung mit weiteren Infrastrukturanlagen sowie die Koppelung von Versorgungs- mit Entsorgungsanlagen.

411 Liberalisierung in der Telekommunikation hat Auswirkungen auf Siedlung, Landschaft und Bevölkerung

Per 1. Januar 1998 ist das neue eidgenössische Fernmeldegesetz (FMG) in Kraft getreten, mit dem der Gesetzgeber bewusst den Wettbewerb bei den Fernmeldediensten einschliesslich deren Infrastruktur fördern will. Aufgrund der Bestimmungen im FMG erteilen die Eidgenössische Kommunikationskommission (ComCom) resp. das Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) Konzessionen zum Betreiben von Telekommunikationsnetzen und zum Erbringen entsprechender Fernmeldedienste.

Die Grundversorgung in der Telekommunikation umfasst den Telefondienst, den Zugang zu den Notrufdiensten, eine ausreichende Versorgung mit öffentlichen Sprechstellen, den Zugang zu den schweizerischen Verzeichnissen der Teilnehmerinnen und Teilnehmern am öffentlichen Telefondienst sowie einen Vermittlungsdienst für Hör- und Sehbehinderte. Der Bundesrat kann den so definierten Inhalt den gesellschaftlichen und wirtschaftlichen Bedürfnissen und dem Stand der Technik anpassen[114]. Bis Ende 2002 wird die Grundversorgung von der Swisscom sichergestellt[115]. Danach wir eine Neuausschreibung durchgeführt. Im Frühling 2000 sind bereits Konzessionen für die drahtlose Verbindung in die einzelnen Haushalte (WLL = Wireless Local Loop, "letzte Meile") versteigert worden.

Im Mobiltelefoniebereich haben im Frühling 1998 zusätzlich zur Swisscom auch die Unternehmen diAx und Orange eine Konzession zum Betreiben eines Mobilfunknetzes erhalten. Die Erteilung dieser Mobilfunkkonzessionen ist verbunden mit der Erstellung eigenständiger physischer Netze sprich dem Bau weiterer Antennenanlagen, denn die neu konzessionierten Unternehmen sind verpflichtet, bis Ende 2002 95% der schweizerischen Wohnbevölkerung mit ihrem eigenen Mobilfunknetz abzudecken. Mit der Konzession wird das öffentliche Interesse an der

---

[112] vgl. BUNDESAMT FÜR RAUMPLANUNG, 1997: Der kantonale Richtplan, Leitfaden für die Richtplanung nach Art. 8 RPV. Gemeint ist die technische Versorgung.

[113] vgl. auch INFRAS 1999 (in Zus. mit Dr. J. Oetterli): Liberalisierung und Grundversorgung in den Sektoren Telekommunikation, Post. Elektrizität und öffentlicher Verkehr, State-of-the-Art Bericht und sektorübergreifende Übersicht (im Auftrag des Staatssekretariats für Wirtschaft und des Bundesamtes für Raumplanung), Bern

[114] Art. 16 FMG vom 30. April 1997

[115] Art. 66 FMG vom 30. April 1997

Realisierung dieser Netze begründet. Eine Interessenabwägung mit den Bedürfnissen und Anliegen des Natur- und Heimatschutzes ist aber dennoch erforderlich.[116]

Im Kanton Basel-Landschaft ist seit Freigabe des Mobilfunk-Monopols bis zum 22. September 2000 folgende Anzahl von Baugesuchen für Mobilfunk-Antennen eingereicht bzw. bewilligt worden:

Mobilfunknetz-Betreiberin	eingereichte Baugesuche	davon bewilligt
Swisscom	33	17
diAx	44	34
Orange	49	27
Total	**126**	**78**

Als problematisch erweisen sich die durch die Sendeanlagen erzeugten elektromagnetischen Felder (auch nichtionisierende Strahlung oder "Elektrosmog" genannt). Es ist umstritten, inwiefern die Auswirkungen solcher niedriger aber langfristiger Strahlung gesundheitsschädigend sind. Seit dem 1. Februar 2000 ist die Verordnung über den Schutz vor nichtionisierender Strahlung (NISV) in Kraft. Die Verordnung enthält Vorschriften für Stromleitungen, Transformatorenstationen, Unterwerke, Eisenbahnen, elektrische Hausinstallationen sowie Sende- und Radaranlagen. Sie übernimmt einerseits die international anerkannten Gefährdungsgrenzwerte, die überall, wo sich Menschen - auch nur kurzzeitig - aufhalten, eingehalten werden müssen. Anderseits definiert die Verordnung, im Sinne der Vorsorge, für jeden Anlagetyp einen Anlagegrenzwert, der dort eingehalten werden muss, wo sich Menschen längere Zeit aufhalten, z.B. in Wohngebäuden, Schulen und Spitälern. Neue Bauzonen dürfen künftig nur noch dort ausgeschieden werden, wo der Anlagegrenzwerte eingehalten ist.

Im Jahr 2002 soll das bestehende Mobilfunknetz durch die dritte Generation des europäischen Mobilfunksystems (UMTS) abgelöst werden, zu welchem noch zusätzliche Anbieter zugelassen werden. Die Versteigerung dieser neuen Konzessionen ist im Dezember 2000 erfolgt.

412 Ausbau der Elektrizitäts- und Gasversorgung bringt neue Eingriffe in den Siedlungs- und Landschaftsraum

Die Energieversorgung im Kanton Basel-Landschaft ist grundsätzlich sichergestellt. Raumplanerische Probleme stellen sich im Kanton Basel-Landschaft weniger durch die Energiegewinnung als durch deren Transport. Der Bau oder Ausbau von Hochspannungs- und Gasleitungen ist immer mit erheblichen und bleibenden Eingriffen in den Siedlungs- und Landschaftsraum verbunden (Stichworte Landschaftsbild und "Elektrosmog"). In diesem Bereich ist die Interessenabwägung zwischen den Bedürfnissen einer modernen Industrie- und Informationsgesellschaft sowie den Anliegen des Natur- und Heimatschutzes dringend erforderlich.

Seit dem 19. Februar besteht in der Europäischen Union ein Binnenmarkt für Elektrizität. Wie in der EU soll der Strommarkt auch in der Schweiz geöffnet werden. Der Bundesrat hat im Juni 1999 die Botschaft zum eidgenössischen Elektrizitätsmarktgesetz (EMG) zuhanden des Parlaments verabschiedet. Der Entwurf sieht einen schrittweisen Wechsel zum freien Markt vor. Sechs Jahre nach Inkrafttreten des Gesetzes soll der Elektrizitätsmarkt voll liberalisiert sein.

Die Liberalisierung wird wahrscheinlich eine Kosten- und Preisschere zwischen teuren (dünn besiedelten) und kostengünstigen (dicht besiedelten und deshalb einfach zu erschliessenden)

[116] Gemäss Art. 36 FMG kann das BAKOM aus Gründen des öffentlichen Interesses, namentlich um den Anliegen der Raumplanung, des Landschafts-, Heimat-, Natur- und Tierschutzes oder um technischen Schwierigkeiten Rechnung zu tragen, Konzessionärinnen von Fernmeldediensten verpflichten, Dritten gegen angemessenes Entgelt die Mitbenutzung ihrer Fernmeldeanlagen und Sendestandorte zu gestatten, wenn die Anlage über ausreichend Kapazität verfügt.

Regionen bzw. Gemeinden öffnen. Bei den Stromanbietern wird die Liberalisierung eine strukturelle Konzentration, verbunden mit dem Verschwinden vieler kleiner Unternehmen auslösen.[117]

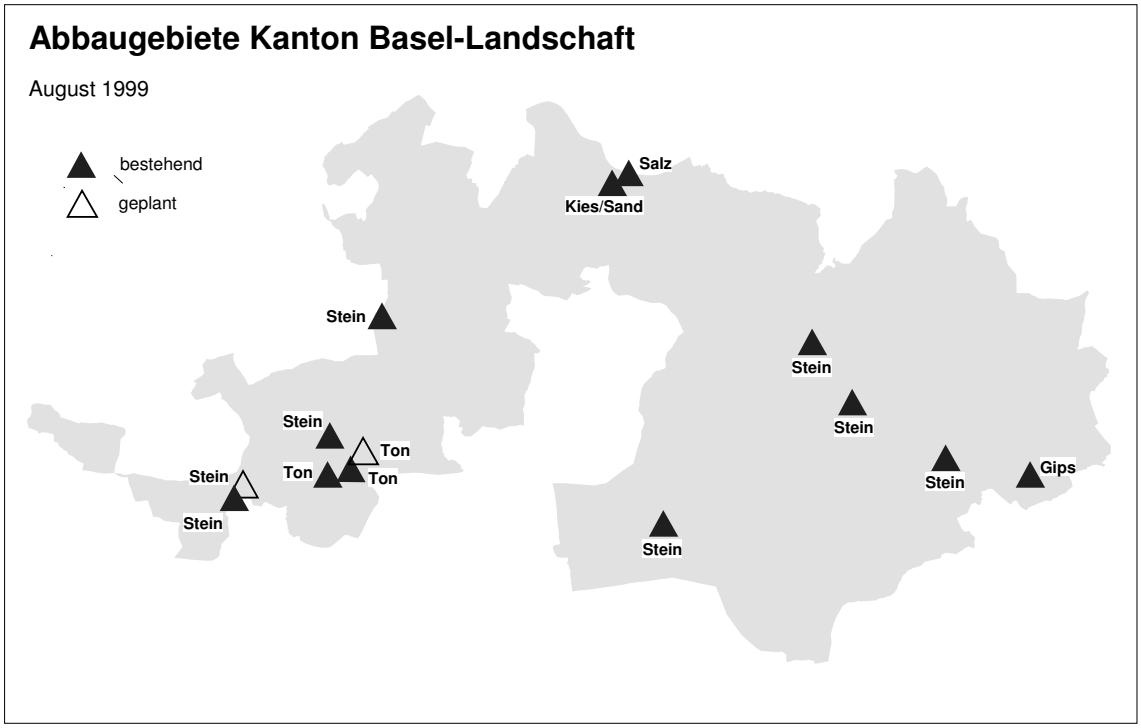
413 Trinkwasserversorgung der Bevölkerung ist gewährleistet

Die Versorgung der Bevölkerung des Kantons Basel-Landschaft mit qualitativ einwandfreiem Trinkwasser ist heute gewährleistet. Die Grundwasserschutzzonen sind grundeigentumsverbindlich und mit den notwendigen Eigentumsbeschränkungen festgelegt. Der Kanton hat verschiedene Grundwasserschutzareale, die für die künftige Nutzung und Anreicherung von Grundwasservorkommen von Bedeutung sind, ausgeschieden[118]. In Zukunft speziell zu achten ist auf den Schutz der Grundwasserressourcen vor negativen anthropogenen Einflüssen.

414 Materialabbaustandorte

Der Kanton Basel-Landschaft hat mit Ausnahme des Laufentals keine bedeutende Abbautradition, eine Selbstversorgung mit Steinen und Erden war nie möglich. Im Laufental dagegen hat bereits Ende des letzten Jahrhunderts der Abbau von Kalkgesteinen (Laufener Kalk, Liesberger Kalk) sowie von Ton- und Mergelschichten für die Ziegeleiindustrie eingesetzt und ist zum Ausgangspunkt und prägenden Faktor der wirtschaftlichen Entwicklung einzelner Gemeinden geworden.

Die Gewinnung von mineralischen Rohstoffen führt zwangsläufig zu massiven Landschaftseingriffen; Abbau, Transport und Verarbeitung führen zu erheblichen Belastungen der Umwelt. Es gilt daher wo immer möglich das Recycling von Baumaterialien zu fördern. Planerisch sind vor allem vier Hauptanliegen zu beachten: Sicherung der geeigneten Standorte, Abstimmung mit den Schutzbedürfnissen, Transport und Immissionen sowie die Sicherung der Rekultivierung und Nachnutzung.



[117] INFRAS in Zus. mit Dr. J. Oetterli: Liberalisierung und Grundversorgung in den Sektoren Telekommunikation, Post. Elektrizität und öffentlicher Verkehr, State-of-the-Art Bericht und sektorübergreifende Übersicht (im Auftrag des Staatssekretariats für Wirtschaft und des Bundesamtes für Raumplanung) Bern 1999

[118] AMT FÜR UMWELTSCHUTZ UND ENERGIE, 1998: Gewässerschutzkarte des Kantons Basel-Landschaft 1:25'000

42 Entsorgung

421 Abfallentsorgung

Alle brennbaren Abfälle (aus Haushalt, Gewerbe und Industrie) müssen, soweit sie nicht verwertet werden können, verbrannt werden[119]. Ab dem 1. Januar 2000 werden die brennbaren Abfälle aus dem Kanton Basel-Landschaft und dem Einzugsgebiet der KELSAG[120] der KVA Basel zugeführt. Im Gegenzug übernimmt der Kanton Basel-Landschaft die Schlacke der KVA zur Entsorgung in den Deponien "Hinterm Chestel" in Liesberg und "Elbisgraben" in Füllinsdorf/Liestal.

Nichtbrennbare Abfälle für die Reaktordeponie sowie Schlacken und Reststoffe aus dem ganzen Kanton gelangen in die Deponie "Elbisgraben" Füllinsdorf/Liestal. Die Deponie "Hinterm Chestel" wird voraussichtlich bis in 10 Jahren mit Schlackelieferungen aufgefüllt und dann abgeschlossen werden. Die Kapazitäten der Deponie "Elbisgraben" reichen nach heutigem Wissensstand noch für rund 50 Jahre.

Im Bereich der Bauabfälle hat der Kanton die gesetzliche Pflicht, im Sinne der Vorsorge sicherzustellen, dass die anfallenden Materialmengen im Bedarfsfall auf Kantonsgebiet sicher und umweltgerecht in sogenannten Inertstoffdeponien abgelagert werden können. Der Regierungsrat hat 1998 mit dem Konzept über die Aushub- und Bauschuttentsorgung für jede Teilregion des Kantons Basel-Landschaft den zukünftigen Deponieraumbedarf, die aktuellen Entsorgungsmöglichkeiten und daraus abgeleitet die erforderlichen Massnahmen zur Sicherstellung von genügend Deponieraum festgelegt.

Die Festsetzung von Inertstoffdeponie-Standorten erfolgt im Koordinationsplan (= Richtplan gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung). Zur Zeit laufen Verfahren in einzelnen Regionen. Die Planung erfolgt dabei in enger Abstimmung mit den Nachbarkantonen.

422 Abwasserbehandlung

Nach Abschluss der Realisierung der Kläranlage Burg sind mit Ausnahme einzelner Objekte sämtliche Haushalte und Betriebe innerhalb des Siedlungsgebietes an einer Abwasserreinigungsanlage angeschlossen. In den kommenden Jahren stehen punktuelle Verbesserungen an einzelnen Anlagen sowie Zusammenführungen von einzelnen Kläranlagen zu einer neuen Anlage im Vordergrund.

Handlungsbedarf besteht dagegen bei der Mischwasserbehandlung[121]. Diese muss im Rahmen einer Gesamtkonzeption und abgestimmt auf die Generellen und Regionalen Entwässerungspläne (GEP resp. REP) weiterentwickelt werden. Es geht dabei insbesondere um die Vermeidung von Mischwasser durch Versickerung von Regenwasser, die separate Ableitung von nicht verschmutztem Abwasser direkt in die Gewässer sowie um die Rückhaltung und Behandlung von stark verschmutztem Mischwasser in Mischwasserklärbecken. Im Rahmen einer Gesamtabwägung der möglichen Massnahmen soll eine auf die unterschiedliche Siedlungsstruktur angepasste optimale Entwässerungsplanung ausgewiesen werden.

---

[119] Art. 11 TVA

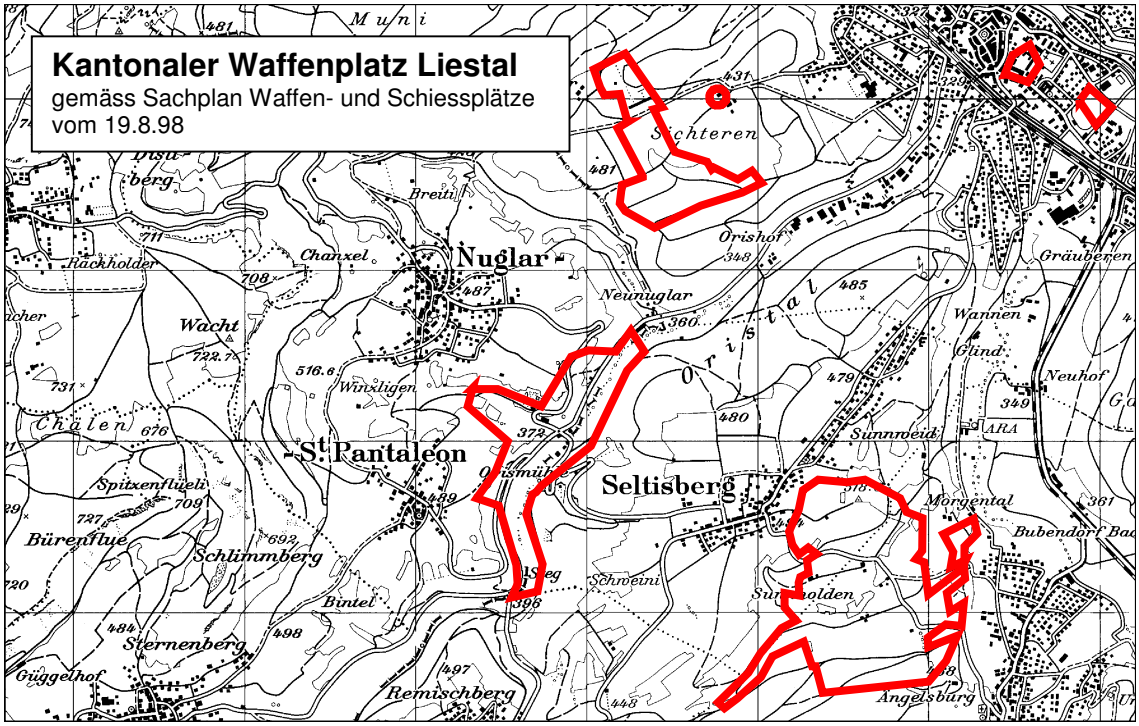
[120] KELSAG = Kehrichtbeseitigung Laufental-Schwarzbubenland AG

[121] Mischwasser = Schmutzwasser, das in den Kanälen aus Haushaltungen, Gewerbe und Industrie anfällt und bei Regenfall mit Regenwasser vermischt wird

43 Weitere Raumnutzungen

431 Militärische Nutzung durch Bund wie bis anhin

Gemäss Sachplan Waffen- und Schiessplätze des Bundes wird die militärische Nutzung des Kantonalen Waffenplatzes Liestal im bisherigen Rahmen weitergeführt. Als wichtige zukünftige Bauvorhaben werden die Sanierung und der Ausbau der Kaserne sowie der Bau einer Sport- und Mehrzweckhalle bezeichnet.



432 Keine Lärmprobleme mehr bei Schützenhäuser

300-m-Schiessanlagen sind im Kanton Basel-Landschaft bezüglich Lärm kein Thema mehr. Seit Inkrafttreten der Lärmschutzverordnung (LSV) 1987 wurden 18 nicht LSV-konforme Schiessanlagen geschlossen. Das kantonale Gesetz und die dazugehörende Verordnung über Beiträge an Schiessanlagen aus dem Jahre 1982 fördern finanziell den Zusammenschluss zu Gemeinschaftsschiessanlagen.

Aus heutiger Sicht kann gesagt werden, dass keine neuen Anlagen mehr gebaut werden bzw. nötig sind. Die Anzahl Schiessanlagen im Kanton wird sich mittelfristig auf 56 einpendeln. Die Sanierungsfrist der LSV läuft im Jahr 2002 ab. Bis zu diesem Zeitpunkt dürften alle Anlagen saniert sein.