



2007/169

Kanton Basel-Landschaft

Regierungsrat

Vorlage an den Landrat

Erlass Kantonaler Richtplan (KRIP)

vom 26. Juni 2007

1. Zusammenfassung

Raumplanung ist Sache der Kantone. Das Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) verpflichtet den Kanton zur Raumplanung. Die Richtplanung stellt das wichtigste Instrument für die Raumplanung auf kantonaler Ebene dar. Mit dem Richtplan und seinen Grundlagen wird ein klarer räumlicher Orientierungsrahmen geschaffen. Die Offenlegung der kantonalen Interessen schafft die Voraussetzung für das sorgfältige Abwägen verschiedener Interessen und ihre Abstimmung auf die gewünschte räumliche Entwicklung des Kantons.

Ziel dieser Vorlage ist die Genehmigung des 1. Basellandschaftlichen Richtplans (KRIP) nach den Vorgaben des RPG und dem kantonalen Raumplanungs- und Baugesetz 1998. Bisher fehlte eine Gesamtsicht und eine auf die gewünschte Entwicklung ausgerichtete Richtplanung. Es existierten Regionalpläne z.B. für die Siedlung, für die Landschaft und im Verkehrsbereich und ein Koordinationsplan. Mit Landratsbeschluss Nr. 37 vom 4. September 2003 wurde das Konzept der räumlichen Entwicklung Basel-Landschaft (KORE) einstimmig genehmigt. Das Konzept bestimmt in den Grundzügen die anzustrebende räumliche Entwicklung des Kantons in Form von Leitsätzen.

Im Kanton Basel-Landschaft wird der KRIP bestehend aus dem Richtplantext (Objektblätter), der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte-Verkehrsinfrastruktur vom Landrat beschlossen. Der Beschluss ist dem fakultativen Referendum unterstellt. Die Beschlüsse zum KRIP finden sich in den Objektblättern (gelb unterlegt) und sind - sofern sie lokalisierbar sind - in der Richtplan-Gesamtkarte aufgeführt. Sie betreffen die Siedlung (ab S. 13), die Landschaft (ab S. 43), den Verkehr (ab S. 65) und die Ver- und Entsorgung (ab S. 97).

In den Jahren 2005 und 2006 durchliefen zwei Entwürfe zum KRIP die öffentliche Vernehmlassung und führten zu umfangreichen Reaktionen. Zum Vergleich der Vernehmlassungsentwürfe findet sich in der Beilage eine Synopse mit den Beschlüssen vom März 2005, vom Mai 2006 und dem Entwurf der Landratsvorlage Juni 2007.

Die wichtigsten Stossrichtungen für den KRIP ergeben sich aus der aktuellen Problemlage eines Agglomerationskantons mit zunehmendem Wachstum der Siedlungen in die Fläche, dem damit verbundenen Verbrauch an Naturraum und Landschaft und aufgrund der zunehmenden Mobilität mit ihren Auswirkungen auf die Umwelt. Ziel dieses Richtplans ist daher die Koordination zwischen Siedlung und Verkehr. Dazu kommt der Schutz der noch weitgehend erhaltenen Landschaft und das Verbessern und Weiterentwickeln des Wohn- und Wirtschaftsstandortes Basel-Landschaft.

Der Regierungsrat stellt den Antrag, diesen Kantonalen Richtplan als Grundlage für die räumliche Weiterentwicklung des Kantons zu genehmigen. Das staatliche Handeln wird, zusätzlich zum Sach- und Finanzbezug, dem Raumbezug unterstellt und schafft damit für die zahlreichen raumrelevanten Akteure einen klaren Orientierungsrahmen für die Raumentwicklung und den Raumschutz.

Mit der Genehmigung können auch zwei politische Vorstösse abgeschrieben werden.

1.1.	Inhaltsverzeichnis	
1.	Zusammenfassung	2
1.1.	Inhaltsverzeichnis	3
2.	Ausgangslage	4
2.1.	Einführung	4
2.2.	Übersicht	4
2.3.	Rechtliche Grundlagen	6
2.4.	Die bisherigen Instrumente: Koordinationsplan 1987 und Regionalpläne	6
2.5.	Verknüpfung mit bestehenden Planungen und Konzepten	7
2.6.	Aktuelle Situation	8
2.7.	Trend	10
2.8.	Ziele gemäss KORE	10
3.	Der Kantonale Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)	12
3.1.	Bisherige Arbeitsschritte	12
3.2.	Die gewählte Lösung	12
4.	Kosten und Finanzierung	23
4.1.	Investitionskosten	23
4.2.	Projektfinanzierung / Beiträge Dritter	23
4.3.	Folgekosten	27
5.	Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens	28
5.1.	Übersicht	28
5.2.	Neue Objektblätter aus Sicht der Vernehmlassenden	31
5.3.	Objektblattbezogene Anträge	35
6.	Parlamentarische Vorstösse	62
7.	Antrag	68
8.	Anhang	68

2. Ausgangslage

2.1. Einführung

Arbeit, Mobilität, Wohnen und Erholung – wir Menschen stellen unterschiedliche Anforderungen an unsere Umwelt. Diese Ansprüche in Einklang zu bringen und dabei die natürlichen Gegebenheiten unserer vielgestaltigen und schönen Landschaft und die kulturellen Werte zu erhalten, ist die Aufgabe der Raumplanung. Sie leistet einen wichtigen Beitrag zur Interessenabwägung und zur Lösung von Nutzungskonflikten.

Raumplanung ist eine Schlüsseldisziplin für die Entwicklung der dicht besiedelten Schweiz. Sie wird zur grossen Chance, wenn sie Methodik und Methoden so einsetzt, dass Raumplanung ein Instrument zur Mehrung der Möglichkeiten für die Menschen wird.

Raumplanung ist Sache der Kantone. Das Bundesgesetz über die Raumplanung RPG verpflichtet den Kanton zur Raumplanung. Die Richtplanung stellt das wichtigste Instrument für die Raumplanung auf kantonaler Ebene dar. Mit dem Richtplan und seinen Grundlagen wird ein klarer räumlicher Orientierungsrahmen geschaffen. Die Offenlegung der kantonalen Interessen schafft die Voraussetzung für das sorgfältige Abwägen verschiedener Interessen und ihre Abstimmung auf die gewünschte räumliche Entwicklung des Kantons.

Der Landrat hat mit Beschluss vom 4. September 2003 das Konzept der räumlichen Entwicklung Basel-Landschaft (KORE) genehmigt. Diese Grundzüge der anzustrebenden Raumentwicklung bilden in der Form von Leitsätzen die Leitplanken für die Erarbeitung des KRIP, der nach seiner Genehmigung durch den Landrat behördenverbindlich wird.

Der KRIP ist zusammen mit dem Finanzplan und dem Regierungsprogramm ein wesentlicher Bestandteil im Gefüge der kantonalen Führungsinstrumente. Damit werden die wichtigsten Lenkungs-Einheiten gefasst: Geld, Zeit und die Auswirkungen auf den Raum.

Die wichtigsten Ziele sind - aufgrund der aktuellen Entwicklung - nach wie vor:

1. Der haushälterische Umgang mit dem Boden
2. Die geordnete Besiedlung
3. Der Schutz der Umwelt

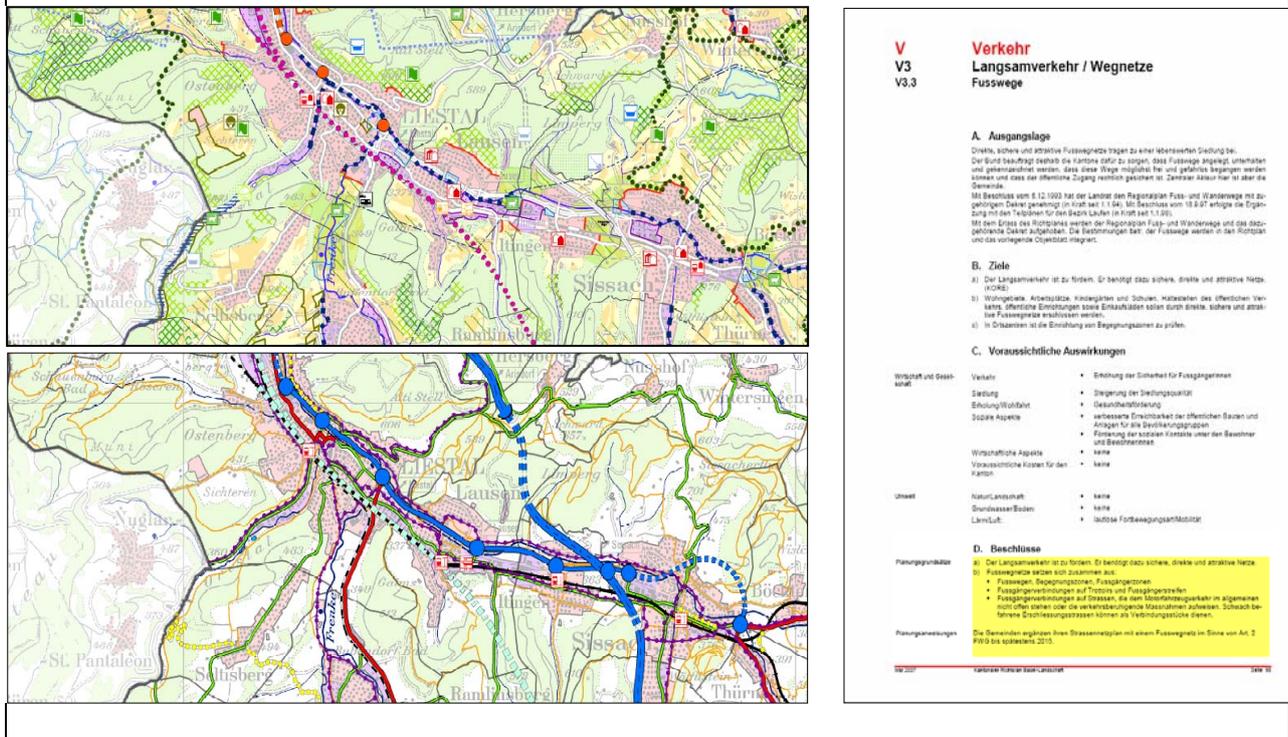
Die Koordination von Siedlung und Verkehr - den beiden massgebendsten Einflussfaktoren auf den Lebens- und Wirtschaftsraum der Agglomeration Basel - ist vor diesem Hintergrund das zentrale Anliegen des vorliegenden Richtplans.

2.2. Übersicht

Inhalt dieser Vorlage bildet der beiliegende Kantonale Richtplan (KRIP). Er besteht aus dem Richtplantext (Objektblätter), der Richtplan-Gesamtkarte und der Richtplankarte-Verkehrsinfrastruktur. Ziel dieser Vorlage ist die Genehmigung. Im Kanton Basel-Landschaft beschliesst der Landrat den KRIP. Der Beschluss ist dem fakultativen Referendum unterstellt.

Die Beschlüsse zum KRIP finden sich in den Objektblättern (gelb unterlegt oder schraffiert) und sind in der Richtplan-Gesamtkarten lokalisiert. Sie betreffen die Siedlung (ab S. 13), die Landschaft (ab S. 43), den Verkehr (ab S. 65) und die Ver- und Entsorgung (ab S. 97).

Abb. 1: Auszug Karten und Auszug Richtplantext



Jedes Objektblatt enthält unter A. eine kurze Beschreibung der Ausgangslage und der aktuellen Trends. In B. finden sich die Ziele und die entsprechenden Hinweise auf das KORE; unter C. werden die voraussichtlichen Auswirkungen aufgeführt. Die Beschlüsse (D) sind unterteilt in Planungsgrundsätze, Planungsanweisungen und in örtliche Festlegungen. Die örtlichen Festlegungen bilden den Inhalt der Richtplan-Gesamtkarte. Die Karten-Legende ist gegliedert nach den Inhalten Siedlung, Landschaft, Verkehr und Ver- und Entsorgung und in Ausgangslage und Richtplanaussagen. Die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur beinhaltet - im Sinne der ganzheitlichen Übersicht - für die verschiedenen Verkehrsträger jeweils das Gesamtnetz, ungeachtet ob realisiert oder erst geplant. Die geplanten Infrastruktur-Bauvorhaben sind aus der Richtplan-Gesamtkarte ersichtlich.

Der Richtplan stellt einen Zeitschnitt durch den Stand der raumplanerischen Aufgaben und der Koordination zwischen den unterschiedlichen Akteuren dar. Die örtlichen Festlegungen sind daher prozessorientiert in die Richtplanaussagen Vororientierung, Zwischenergebnis und Festsetzung gegliedert.

Die wichtigsten Grundlagen finden sich im Richtplantext in der Einleitung (Seiten 5 - 12) zum KRIP. Nachstehend sind die wesentlichen Aussagen zusammengestellt.

2.3. Rechtliche Grundlagen

Für die Raumplanung sind gemäss Art. 75 der Bundesverfassung die Kantone zuständig. Das wichtigste räumliche Planungsinstrument des Kantons ist der kantonale Richtplan nach Art. 6ff. des Bundesgesetzes über die Raumplanung (RPG). Sowohl das RPG (Art. 2) als auch das kantonale Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) verpflichten den Kanton und die Gemeinden zur Raumplanung. Ein ähnlich lautender Auftrag wird in § 116 Abs. 2 der Kantonsverfassung (KV) erteilt, wobei hier konkret von Richtplänen die Rede ist.

Das RBG sieht als übergeordnetes Planungsinstrument den kantonalen Richtplan (§ 9) vor. Der kantonale Richtplan zeigt nach den Vorschriften des Bundesrechtes und des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes:

- a) Den Stand der Koordination aller wesentlichen raumwirksamen Tätigkeiten von Bund, Kanton und Gemeinden, soweit sie das Kantonsgebiet betreffen;
- b) Die wesentlichen Bestandteile der künftigen räumlichen Ordnung des Kantonsgebietes, die als Vorgaben für die Regelung der Nutzung des Bodens (Nutzungsplanung) festgelegt werden.

Der kantonale Richtplan dient als Grundlage und Rahmen für die kommunale Richtplanung sowie für die Nutzungsplanung von Kanton und Gemeinden (§ 116 Abs. 3 der Kantonsverfassung: "Die Gemeinden erlassen die Nutzungspläne im Rahmen der Richtplanung"). Mit der landrätlichen Genehmigung des kantonalen Richtplans entfaltet der Richtplan Wirkung innerhalb des Kantons Basel-Landschaft.

Richtpläne werden in der Regel alle zehn Jahre gesamthaft überprüft und nötigenfalls überarbeitet.

2.4. Die bisherigen Instrumente: Koordinationsplan 1987 und Regionalpläne

Obwohl das RPG seit 1980 in Kraft ist, besteht im Kanton Basel-Landschaft noch kein eigentlicher Richtplan. Der Grund ist einfach: das alte Baugesetz vom 15.06.1967, welches vom jetzt rechtskräftigen Raumplanungs- und Baugesetz vom 15.03.1998 abgelöst wurde, sah keinen Richtplan, sondern sachbezogene Regionalpläne vor. Seitens der Politik sah man keinen Grund, das im Baugesetz für den Kanton Basel-Landschaft festgelegte System der kantonalen Planungsinstrumente zu ändern. Um dem RPG aber in einer minimalen Form Rechnung zu tragen, wurde Ende der achtziger Jahre der Koordinationsplan erstellt. Er machte aber keine Aussagen zur räumlichen Entwicklung des Kantons, sondern stellt nur eine Art Inhaltsverzeichnis der Regionalpläne dar. Vom Bundesrat ist er auch nur mit grossen Vorbehalten bzw. Aufträgen zur Ergänzung genehmigt worden war.

Der vorliegende kantonale Richtplan wird mit dem Landratsbeschluss sämtliche Regionalpläne mit den dazugehörigen Dekreten sowie den Koordinationsplan ablösen. Es sind dies:

- Strassennetzplan der Region Leimental-Birstal vom 30.04.1964 (mit div. Mutationen)
- Strassennetzplan der Region Rheintal vom 08.05.1967 (mit div. Mutationen)
- Strassennetzplan der Region Ergolzthal West vom 19.03.1970 (mit div. Mutationen)

- Strassennetzplan der Region Ergolzthal Ost vom 11.01.1983 (mit div. Mutationen)
- Strassennetzplan der Region Laufental vom 11.09.1995
- Regionalplan Landschaft vom 23. 10 1980
- Regionalplan Uferwegnetz vom 10.11.1986
- Regionalplan Fuss- und Wanderwege vom 06.12.1993, angepasst am 18.9.1997
- Regionalplan Radrouten vom 07.05.1987, angepasst am 29.10.1998
- Koordinationsplan vom 27.10.1987
- Regionalplan Siedlung vom 25.01.2001
- Regionaler Richtplan Landschaft 1978 der Regionalplanung Laufental-Thierstein-Dorneck vom 27.11.1979
- Regionaler Richtplan 1982 der Regionalplanung Laufental-Thierstein-Dorneck vom 22.11.1983

2.5. Verknüpfung mit bestehenden Planungen und Konzepten

Der Kantonale Richtplan ist materiell und / oder rechtlich stark mit dem Konzept der räumlichen Entwicklung, dem Agglomerationsprogramm Basel sowie der Landratsvorlage Spezialrichtplan Salina-Raurica verknüpft.

2.5.1. Konzept der räumlichen Entwicklung Basel-Landschaft (KORE)

Mit Landratsbeschluss Nr. 37 vom 04.09.2003 wurde das KORE einstimmig genehmigt. Das Konzept bestimmt in den Grundzügen die anzustrebende räumliche Entwicklung des Kantons in Form von Leitsätzen. Es handelt sich demnach um die basellandschaftlichen Grundzüge der räumlichen Entwicklung gemäss Art. 6 RPG. Die Leitsätze sind jedoch nicht verbindlich. Dazu bedarf es deren Übernahme und Umsetzung im kantonalen Richtplan.

Im vorliegenden Entwurf des KRIP wurden die Leitsätze des KORE konsequent als Zielsetzungen übernommen und in den Beschlüssen umgesetzt.

2.5.2. Das Agglomerationsprogramm Basel

Ein Agglomerationsprogramm ist ein Instrument, das inhaltlich und zeitlich koordinierte sowie priorisierte Massnahmen zur Lenkung der Siedlungsentwicklung sowie infrastrukturelle und betriebliche Massnahmen der verschiedenen Verkehrsträger eines ganzen Agglomerationsraums umfasst. Notwendig ist eine intensivere Zusammenarbeit zwischen Bund, Kantonen und Städten bzw. Gemeinden, aber auch eine verbesserte Zusammenarbeit innerhalb der Agglomerationsregionen. Voraussetzung für künftige Bundesbeiträge an Verkehrsinfrastrukturen für den Agglomerationsverkehr sind abgestimmte Agglomerationsprogramme. Um für die Erfüllung dieser anstehenden Aufgaben in den Genuss von Bundesbeiträgen zu kommen, wurde vom Bund die Erarbeitung von Agglomerationsprogrammen initiiert.

Da in der Gesetzgebung das Instrument der Agglomerationsprogramme nicht als eigenständiges, verbindliches Instrument vorgesehen ist (gemäss RPG stellt das Agglomerationsprogramm eine Grundlage im Sinne von Art. 6 dar), müssen sich Agglomerationsprogramme auf rechtlich bestehende verbindliche Instrumente abstützen. Für den Kanton Basel-Landschaft wie auch für die anderen mitbeteiligten Partnerkantone des Agglomerationsprogramms Basel (BS, AG und SO) ist dies jeweils der kantonale Richtplan, welcher sowohl für die Bereiche Siedlung als auch Verkehr als die rechtliche Absicherung gilt. So sind der Entwurf des KRIP und das Agglomerationsprogramm Basel inhaltlich sehr eng aufeinander abgestimmt.

Aufgrund dieses Sachverhaltes bleiben auch die Zuständigkeiten und Kompetenzen wie auch die Verfahren unverändert gewährleistet. Auch wenn der Regierungsrat das Agglomerationsprogramm - insbesondere den Teil für den Kanton Basel-Landschaft - verabschiedet, liegt die Priorisierung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben letztlich in der Zuständigkeit des Parlamentes, da sich die Priorisierung der einzelnen Verkehrsinfrastrukturvorhaben faktisch anhand der Bau- reife bzw. der Sicherstellung der Finanzierung und Realisierung innerhalb der Vierjahrestranchen ergibt. Kann mit der Realisierung der Verkehrsinfrastrukturvorhaben innerhalb der vorgesehenen Vierjahrestranchen - voraussichtliche Mittelfreigaben in drei Vierjahrestranchen (2011/2015/2019) - nicht begonnen werden, verfallen die Mittel für die Mitfinanzierung des Bundes. Im Rahmen der folgenden Finanzierungstranche muss sodann darüber wieder neu verhandelt werden. Es besteht kein Automatismus. So wird also für den Kanton Basel-Landschaft das Agglomerationsprogramm Basel und dessen Priorisierungen im Wesentlichen über den kantonalen Richtplan sowie über die Beschlüssen und Rechtsmittel zu den einzelnen Verkehrsinfrastrukturvorhaben (Planungs- und Baukredite, Referenden etc.) gesteuert.

Das Agglomerationsprogramm wurde im Mai 2007 beim Bund zur Vorprüfung eingereicht.

2.5.3. Der Spezialrichtplan Salina-Raurica

Salina-Raurica ist eine Gesamtplanung zur Raum- und Wirtschaftsentwicklung an einem für den Kanton Basel-Landschaft zentralen und wichtigen Standort, nämlich in der Rheinebene zwischen Augst und Pratteln. Mit dem Spezialrichtplan wird die Umsetzung der Gesamtplanung mit den planerischen Instrumenten des Kantons in die Wege geleitet und mit den Gemeinden behördenverbindlich koordiniert.

Nach der Genehmigung der Landratsvorlage Salina-Raurica werden die wesentlichsten Inhalte als Fortschreibung in den KRIP eingearbeitet. Es werden jedoch nicht alle Inhalte übernommen, da die Flughöhen des KRIP und des Spezialrichtplans unterschiedlich sind. Dies bedeutet konkret, dass der Spezialrichtplan Salina-Raurica bis zur Umsetzung bzw. Realisierung sämtlicher genehmigter Projekte als eigenständige Planung rechtskräftig bleiben wird. Gleichzeitig werden aber insbesondere projektunabhängige Infrastruktur- und Nutzungselemente aus dem Spezialrichtplan als Fortschreibung in den kantonalen Richtplan aufgenommen.

2.6. Aktuelle Situation

Zur zielgerichteten Steuerung des Lebensraumes des Menschen und des Wirtschaftsraumes der Region sowie zum wirkungsvollen Schutz von Natur und Heimat ist die Kenntnis der aktuellen Gegebenheiten und der Trends bedeutungsvoll.

2.6.1. Siedlung

Rund 76% der Bevölkerung wohnen in den Haupttälern des Kantons und damit in der Agglomeration Basel. Die Haupttäler (Leimental, Birseck, Rheintal und Ergolzthal) sind weitgehend vorstädtisch geprägt. Sie weisen einen hohem Infrastrukturausbaustand und eine sehr gute Versorgungssituation auf. Bei der Arbeitsplatzsituation (Voll- und Teilzeitstellen) ergibt sich dasselbe Bild. Rund 86% der Voll- und Teilzeitstellen befinden sich in den Haupttälern. Diese Verteilung der Arbeitsplätze ist in den letzten 10 Jahren in etwa konstant geblieben.

Die Überprüfung der vorhandenen unüberbauten Wohnbauzonen im Kanton Basel-Landschaft zeigt, dass die Wohnbauzonen-Reserven gesamthaft für die nächsten 15 Jahre im Sinne von Art. 15 RPG ausreichen. Sie weisen eine Kapazität von rund 30-35'000 Einwohner auf. In den Gemeinden der Siedlungsentwicklungsachsen leben 82% der Baselbieter Bevölkerung. Es sind aber nur noch 59% der Wohnbauzonenreserven vorhanden. Entsprechend weisen die ländlichen Gemeinden mit ihren 18% der Bevölkerung 41% der Wohnbauzonenreserven auf (Stand 2005). Dies entspricht einer durchschnittlichen Wohnbauzonenreservefläche von 67 m²/Einwohner in ländlichen Gemeinden gegenüber 21 m²/ Einwohner in Gemeinden an einer Siedlungsentwicklungsachse.

2.6.2. Verkehr

Die Verkehrsinfrastruktur ist in den letzten Jahren laufend ausgebaut worden. Trotzdem bestehen Engpässe, insbesondere auf den Einfallsachsen nach Basel. Für spürbare Verbesserungen der Problemsituation bedarf es, sowohl was die ÖV- wie auch die MIV-Infrastruktur betrifft, Investitions-Quantensprünge. Zur Realisierung des Viertelstundentakts auf der S-Bahnlinie sind für entsprechende Bauwerke in der Summe rund eine halbe Milliarde CHF nötig. Alle übrigen Investitionen (A2/3, Südumfahrung, Herzstück Basel) erfordern Investition von je mindestens einer Milliarde CHF.

2.6.3. Natur und Landschaft

Die Naturschutzflächen nahmen in den letzten Jahren kontinuierlich zu, seien dies nun Flächen, die unter Vertragsnaturschutz stehen, Flächen, die ins Inventar der kantonal geschützten Naturschutzobjekte aufgenommen wurden, oder Naturschutzzonen, die über die Raumplanung gesichert wurden.

Aber auch der Nutzungsdruck auf die Landschaft nimmt stetig zu. Davon zeugen die vielen Anfragen für neue Bauten und Anlagen für Landwirtschaft, Erholung, Sport sowie Ver- und Entsorgung einerseits, aber auch die zunehmenden Konflikte zwischen den Erholungssuchenden selbst. Auf der einen Seite werden Ruhe und Erholung nachgefragt, auf der andern Seite Freizeit- und Erholungsanlagen, also Standorte im Landschaftsraum, wo sich spezifische Tätigkeiten konzentrieren. Hier ist die Koordination des Kantons gefragt.

2.6.4. Ver- und Entsorgung

Unser Kanton verfügt über gut ausgebaute Anlagen für die Trinkwasserversorgung sowie zur Abwasser- und Abfallentsorgung. In Zukunft werden sich die Anstrengungen vor allem auf die Ergänzung und Verbesserung bestehender Anlagen konzentrieren.

Das Thema Mobilfunk polarisiert nach wie vor Bevölkerung und Politik. Baugesuche für Mobilfunkantennen führen regelmässig zu Einsprachen. Gemeinden verlangen vom Kanton "weitergehende Schritte" beim Mobilfunk, z.B. Mitsprache bei der Standortplanung, Standortfestlegung über die Richtplanung, bessere Koordination bei der Planung von Mobilfunkantennen oder allgemein "sanften Mobilfunk".

2.7. Trend

Heute sind folgende räumliche Trends in unserem Kanton erkennbar:

- Trotz verstärkter Nachfrage nach zentrumsnahem Wohnraum besteht weiterhin ein Trend zum Wohnen im Grünen. Damit entsteht eine verstärkte Aufblähung der Agglomeration bei gleichzeitiger Schwächung der Zentren als Motoren der Wirtschaft;
- Konzentration der Arbeitsplätze in den Haupttälern des Kantons, insbesondere in Stadtnähe, jedoch Trend zu neuen Arbeitsplätzen entlang der Autobahn;
- Zunahme der Pendler;
- Zunehmende Distanz zwischen Wohn- und Arbeitsort (zunehmende Pendlerdistanzen);
- Zunehmender motorisierter IV, es sei denn, es muss beim ÖV nicht umgestiegen werden und / oder es sind sehr gute Anschlüsse vorhanden;
- Zunehmende Kosten der öffentlichen Hand für Bau- und Unterhalt der Infrastrukturanlagen (Verkehr, Wasserversorgung / Abwasser, öffentliche Gebäude etc.);
- Zunehmender Druck auf die Landschaft (Neubauten, Infrastruktur, Erholung, Sport);
- Zunehmende Belastung der Umwelt (Lärm, Luft, Boden, Elektrosmog).

2.8. Ziele gemäss KORE

Aus raumordnungspolitischen und volkswirtschaftlichen Gründen sind die dargestellten Trends nicht wünschbar. Allerdings sind die raumplanerischen Instrumente alleine zu schwach, um diese Trends zu brechen oder gar umzukehren. Mit dem KRIP wird deshalb ein Weg verfolgt, diese Trends zu *dämpfen und die räumliche Entwicklung zu lenken*. Gestützt auf die Instrumente der kantonalen Richtplanung (KORE und KRIP) sowie die Raumplanungsgesetzgebung soll angestrebt und sichergestellt werden, dass

- Siedlung und Verkehr besser aufeinander abgestimmt sind;
- Keine weiteren Bauzonen ausgeschieden werden, es sei denn, die Gemeinden befinden sich an den Hauptverkehrsachsen oder stellen ein kantonales Zentrum / Subzentrum dar;
- Die Siedlungsentwicklung nach innen verstärkt wird;
- Die Siedlungsbänder nicht noch weiter ausgedehnt werden, sondern die bestehenden Grünräume zwischen den Siedlungen erhalten bleiben;
- Industrie- und Gewerbe-Gebiete (I/G-Gebiete) mit hoher Standortgunst vor Um- und Auszonungen bewahrt werden;
- Die Verkehrsinfrastruktur punktuell verbessert wird;

- Die Siedlungsgebiete von Lärm- und Luftschadstoffen weiter entlastet werden;
- Die ökologischen Belange im Rahmen der Natur- und Heimatschutzgesetzgebung weiterhin berücksichtigt werden;
- Strukturreiche und von Bauten und Anlagen weitgehend freie Landschaften sowie naturnahe Gebiete unbelastet bleiben.

3. Der Kantonale Richtplan Basel-Landschaft (KRIP)

Der KRIP ist ein raumordnungspolitisches Instrument, mit dem die zukünftige räumliche Entwicklung verbindlich festgelegt wird. Gemäss Bundesverfassung der Schweizerischen Eidgenossenschaft (BV) liegt die Raumplanung in der Kompetenz der Kantone. Sie haben gemäss Art. 75 BV für eine zweckmässige und haushälterische Nutzung des Bodens sowie für eine geordnete Besiedlung des Landes zu sorgen.

Mit dem Regionalplan Siedlung hat der Landrat 2001 einen ersten und wichtigen Teilbereich für die Raumentwicklung beschlossen. Mit Blick auf die bestehenden Konflikte und die zukünftigen Herausforderungen zur Gestaltung des Lebens- und Wirtschaftsraumes und zum Schutz von Kultur und Landschaft des Kantons Basel-Landschaft bestehen keine Alternativen zum KRIP.

3.1. Bisherige Arbeitsschritte

25.01.2001	Genehmigung Regionalplan Siedlung durch den Landrat
04.09.2003	Genehmigung KORE durch den Landrat
11.04. - 31.08.2005	1. Öffentliche Vernehmlassung, Mitwirkung und Vorprüfung beim Bund
3. Quartal 2005	Auswertung Vernehmlassung
4. Quartal 2005	Entwicklung Eckwerte für die Überarbeitung des Richtplans
14.02.2006	Die BUD legt dem Regierungsrat verschiedene Varianten möglicher Richtplanüberarbeitungen vor. Mit RRB Nr. 267 vom 14.02.2006 legt der Regierungsrat die Richtung der weiteren Überarbeitung fest
2. Quartal 2006	Überarbeitung des KRIP im Sinne von RRB Nr. 267 vom 14.02.2006.
29.04. - 31.10.2006	2. Öffentliche Vernehmlassung, Mitwirkung und Vorprüfung beim Bund
4. Quartal 2006	Auswertung Vernehmlassung
1. - 2. Quartal 2007	Überarbeitung Richtplan

3.2. Die gewählte Lösung

Im folgenden werden die wichtigsten Stossrichtungen des KRIP vorgestellt. Sie basieren inhaltlich auf dem KORE. Zum Vergleich der Vernehmlassungsentwürfe findet sich unter www.baselland.ch/docs/bud/arp/projekte/main_projekte.htm eine Synopse mit einem Vergleich der Beschlüsse vom März 2005, vom Mai 2006 und dem Entwurf der Landratsvorlage Juni 2007.

Abb. 2: Vergleich der Beschlüsse

S 3.1 Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung			
	Beschlüsse Vernehmlassungsentwurf März 2005	Beschlüsse Vernehmlassungsentwurf Mai 2006	Beschlüsse Entwurf Landratsvorlage Juni 2007
Planungsgrundsätze	<p>a) Der Umfang von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung darf durch Umzonungen insbesondere der unüberbauten Gebiete volumen- und flächenmässig nicht geschmälert werden, es sei denn, es bestehen mindestens gleichwertige andere Interessen.</p> <p>b) Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung sind - soweit Bedarf besteht und dies finanziell tragbar ist - durch das öffentliche Verkehrsmittel zu erschliessen.</p> <p>c) Gemeinden, welche grossflächige unüberbaute Arbeitsgebiete mit Lärmempfindlichkeitsstufe (ES) IV aufweisen, stellen sicher, dass der Mindestumfang ihrer bereits bestehenden Industriezonenreserven mit Empfindlichkeitsstufe IV 5 ha nicht unterschreitet. Dies betrifft insbesondere die Gemeinden Pratteln, Lausen und Laufen.</p> <p>d) Arbeitsgebiete, in denen stark störende Betriebe zulässig sind, eignen sich in erster Linie für die Produktion von Gütern. Dienstleistungsbetriebe sollen sich schwerpunktmässig in Gebieten, in denen wenig oder mässig störende Betriebe zulässig sind, ansiedeln.</p>	<p>a) Der Umfang von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung darf durch Umzonungen insbesondere der unüberbauten Gebiete volumen- und flächenmässig nicht geschmälert werden, es sei denn, es bestehen mindestens gleichwertige andere Interessen.</p> <p>b) Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung sind - gemäss Angebotsdekret - durch das öffentliche Verkehrsmittel zu erschliessen.</p> <p>c) Arbeitsgebiete, in denen stark störende Betriebe zulässig sind, eignen sich in erster Linie für die Produktion von Gütern. Dienstleistungsbetriebe sollen sich schwerpunktmässig in Gebieten, in denen wenig oder mässig störende Betriebe zulässig sind, ansiedeln.</p>	<p>a) Der Umfang von Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung darf durch Umzonungen insbesondere der unüberbauten Gebiete volumen- und flächenmässig nicht geschmälert werden, es sei denn, es bestehen mindestens gleichwertige andere Interessen.</p> <p>b) Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung sind gemäss Angebotsdekret durch das öffentliche Verkehrsmittel zu erschliessen.</p> <p>c) An der besseren Nutzung von Industrie- und Gewerbebrachen bzw. unernutzten Arealen besteht ein kantonales Interesse: Umnutzungen von brachliegenden (Teilen von) Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung zu Gebieten mit Mischnutzung (mit Wohnanteilen) ist in Gebieten mit guter ÖV-Erschliessungsqualität möglich. Voraussetzung ist ein Konzept, das die Auswirkungen auf den Verkehr, Umweltverträglichkeit, Wirtschaft und städtebauliche Qualität aufzeigt sowie eine entsprechende Anpassung der Zonenvorschriften.</p>

3.2.1. Kanton der kurzen Wege

Die Siedlungsentwicklung soll schwerpunktmässig im Einzugsbereich des nationalen und regionalen öffentlichen Verkehrs und im Einzugsbereich der bestehenden Versorgungsstätten mit Dienstleistungen und Gütern von regionaler Bedeutung erfolgen. Gemeinden, die nicht an Siedlungsentwicklungsachsen liegen und nicht als kantonale Zentren oder Subzentren ausgewiesen sind, dürfen den Umfang der unüberbauten Wohnbauzonen nur unter Erbringung des Bedarfsnachweises nach Art. 15 RPG um maximal 1 ha in den nächsten 10 Jahren (Arrondierung ohne Neuerschliessung) wesentlich erweitern, was der aktuellen Regelung des Regionalplans Siedlung entspricht.

In Gemeinden mit RPG-konformer Planung darf der Umfang der unüberbauten Wohnbauzonen nicht wesentlich erweitert werden. Wesentliche Erweiterungen sind Neueinzonungen von zusammenhängenden Bauzonenflächen in einem Gesamtumfang von mehr als ca. 1 ha innerhalb der nächsten 10 Jahren.

Mit dieser Stossrichtung wird die Siedlungsentwicklung mit dem Verkehr auf kommunaler wie auch auf regionaler Ebene miteinander abgestimmt, eine Forderung, die einerseits in raumplanerischer und volkswirtschaftlicher Hinsicht zweckmässig ist, andererseits aber auch vom Bund im Zusammenhang mit dem Agglomerationsprogramm gestellt wurde.

3.2.2. Haushälterischer Umgang mit dem Boden bedeutet: Entwicklung nach innen ...

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

Der haushälterische Umgang mit der knappen und nicht vermehrbaren Ressource Boden ist für eine nachhaltige Raumentwicklung somit eine Schlüsselaufgabe. Als zentrale Richtschnur des Handelns gilt das Prinzip "Innenentwicklung vor Aussenentwicklung". Dabei ist die Um- und Neunutzung von unternutzten, fehlgenutzten oder nicht mehr genutzten Flächen von kantonalem Interesse.

Allfällige Erweiterungen der Bauzonen sollen in Zukunft nur noch vorgenommen werden können, wenn die Gemeinden ihre inneren baulichen Reserven aufzeigen und festlegen, wie sie diese zu nutzen gedenken. Nachverdichtungen sollen insbesondere an mit ÖV erschlossenen Lagen (nicht nur Bahnhofsgebiete) massgeschneidert erfolgen, quartier- und umweltverträglich sein und eine hohe architektonische Qualität aufweisen. Zur Unterstützung der Gemeinden erfolgt zur Zeit in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich, der Universität Karlsruhe und den betroffenen Gemeinden bis Mitte Juni 2007 eine Ersterhebung der inneren Reserven.

3.2.3. ... und Siedlungsbegrenzung nach aussen

Gleich wie im Regionalplan Siedlung erfolgt die Siedlungsbegrenzung durch Siedlungstrenngürtel (grossräumig, funktional) und durch Siedlungsbegrenzungslinien (kleinräumig, problemorientiert).

Siedlungstrenngürtel dienen der grossräumigen Gliederung der Siedlungsgebiete. Sie sichern grössere zusammenhängende Landschaftsräume im Einzugsbereich der Siedlungsgebiete vor weiterer Überbauung zu Wohn- oder Arbeitszwecken. Siedlungsbegrenzungslinien dienen der kleinräumigen Gliederung und Abgrenzung der Siedlungsgebiete gegen den Landschaftsraum hin sowie der Freihaltung siedlungsnaher Räume für die Naherholung und die Gestaltung der Siedlungsränder.

3.2.4. Hotspots: Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen

100 m² Nutzfläche Wohnen oder Gewerbe lösen im Durchschnitt 3-5 Fahrten pro Tag aus. Zwischen 30 und 100 Fahrten sind es bei Einkaufszentren und Freizeitanlagen. Sie stellen verkehrsintensive Einrichtungen (VE) dar, die mit mehr als 2'000 Fahrten pro Tag stark frequentiert sind und somit übermässig Verkehr erzeugen. Dies hat häufig zur Folge, dass die Leistungsfähigkeit der Knoten in der Umgebung, insbesondere in den Abendspitzen, überlastet ist. Auch Luft- und Lärmprobleme akzentuieren sich in der Umgebung der VE. Dadurch können andere Nutzungen beeinträchtigt werden.

Ziel des KRIP ist es, im Sinne der erwünschten räumlichen Entwicklung solche Anlagen an dafür besonders geeignete Gebiete zu lenken. Verkehrsintensive Einrichtungen werden deshalb - gemessen am erwarteten Verkehrsaufkommen - an optimal für den öffentlichen und den privaten Verkehr erschlossenen Lagen im Einzugsgebiet von grossen Bevölkerungsballungen angesiedelt. Die Standorte für VE im obigen Sinne werden im KRIP abschliessend festgelegt. Alle anderen, "kleineren" Einkaufsmöglichkeiten können unabhängig vom KRIP erstellt werden.

3.2.5. Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung: langfristige Erhaltung erwünscht

Arbeitsgebiete (I/G-Gebiete) von kantonaler Bedeutung stellen aus kantonaler Sicht hochwertige Flächen für Dienstleistungen, aber auch für die Produktion von Gütern dar. Sie umfassen Gebiete, die nahe zum Flughafen liegen oder vom Hochleistungsstrassennetz innerhalb kurzer Distanz erreicht werden können, ohne dass Wohngebiete durchquert werden müssen. Aus kantonaler Sicht besonders bedeutsam sind der Birsfelder Hafen und der Auhafen (MuttENZ). Sie sind Drehscheiben des internationalen Güterumschlags.

Analog zum Regionalplan Siedlung darf der Umfang solcher Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung durch Umzonungen, insbesondere der unüberbauten Gebiete, volumen- und flächenmässig nicht geschmälert werden.

3.2.6. Mehr Raum für Fliessgewässer

Offene Gewässer sind ein wichtiger Lebensraum für Tiere und Pflanzen. Sie leisten einen wichtigen Beitrag zur Siedlungsqualität und zur Naherholung, speziell im Agglomerationsbereich.

In den letzten Jahrzehnten wurden zahlreiche Bach- und Flussabschnitte renaturiert. Es gibt jedoch noch viele Abschnitte, wo Bäche freigelegt und / oder naturnah gestaltet werden können. Zudem fehlt vielerorts, und namentlich im Siedlungsgebiet, der Raum, um den Fliessgewässern ihre natürliche Dynamik vollumfänglich gewähren zu können. Die Freiräume Fliessgewässer dienen der langfristigen Erhaltung des Gewässernetzes in seinen ökologischen, landschaftlichen sowie in seiner Hochwasserschutzfunktion. Aus diesem Grund legt der Regierungsrat grossen Wert auf die Aufwertung der Fliessgewässer wie auch auf die Tatsache, dem Raumbedarf der Fliessgewässer die nötige Beachtung zu schenken. Grundlage für die Festlegung der betreffenden Gewässerabschnitte sind das vom Regierungsrat genehmigte Wasserbaukonzept sowie die jeweils vom Regierungsrat beschlossenen regionalen Entwässerungspläne.

3.2.7. Weniger, aber besser geschützte Landschaft

Landschaft ist eine wichtige Ressource, die es zu schonen und erhalten gilt. Sie stiftet Identität und macht den Arbeits- und Wohnkanton attraktiv.

Die wertvollsten Landschaften oder Landschaftsteile sind aus Sicht des Kantons die Vorranggebiete Landschaft. Sie sind von besonderer Schönheit, Vielfalt und Eigenart, ausserdem weitgehend unverbaut und dienen der Lebensraumvernetzung sowie der Erhaltung der Wildtierkorridore. Unsere Landschaft ist seit mehreren Jahrzehnten einem zunehmenden Druck ausgesetzt durch die Ausdehnung der Siedlungsfläche und durch die Zunahme der Bauten und Anlagen ausserhalb der Bauzonen.

Der Regierungsrat hat die Strategie, dass gegenüber dem Regionalplan Landschaft der Umfang der Landschaftsschutzgebiete abnehmen darf, dafür der Schutzgrad für diese Gebiete zunehmen soll.

Tab. 1: Natur- und Landschaftsschutz im Kanton Basel-Landschaft im Regionalplan Landschaft und im Entwurf des Kantonalen Richtplans; Flächenbilanz.

Raumkategorie	Regionalplan Landschaft	Entwurf KRIP
Naturschutzgebiet	7.8 km ² (ohne Wald) 29.4 km ² (mit Wald)	8.4 km ² (ohne Wald) 79.0 km ² (mit Wald)
Landschaftsschutzgebiet	157.2 km ² (ohne Wald) 279.6 km ² (mit Wald)	102.0 km ² (ohne Wald) 102.0 km ² (mit Wald)
Siedlungstrenngürtel		13.3 km ² (mit Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiet überlagert) 5.9 km ² (ohne Landschaftsschutz- und Naturschutzgebiet überlagert)
Raumbedarf Fließgewässer		1.3 km ² (teilweise im Wald)
Schutzflächen total (ohne Wald)	164.8 km ²	117.0 km ²
Schutzflächen total (inkl. Wald)	309.0 km ²	188.2 km ²

3.2.8. Mehr Naturschutzflächen, vor allem im Wald

Zur Zeit gibt es rund 4'050 ha Naturschutzgebiete. In den nächsten 15-20 Jahren soll diese Fläche rund verdoppelt werden, wobei ca. drei Viertel dieser Flächen im Wald sind

Die im Richtplan ausgewiesenen Vorranggebiete Natur basieren auf folgenden Grundlagen:

- Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (IANB)
- Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW)
- Biotope von kantonaler Bedeutung
- Waldreservatskonzept beider Basel

Im Wald werden die naturschützerisch wertvollen Gebiete gemäss Waldreservatskonzept beider Basel mittels Zuordnung zu den Vorranggebieten Natur (Abstimmungsstand: Zwischenergebnis) angezeigt. Via Aufnahme in den Waldentwicklungsplan oder in das Inventar der geschützten Naturobjekte von kantonaler Bedeutung wird die geschützte Fläche parzellenscharf und damit eigentümergebunden festgelegt. Gegenüber dem Regionalplan Landschaft wird das Vorranggebiet Natur im Wald insgesamt fast verdreifacht. Sie haben regionale Bedeutung.

Im Landwirtschaftsgebiet haben die naturschützerisch wertvollen Flächen zu einem erheblichen Teil nationale Bedeutung. Entsprechend kommen sie in Bundesinventaren, etwa dem Bundesinventar der Amphibienlaichgebiete von nationaler Bedeutung (IANB) oder dem Bundesinventar der Trockenwiesen und -weiden von nationaler Bedeutung (TWW) vor.

3.2.9. Mobilitätsstrategie zur nachhaltigen Mobilitätsbewältigung

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

Die Rahmenbedingungen für die Bewältigung der künftigen Verkehrsbedürfnisse in unserer Region und in unserem Kanton werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union festgelegt. Die gegenwärtige Verkehrspolitik des Bundes - koordiniert mit derjenigen der EU-Staaten - sieht als wesentliche Stossrichtungen die Förderung des öffentlichen Verkehrs, mehr Wettbewerb und unternehmerische Freiheit im öffentlichen Verkehr, die Berücksichtigung der Kostenwahrheit, die grösstmögliche Verlagerung des Güterverkehrs von der Strasse auf die Schiene sowie die Fertigstellung des geplanten Nationalstrassennetzes vor. Unter diesen Vorgaben wird auch das Agglomerationsprogramm Basel, Modul Verkehr und Siedlung, erarbeitet und stimmt für den Teil des Kantons Basel-Landschaft mit dem KRIP überein.

Eine weiter steigende Mobilität kann in Zukunft wohl nur noch im Verbund von motorisiertem Individualverkehr (IV), öffentlichem Verkehr (ÖV) und Langsamverkehr (LV) bewältigt werden. Auf diese drei Eckpfeiler stützt sich auch die schweizerische Verkehrspolitik ab. Nur alle drei Systeme zusammen können - im Verbund mit einer Siedlungsstruktur der kurzen und direkten Wege - eine nachhaltige Transportkette gewährleisten.

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

Vor diesem Hintergrund hat sich der Regierungsrat eine Mobilitätsstrategie mit dem Ziel gegeben, den zukünftigen Verkehr nachhaltig, d.h. möglichst effizient, wirtschaftlich und umweltgerecht zu bewältigen. Zur Bewältigung der Mobilitätsbedürfnisse wurde als Grundlage für die Strategie folgende Reihenfolge der zu treffenden Massnahmen festgelegt:

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

3.2.10. Richtplan mit Agglomerationsprogramm abgestimmt

Agglomerationsprogramme sind Grundlagen nach Art. 6 RPG. Sie sind deshalb unverbindlich. Die verbindliche Verankerung des Agglomerationsprogramms erfolgt über den Richtplan. Für Massnahmen kann damit die Behördenverbindlichkeit erreicht werden. Dies bedeutet, dass nach Beschluss des Agglomerationsprogramms Basel durch den Bund die Ergebnisse des Agglomerationsprogrammes (Bereich Verkehr und Siedlung) im KRIP als Fortschreibung aufzunehmen und so die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms verbindlich festzulegen sind.

3.2.11. Übergeordnete Verkehrsprojekte durch den Bund gesteuert

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

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

- Sanierungstunnel Belchen;
- Autobahnanschluss Pratteln, Ausbau;
- Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung);
- H2 Umfahrung Liestal, Erneuerung und Erweiterung mit Zentrumsanschluss;
- H18 Vollanschluss Aesch (Dornach), Neubau;
- H18 Muggenbergtunnel, Neubau;
- H18, Umfahrung Laufen und Zwingen (Trasseesicherung);
- Südumfahrung Basel;
- Stauraum sowie Kontroll- und Kompetenzzentrum für den Schwerverkehr.

Auch die Rahmenbedingungen für den schienengebundenen Verkehr werden zu einem wesentlichen Teil durch die Verkehrspolitik des Bundes und der Europäischen Union bestimmt. Im April 2006 wurde - im Rahmen einer Überarbeitung und Weiterentwicklung des Konzepts Bahn 2000 2. Etappe - eine von einer Planungsgruppe des Bundesamtes für Verkehr (BAV) und der SBB AG erarbeitete Gesamtschau zur "Zukünftigen Entwicklung der Bahnprojekte" (ZEB) veröffentlicht. Dabei soll mit Investitionen von 4.7 Mrd. CHF der Zugverkehr auf den Hauptachsen in den kommenden 20 Jahren schneller und dichter werden, wobei der Wisenbergtunnel in diesem Bericht keine Aufnahme / Berücksichtigung fand. Die Kantonsregierungen der Nordwestschweiz

und insbesondere die Regierung des Kantons Basel-Landschaft werden sich mit allen Mitteln dafür einsetzen, dass der Wisenbergtunnel, Variante "Wisenberg lang, Liestal à Niveau" (ca. 1.9 Mrd. CHF), in die Gesamtschau aufgenommen wird. Sollte dies nicht gelingen, wird es unumgänglich sein, weitere Bundesmittel zu erschliessen. Die Regierung des Kantons Basel-Landschaft ist der festen Überzeugung, dass ohne Wisenbergtunnel eine gesamtschweizerische und regionale, längerfristige Entwicklungsperspektive gar nicht möglich ist. Mit dem vorgesehenen ZEB-Konzept wird insbesondere keine Lösung zur Infrastrukturproblematik auf den wichtigsten Zulaufstrecken nach Basel, etwa zwischen Liestal und Olten, angeboten. Zudem ist zu befürchten, dass wegen des wachsenden Güterverkehrs das Angebot der Regio-S-Bahn auf Jahrzehnte hinaus kaum noch verbessert werden könnte.

Folgende wichtige Richtplan-Schienenprojekte sind "bundesabhängig":

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

3.2.12. Kohärentes, funktionales Kantonsstrassennetz (Kantonsstrassenabtretungen)

Das im ersten Vernehmlassungsentwurf definierte funktionale Kantonsstrassennetz (Hochleistungs-, Hauptverkehrs- und übrige Kantonsstrassen) basiert auf dem im Strassengesetz festgelegten Grundsatz "Durchleiten und Verbinden". Konkret geht es dabei um das Durchleiten von überregionalem und regionalem Verkehr sowie um das Verbinden von Ortschaften und Verkehrsträgern. Diese Netzphilosophie wurde bei der ersten Vernehmlassungsvorlage konsequent angewandt, weshalb sich für einzelne Räume entsprechende Anpassungen der Netzdichte ergeben haben.

Auf der Basis der Eingaben der Gemeinden im Rahmen der ersten und zweiten Vernehmlassung wurde das Strassennetz nochmals überprüft. Die heutige Variante orientiert sich grundsätzlich am funktionalen Netz gemäss Vernehmlassungsentwurf 1 mit dem Unterschied, dass die Netzdichte im Raum Langenbruck-Eptingen-Läufelfingen mit einer zusätzlichen tangentialen Verbindung an der süd-östlichen Grenze zum Kanton Solothurn erhöht wurde. Diese - auch touristisch bedeutsame - Verbindung schafft eine weitere Redundanz zwischen den Tälern im oberen Baselbiet. Weitere Anpassungen erfolgten in Liestal ("Zubringer Zentrumsanschluss"), Liestal (Windentaler Höhe) - Hersberg sowie in Langenbruck (Querverbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse). Im aktuellen Richtplanentwurf wurden gegenüber den vorherigen Entwürfen die Verbindung Liestal (Windentaler Höhe) - Hersberg, sowie die östliche Zufahrt zum Zentrumsanschluss Liestal (Erzenbergstrasse) als Kantonsstrasse belassen.

Grundsätzlich wird zwischen geplanten und definitiven Abtretungen unterschieden: die geplanten Abtretungen in den Gemeinden Zwingen, Grellingen, Langenbruck, Waldenburg, Rickenbach und Füllinsdorf / Liestal können frühestens nach Fertigstellung der parallel dazu verlaufenden Verkehrsinfrastruktur in Kraft treten. In Zwingen ist dies die Erstellung der neuen Birsbrücke und in Grellingen die Erstellung eines neuen Bahnübergangs. In Langenbruck ist

eine neue Querverbindung zwischen Hauptstrasse und Bärenwilerstrasse beim südlichen Dorfeingang und in Waldenburg sowie Rickenbach ist die Realisierung der Umfahrungsstrassen erforderlich. In Füllinsdorf und Liestal wird die Abtretung mit der Eröffnung der H2 Pratteln - Liestal erfolgen. Die Abtretung der Kantonsstrasse nach Egerkingen in Langenbruck / Bärenwil erfolgt in Abstimmung mit dem Kanton Solothurn.

Alle anderen Abtretungen treten mit der Genehmigung des KRIP in Kraft. Abtretungen und Übernahmen erfolgen grundsätzlich nach den gesetzlich erforderlichen Abläufen und Beschlüssen (vgl. Anhang).

Die Netzlänge (inkl. Hauptverkehrs- und Hochleistungsstrassen) beträgt mit den Übernahmen rund 469 km, die Abtretungen 36 km. Die geschätzten jährlichen Einsparungen (Unterhaltskosten) betragen knapp 200'000 CHF.

3.2.13. Das Schienennetz ist im wesentlichen gebaut, braucht aber punktuelle Ausbauten

Für den Bereich Schieneninfrastruktur bestand bis heute weder ein Regionalplan noch ein anderes vergleichbares Instrument. Die Infrastrukturen für die Normalspur liegen in der Zuständigkeit des Bundes. Projekte in kantonaler Zuständigkeit wurden bis anhin mittels einzelner Landratsvorlagen umgesetzt. Es bestand dabei kein langfristiges Konzept wie bei den Strassen, welches das Schienennetz definierte oder künftige Trassen für Projekte kommender Generationen freigehalten hat. Dies soll nun mit dem neuen Richtplan ebenfalls ermöglicht werden (vgl. Kapitel 6 Motion 2003/38 von Max Ribi). In dieser Hinsicht ist also der Planinhalt für den Bereich "Verkehrsinfrastruktur Schiene" neu für den Kanton Basel-Landschaft.

Grundsätzlich ist beim Schienennetz zwischen dem Schmalspurnetz (Verantwortlichkeit Kanton) und dem Normalnetz (Zuständigkeit Bund) zu unterscheiden. Bezüglich Ausbau des Normalspurnetzes sind für den Kanton der Wisenberg Tunnel, die nötigen Infrastrukturbauten, dass die Regio S-Bahn mit einem Viertelstundentakt betrieben werden kann (Überwerfungen Adlertunnel, Pratteln, Kapazitätssteigerung / Entflechtung Ostkopf Basel) sowie der Doppelspurausbau im Laufental von zentraler Bedeutung. Für diese Projekte ist letztlich der Bund zuständig (vgl. Kommentar zum Abschnitt "Übergeordnete Projekte durch den Bund gesteuert".) Hinzu kommen noch spezifische S-Bahn Teilprojekte:

- Bahnhof Dornach-Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain (Vorbereitungen für Plangenehmigungsverfahren laufen);
- S-Bahn-Haltestelle Pratteln Buholz, Neubau;
- Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal (Trasseesicherung);
- Neues Perrongleis Aesch.

Im Bereich des Schmalspurnetzes sind folgende Projekte von grosser Wichtigkeit:

- Margrethenstich (verbesserte Anbindung des Leimentals an den Bahnhof SBB);
- Tramverlängerung Pratteln - Buholz (Trasseesicherung).

3.2.14. Kantonale Velorouten sollen endlich realisiert werden

Am 7. Mai 1987 beschloss der Landrat den Regionalplan Radrouten im Kanton Basel-Landschaft und am 29. Oktober 1998 den revidierten und ergänzten Regionalplan Radrouten unter Miteinbezug des Bezirkes Laufen. Gleichzeitig wurde der dritte Rahmenkredit bewilligt, um die letzte Etappe des Radroutennetzes zu realisieren. Vom gesamten Netz von 297 km sind bisher rund 200 km ausgebaut und mit Wegweisern ausgeschildert.

Die regionalen Radrouten dienen primär dem täglichen Veloverkehr. Die Linienführung muss deshalb möglichst direkt und hindernisfrei für eine zügige Fahrweise bei guter Verkehrssicherheit gewählt werden. Das Radroutennetz umfasst die wichtigen Längsachsen in den Tälern des Kantons sowie die Querverbindungen dazu. Sämtliche Routen werden bis zu den Kantons- bzw. Landesgrenzen geführt und finden ihre Fortsetzung in den Nachbarkantonen, sei dies in Basel-Stadt, im hinteren Leimental, bei den Juraübergängen oder in Richtung Fricktal. Im Rahmen der Vernehmlassung gab es zahlreiche Forderungen, zusätzlich zu den Radrouten für den täglichen Veloverkehr auch touristische Radrouten aufzunehmen, insbesondere entlang des Rheins und entlang der Birs. Schwerpunktässig soll aber das im Rahmen des Regionalplans Radrouten bereits vom Landrat beschlossene Netz möglichst in den nächsten 10 Jahren, spätestens aber bis 2020 fertig erstellt werden. In diesem Zusammenhang können noch weitere Streckenoptimierungen geprüft und vorgenommen werden (z.B. Waldenburgertal, Therwil).

3.2.15. Dezentrale Grundwassergewinnung erhöht Versorgungssicherheit

Das Grundwasser ist die wichtigste Ressource zur Versorgung mit Trink- und Brauchwasser. Die Wasserbeschaffung im Kanton ist dezentral organisiert. Praktisch jede Gemeinde besitzt eine eigene Wasserversorgung. Die Trinkwassernetze sind allerdings zusammengeschlossen, um im Bedarfsfall Wasser von den Nachbarwasserversorgungen zu beziehen. Das System der dezentralen Wasserversorgung hat sich aus folgenden Gründen in den letzten Jahren sehr bewährt:

- Es besteht eine grosse Versorgungssicherheit.
- Die Versorgungsnetze haben eine überblickbare Grösse und können deshalb von den gemeindeeigenen Wasserversorgungen betrieben werden.
- Die lokale Trinkwassergewinnung verstärkt den Schutz des Grundwassers.
- Der Energieverbrauch in kleineren und mittleren Wasserversorgungen ist oft geringer als in grossen Versorgungsgebieten, da Quellen genutzt werden können, die in freiem Gefälle ins Netz fliessen (keine Pumpenenergie).

Gerade in den dicht besiedelten Räumen im Birs- und Ergolzthal müssen Flächen für die Grundwassernutzung freigehalten werden, um auch in Zukunft genügend Raum für die Grundwassergewinnung bereit zu stellen. Die Nutzung von zuvor freigehaltenen Flächen (z.B. Schutzzonen) bewirkt einen zusätzlichen Eintrag von unerwünschten Stoffen und gefährdet damit langfristig die Wasserversorgung.

Viele der heutigen Schutzzonen stammen aus einer Zeit, als der Gewässerschutz erst im Aufbau war und die Instrumente zur vertieften Systembetrachtung nicht vorhanden waren. In den letzten Jahren sind verschiedene Methoden entwickelt worden, die eine differenzierte Betrachtung

tung der Grundwasserzirkulation erlauben. Erste Überprüfungen der Schutzzonen zeigen, dass sowohl in Karstgebieten wie auch in den Lockergesteinsgrundwasserleitern der Täler die neuen Dimensionierungen wesentlich von den bisherigen Schutzzonenperimetern abweichen können und dass die bestehenden Grundwasserschutzzonen oft nur einen minimalen Schutz vor Verunreinigungen bieten können. Die Anpassung der Schutzzonen an die effektiven hydrogeologischen Gegebenheiten ist deshalb eine zentrale Aufgabe zur Sicherung der guten Grund- und Trinkwasserqualität in den nächsten Jahren.

3.2.16. Kaum Möglichkeiten zur räumlichen Steuerung der Mobilfunkanlagen

Seit 1998 erfolgen in regelmässigen Abständen politische Vorstösse im Parlament zur räumlichen und zahlenmässigen Steuerung der Mobilfunkanlagen (vgl. Kap. 6). Hintergrund der Vorstösse: Es hat zwar fast jede Person ein Handy, aber viele Personen wehren sich gegen (mehr) Antennen und fordern eine räumliche Planung der Standorte und / oder eine zahlenmässige Begrenzung der Antennen.

Aus Sicht des Regierungsrates gibt das übergeordnete Recht (Umwelt- bzw. Fernmelderecht sowie Raumplanungsrecht) kaum Spielräume für derartige Begehren. Zum einen fehlt die Planungspflicht für die öffentliche Hand, zum anderen werden die Grenzwerte für nichtionisierende Strahlung abschliessend festgelegt. Ausserdem bestehen innerhalb und ausserhalb der Bauzonen grundsätzlich unterschiedliche Rahmenbedingungen für die Bewilligung bzw. Nichtbewilligung von Baugesuchen (vgl. dazu Kap. 6, Motion 2004/115 von Regula Meschberger).

Sämtliche Lösungen zur Regelung von Standorten bzw. Anzahl von Antennen beruhen auf freiwilligen Vereinbarungen insbesondere mit den Mobilfunkbetreibern. Letztlich können diese aber in der Regel einen Standort, sofern sie darauf angewiesen sind, mit rechtlichen Mitteln erzwingen. Das Bundesgericht hat jedoch in seiner Entscheid BGE 1A.129/2006 zwar Positivplanungen für zulässig erklärt, aber nur in einem stark eingeschränkten Mass: Gemeinden oder Kanton können Bau- und Zonenvorschriften erlassen, sofern sie die bundesrechtlichen Schranken, die sich insbesondere aus dem Bundesumwelt- und -fernmelderecht ergeben, beachten. Ausgeschlossen sind bau- oder planungsrechtliche Vorschriften zum Schutz der Bevölkerung vor nichtionisierender Strahlung. Zudem dürfen die kommunalen Vorschriften nicht die in der Fernmeldegesetzgebung konkretisierten öffentlichen Interessen verletzen.

Aus Sicht des Regierungsrates gibt es nebst ortsbild- und denkmalschützerischen Gründen nicht viele Möglichkeiten, Mobilfunkantennen zu verbieten und an andere Standorte zu verlagern, da die Konzentration von Sendestandorten innerhalb des Siedlungsgebiets durch die Anlagegrenzwerte der Verordnung über den Schutz vor nichtionisierende Strahlung (NISV) enge Grenzen gesetzt sind. Aus diesem Grund setzt der Regierungsrat auf die Karte Gespräch bzw. Kommunikation zwischen Gemeinden, Kanton und Mobilfunkbetreibern. Das vorgeschlagene Konsensualverfahren soll, obwohl es aus Sicht der der Mobilfunkbetreiber und der Gemeinden als nicht zielführend angesehen wird, im Richtplan beibehalten werden.

4. Kosten und Finanzierung

Aufgrund der Aufgabe des KRIP - Planung und Abstimmung - löst die kantonale Richtplanung mit Ausnahme bei der Verkehrsinfrastruktur keine selbst generierten Kosten aus. Auch wird kein neues Recht gesetzt und die Zuständigkeiten, Kompetenzen und Verfahren bleiben unverändert. Dadurch entstehen aufgrund der Richtplanung keine Mehrkosten für den Kanton. Dies gilt auch für die Gemeinden.

Die Umsetzung erfolgt über den gemäss der Politik vorgegebenen Zeitrahmen und die entsprechenden Finanzierungsbeschlüsse bzw. die ordentlichen Budgets (Finanzplan, Regierungsprogramm). Auch werden für die Umsetzung der einzelnen Massnahmen und Vorhaben keine neuen Stellen geschaffen; die Realisierung erfolgt mit dem bestehenden Personal.

Basierend auf den kantonalen Richtplan (vgl. Verkehrsprojekte gemäss Beschlüsse) werden diverse Kreditvorlagen für das kantonale Strassennetz sowie für das Schienennetz der Vorortsbahnen ausgearbeitet. Für die Kreditvorlagen sind vorgängig Planungs- und Projektierungsarbeiten erforderlich, welche finanzielle Mittel benötigen. Aus diesem Grund ist für die beiden Netze separat ein entsprechender Verpflichtungskredit vorgesehen.

4.1. Investitionskosten

Hinsichtlich der Investitionskosten ist festzuhalten, dass die angegebenen Kosten für die einzelnen Verkehrsinfrastrukturvorhaben dort, wo solche bereits gemacht bzw. abgeschätzt werden können, zum Teil noch auf sehr groben Kostenschätzungen basieren und demnach lediglich Aussagen über eine erste Grössenordnung machen können. Projektbezogene Risikofaktoren und dem technischen Fortschritt entsprechende Sicherheitsauflagen sind dabei in aller Regel noch nicht mitberücksichtigt. Bekanntlich können solche notwendig werdende zusätzliche und projektbezogene Massnahmen und Projektauflagen zu nicht unerheblichen Zusatzkosten führen. Dies gilt es speziell bei den Kosten für die Verkehrsinfrastrukturvorhaben mitzubersichtigen.

4.2. Projektfinanzierung / Beiträge Dritter

4.2.1. Agglomerationsprogramm

Von den 6 Mrd. CHF für Verkehrsinfrastrukturen des schweizweiten Agglomerationsverkehrs werden Anfang Januar 2008 mit der Inkraftsetzung des Infrastrukturfondsgesetzes (IFG) 2.56 Mrd. für dringende und baureife Projekte des Agglomerationsverkehrs freigegeben. In der Liste der dringenden und baureifen Projekte sind im Bundesbeschluss den Kanton Basel-Landschaft betreffend folgende Verkehrsinfrastrukturprojekte aufgeführt:

	<i>Beitrag aus IFG</i>
- Bahnhof Dornach-Arlesheim / Doppelspurausbau Stollenrain: Verlegung Tramschlaufe, Doppelspurausbau Tram Nr. 10 im Gebiet Stollenrain, neuer Busbahnhof, P+R	11.0 Mio. CHF
- H2 Pratteln - Liestal Neubau zweispurige Hochleistungsstrasse mit niveaufreien Anschlüssen, grösstenteils in Tunnel	137.5 Mio. CHF
Total	148.5 Mio. CHF

Die dringenden Projekte werden ein Teil dieser Agglomerationsprogramme darstellen, d.h. sie müssen auch bei den weiteren Arbeiten als eine Massnahme des Agglomerationsprogramms behandelt werden. Der Unterschied zu später im Rahmen der Agglomerationsprogramme mitfinanzierten Massnahmen besteht einzig darin, dass für die Festlegung des Bundesbeitrags nicht die Wirkung des Agglomerationsprogramms sondern die Dringlichkeit und Realisierbarkeit ausschlaggebend war.

Das Agglomerationsprogramm Basel sieht eine grobe Etappierung vor. Demnach soll zuerst realisiert werden, was mit bereits bestehenden Planungsgrundlagen zu vernünftigen Kosten umgesetzt werden kann. Grössere Anpassungen und Ausbauten werden dann in Angriff genommen, wenn die Grundlagen bereit stehen und die Finanzierung gesichert ist.

In der ganzen Agglomeration Basel sollen in der ersten Phase (A-Liste; 2011-2014) rund 500 Mio. CHF (inkl. dringende und baureife Projekte) eingesetzt werden, davon werden rund 6% für LV-Massnahmen benötigt. Rund 150 Mio. CHF (ca. 30%) sind für Massnahmen des ÖV reserviert, währenddem die Massnahmen für den MIV rund 320 Mio. CHF (ca. 64%) umfassen. Für Projekte, welche erst mittelfristig realisiert werden können (B-Liste; 2015-2018), sind rund 200 Mio. CHF budgetiert. Über 3 Mrd. CHF werden für die grossen und teilweise noch zu konkretisierenden langfristigen Massnahmen (C-Liste; 2019-2027) geschätzt. Der Bund wird bis spätestens 2010 die Agglomerationsprogramme prüfen und aus Sicht des Bundes entsprechende Massnahmenpakete in einer Botschaft zu Händen des Parlamentes festlegen. Der definitive Entscheid liegt jedoch beim Parlament des Bundes.

Für den Kanton Basel-Landschaft stehen, nebst den vorangehend aufgeführten, dringenden und baureifen Projekten und abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm Basel, im Rahmen der ersten Tranche (A-Liste; Zeithorizont 2011- 2014) folgende Projekte im Vordergrund:

Massnahmen Kanton Basel-Landschaft	Kosten/Nutzen-Verhältnis¹	Kostenschätzung (in Mio. CHF)
Ö47 ÖV-Direktverbindung Leimental - Basel Bahnhof SBB	gut / sehr gut	30
M53 H2, Umfahrung Liestal	gut / sehr gut	160
M54 H18-Vollanschluss Aesch	gut / sehr gut	20-25
M62 Zwingen: Kreisel und Birsbrücke	gut / sehr gut	14
M65 H3 Verlegung Rheinstrasse (Salina-Raurica)	gut / sehr gut	21

¹ Möglichkeiten: "genügend" oder "gut / sehr gut"

Massnahmen Kanton Basel-Landschaft	Kosten/Nutzen-Verhältnis¹	Kosten-schätzung (in Mio. CHF)
M67 Umgestaltung / Sanierung Ortsdurchfahrt Augst und Kaiseraugst	gut / sehr gut	4
M71c Beruhigung Ortszentrum Reinach	gut / sehr gut	16
M81 Kunimattkreisel Ortszentrum Pratteln	gut / sehr gut	5
LV3 Kantonsstrasse Breitenbach-Zwingen, Radroute	gut / sehr gut	noch offen
LV4 Velostation Bahnhof Dornach - Arlesheim	gut / sehr gut	1
LV8 Radroute Allschwil - Oberwil	gut / sehr gut	noch offen
LV9 Vervollständigung kantonale Radroute Elsass - Allschwil - Basel - Binningen	gut / sehr gut	noch offen
		271 - 276

Für die zweite Tranche (B-Liste; Zeithorizont 2015- 2018) stehen im Kanton Basel-Landschaft, abgestimmt auf das Agglomerationsprogramm Basel, aktuell folgende Projekte im Vordergrund.

Massnahmen Kanton Basel-Landschaft	Kosten/Nutzen-Verhältnis	Kosten-schätzung (in Mio. CHF)
Ö31 Neue Tramverbindung Dreispitz – Heiligholz	genügend	40-75
Ö53 Tangentialverbindung Reinach – Dornach	gut / sehr gut	30
Ö90 Anbindung Kopfgleis Bahnhof Liestal	gut / sehr gut	30
M97 Anschluss Pfeffingerring, Aesch	gut / sehr gut	5-10
M66 Umfahrung Augst (inkl. flankierende Massnahmen)	genügend	10
M70 Neue Birsbrücke Aesch – Dornach / Anschluss Dornach an H18	gut / sehr gut	7
		122 - 162

Spätestens zwei Jahre nach Inkrafttreten des Infrastrukturfondsgesetzes (d.h. spätestens am 01.01.2010) unterbreitet der Bundesrat dem Parlament ein "Programm zur Mitfinanzierung von Agglomerationsprogrammen". Je nach Dauer der parlamentarischen Beratungen können erste Beiträge an Agglomerationsprogramme ab 2011 ausbezahlt werden. Die Fondslaufzeit ist gemäss Infrastrukturfondsgesetz auf 20 Jahre befristet. Beiträge an Agglomerationsprogramme werden somit während rund 17 Jahren (von 2011 – 2027) ausbezahlt.

In der Programmbotschaft wird für jedes Agglomerationsprogramm ein grober Finanzrahmen festgelegt. Die Gelder werden vom Parlament mit Bundesbeschlüssen voraussichtlich in Etappen von vier Jahren freigegeben. Der Bund prüft, ob alle Grundanforderungen erfüllt sind. Nur ein Agglomerationsprogramm mit erfüllten Grundanforderungen kann Bundesbeiträge erhalten. Die Höhe dieser Beiträge wird anschliessend bestimmt. Der Bund beurteilt hierfür die Wirkung des Agglomerationsprogramms aufgrund der Wirksamkeitskriterien. Dem Nutzen des Agglomerationsprogramms werden die Kosten gegenübergestellt. Die daraus erfolgende Klassierung der Wirkung der Agglomerationsprogramme stellt die Grundlage für die Höhe der Beiträge dar.

Es sind aktuell folgende Abstufungen - welche für das ganze Programm gelten; also nicht projektbezogen - in Diskussion:

- W++ 50 % der Kosten der unterstützten Massnahmen(-pakete)
- W+ 40 % der Kosten der unterstützten Massnahmen(-pakete)

- W 30 % der Kosten der unterstützten Massnahmen(-pakete)

Es ist davon auszugehen, dass nicht alle vorangehend aufgeführten Verkehrsinfrastrukturprojekte vom Bund mitfinanziert werden; sei es, weil die Projekte vor dem entsprechenden Zeitfenster realisiert werden müssen oder dass die Vorhaben nicht in die Massnahmenpakete aufgenommen werden. Um aber von Beiträgen gemäss des Infrastrukturfondsgesetzes profitieren zu können, müssen die vom Bund in das Massnahmenpaket aufgenommenen Projekte innert der gesetzten Frist baureif gemacht und mit der Realisierung begonnen werden. Ist dies nicht möglich, verfallen die Bundesgelder und müssen in eine nächste Tranche neu verhandelt werden. Es gibt keine Automatismen, wonach die Kredite / Mitfinanzierungen automatisch auf die nächste Tranche übertragen werden können.

4.2.2. Kantonales Strassennetz

Mit dem Landratsbeschluss zum KRIP wird auch das kantonale Strassennetz angepasst. Einige Anpassungen werden umgehend eingeleitet, andere werden erst mit einem späteren Landratsbeschluss vollzogen. Die umgehenden Anpassungen umfassen die Abtretung von rund 36 km Kantonsstrassen an die Gemeinden, sowie die Übernahme von rund 5 km Gemeindestrassen durch den Kanton. Gemäss § 10 Absatz 2 des Strassengesetzes erfolgt die Übertragung von Eigentum und Hoheit von Strassen entschädigungslos.

Die Kantonsstrassen, welche an die Gemeinden abgetreten werden sollen, sind meist in einem guten baulichen Zustand. Wo Bedarf besteht, kann ein guter baulicher Zustand im Rahmen der laufenden Budgets erreicht werden. Fazit: Kurzfristig entstehen für diese Strassenabschnitte erhöhte Ausgaben für bauliche Erhaltung. Langfristig ergeben sich marginale Einsparungen im betrieblichen Unterhalt und der baulichen Erhaltung.

Bei den (umgehenden) Übernahmen von Gemeindestrassen handelt es sich um Strassen, welche bereits heute die Funktion des Kantonsstrassennetzes übernehmen. Mittelfristig ist grösserer Erhaltungsbedarf auf einigen dieser Strassen u. a. aufgrund des baulichen Zustands und der hohen Belastung gegeben. Da diese Strassen Funktionen übernehmen, für welche gemäss Strassengesetz eigentlich der Kanton zuständig wäre, ist es unangemessen, den betroffenen Gemeinden nun die Kosten für eine Instandsetzung anzulasten. Aus diesem Grund ist hier in den nächsten Jahren ein verstärkter Mitteleinsatz von Seite Kanton erforderlich. Es kann aber davon ausgegangen werden, dass dieser - höchstens mit Ausnahme der Rosenstrasse / Militärstrasse in Liestal (Neubau) und Talstrasse in Arlesheim (Totalsanierung) - im Rahmen des laufenden Budgets erreicht wird. Fazit: Mittelfristig entstehen erhöhte Ausgaben für bauliche Erhaltung und langfristig ergeben sich zusätzliche Ausgaben für den betrieblichen Unterhalt.

Der zeitliche Horizont für einen kantonalen Richtplan liegt bei 15 Jahren. Werden die finanziellen Konsequenzen der Anpassung des Kantonsstrassennetzes mit diesem Zeithorizont betrachtet, so halten sich zusätzliche Ausgaben und Einsparungen in etwa die Waage. Die entsprechenden Buchwerte in Bezug auf das Anlagevermögen sind im Zusammenhang mit den Abtretungen von Kantonsstrassen zu bereinigen.

4.3. Folgekosten

Über Betriebs- und Unterhaltskosten für die Infrastrukturanlagen der einzelnen Verkehrsträger wie auch für allenfalls notwendige, flankierende Massnahmen können erst aufgrund von Detailprojekten Aussagen gemacht werden. Sinngemäss gilt dies auch für Leistungserweiterungen im ÖV.

Gemäss Sachplan Verkehr (2006) beabsichtigt der Bundesrat die H2 (Pratteln - Sissach; ohne Umfahrung Sissach) und die H18 bzw. die Strassenverbindung Basel-Delémont ins Grundnetz der Bundesstrassen aufzunehmen. Eine entsprechende Botschaft ans Parlament ist auf Herbst 2008 angekündigt. In der Folge werden diese Strassen wie die Nationalstrassen entschädigungslos zu Nutzen und Lasten an den Bund übergehen. Nach Beschluss und Übertrag würde dem Kanton Basel-Landschaft für die nachfolgend aufgeführten Projekte keine Kosten mehr entstehen. Wie die Übergabemodalitäten an den Bund tatsächlich sein werden, ist zum heutigen Zeitpunkt aber noch nicht bekannt.

- H18 Umfahrung Laufen und Zwingen;
- H18 Muggenbergtunnel;
- H18 Anschluss Aesch (Dornach);
- H2 Pratteln - Liestal;
- H2 Umfahrung Liestal.

5. Ergebnisse des Vernehmlassungsverfahrens

5.1. Übersicht

Mit Beschluss Nr. 895 vom 30.05.2006 hat der Regierungsrat des Kantons Basel-Landschaft die Bau- und Umweltschutzdirektion (BUD) mit der Durchführung der 2. öffentlichen Vernehmlassung zum Entwurf des KRIP beauftragt. Die BUD hat in ihrem Schreiben vom 21.06.2006 das grenznahe Ausland, die Nachbarkantone, die Gemeinden, die Parteien und Verbände eingeladen, Stellung zum Entwurf des Richtplans zu nehmen. Mit gleichem Schreiben wurden die Gemeinden aufgefordert, den Entwurf des KRIP in ihrer Gemeinde während der Vernehmlassungsfrist vom 21.06. - 29.09.2006 aufzulegen und in ihrem Publikationsorgan auf die Auflage hinzuweisen. Die Unterlagen waren auch im Sekretariat des Amts für Raumplanung sowie mittels Internetauftritt einsehbar.

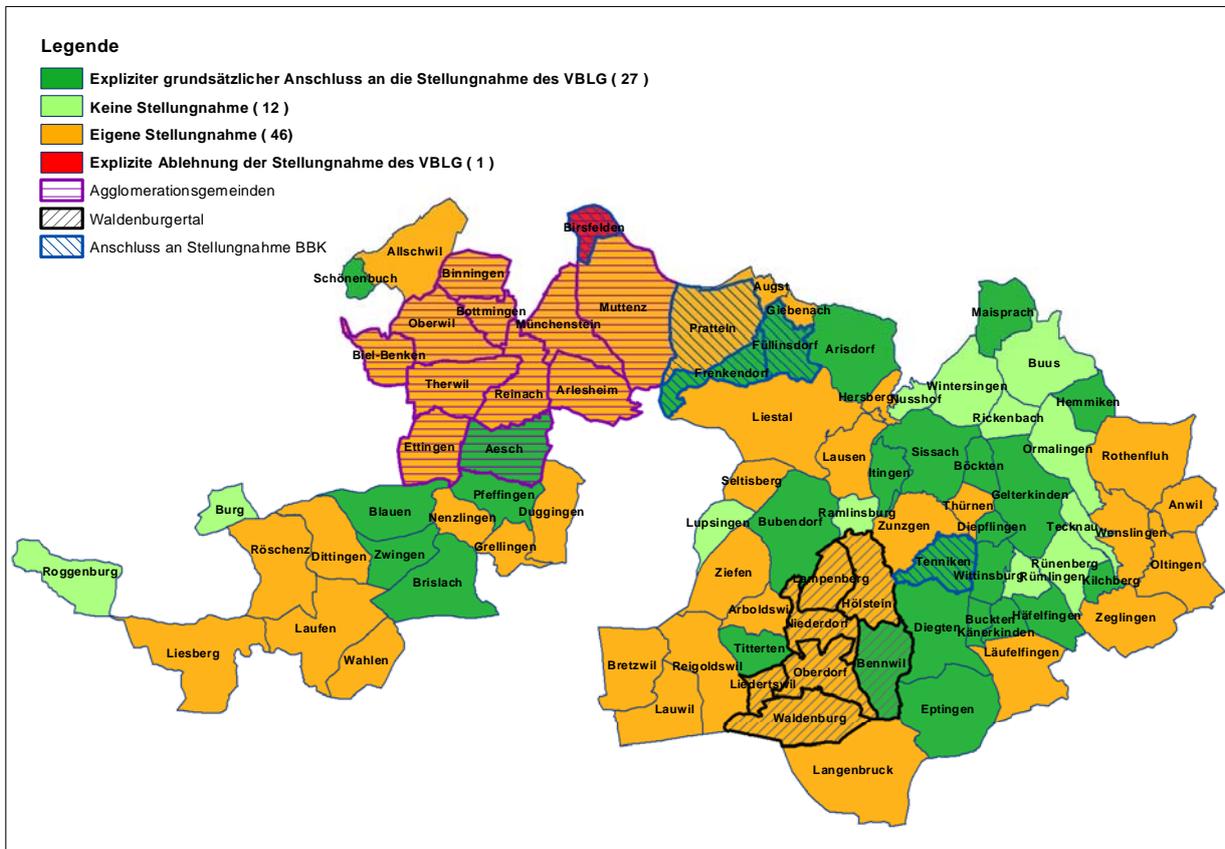
Auf Anfrage des Verbands Basellandschaftlicher Gemeinden (VBLG) hat die BUD den Gemeinden die Vernehmlassungsfrist auf 31.10.2006 erstreckt.

5.1.1. Vernehmlassungen

Insgesamt gingen 150 Stellungnahmen ein (2005: 194):

– Ausland	2	(2005: 2)
– Bund	3	(2005: 3)
– Bürgergemeinden	4	(2005: 2)
– Einwohnergemeinden Basel-Landschaft	75	(2005: 73)
– Einwohnergemeinde Nachbarkanton	1	(2005: 2)
– Kommunale Parteien	6	(2005: 5)
– Kantonale Parteien	6	(2005: 4)
– Private (inkl. Firmen)	51	(2005: 16)
– Stiftungen	3	(2005: 1)
– Verbände und Interessengemeinschaften	29	(2005: 27)
– Verwaltung Basel-Landschaft	9	(2005: 11)

Abb. 1: Übernahme der Stellungnahme des VBLG, der Agglomerationsgemeinden, des Waldenburger­tals bzw. der Bauverwalterkonferenz durch die Gemeinden



5.1.2. Generelle Würdigung des 2. Richtplanentwurfs

In der generellen Stossrichtung wird der Richtplan von der SVP BL, der Handelskammer beider Basel sowie den Automobilverbänden ACS/TCS begrüsst. In diesen Kreisen besteht zudem der Wunsch, dass mit dem Richtplan vermehrt Wirtschaftsförderung betrieben werde.

Abgelehnt und als unbrauchbar taxiert wird der Richtplan seitens der Umweltverbände, der links-grünen Parteien und Verbände, der Bauverwalterkonferenz, der Agglomerationsgemeinden sowie einzelner Oberbaselbieter Gemeinden. Zwar würden Verbesserungen gegenüber dem 1. Entwurf ausgemacht, aber es gäbe immer noch gravierende Mängel. Ausserdem sei auf zahlreiche Einwendungen nicht eingegangen worden. Es wird eine grundsätzliche Überarbeitung für die Sachbereiche vor allem für die Sachbereiche Landschaft, Siedlungsentwicklung und Verkehr (fehlendes Verkehrskonzept) gefordert.

Themen wie die Übereinstimmung der KRIP-Inhalte mit dem KORE, Gemeindeautonomie, mangelnder Gestaltungswille des Kantons und mangelnde Rechtskonformität mit der übergeordneten Gesetzgebung wurden nicht mehr so intensiv und breit diskutiert wie im ersten Entwurf. Im Zentrum der Stellungnahmen zum KRIP 2 steht vielmehr die vom unteren Kantonsteil sowie der Nachbarkantone ausgesprochene Kritik und Sorge, dass die Stellungnahme des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) im Bereich der Siedlungsentwicklung (insbesondere Lenkung der Siedlungsentwicklung mit Blick auf das Agglomerationsprogramm) aber auch hin-

sichtlich des Landschaftsschutzes (zuviel Gemeindeautonomie) kaum oder gar nicht berücksichtigt worden sei. Umgekehrt sprechen sich insbesondere die ländlichen Gemeinden dahingehend aus, in Sachen Siedlungsentwicklung und Landschaftsschutz autonom zu sein. Der VBLG verweist explizit auf die kontroverse Haltung der Gemeinden.

Das ARE selbst führt in seiner Gesamtbeurteilung an, die vom Kanton vorgesehene Regelung bezüglich Siedlungsentwicklung verunmögliche es ihm, seine Aufgabe im Siedlungsbereich korrekt erfüllen zu können. Sollte an dieser Konzeption festgehalten werden, müsste im Genehmigungsverfahren daher ernsthaft geprüft werden, ob dem Bundesrat nicht beantragt werden müsste, diesen Teil des KRIP nicht zu genehmigen. Mit den vorliegenden Richtplaninhalten zur Siedlungsbegrenzung werde auch das Agglomerationsprogramm Basel die Anforderungen an Agglomerationsprogramme für Beiträge des Bundes an den Agglomerationsverkehr kaum erfüllen können.

Auch im Bereich Landschaft würden seitens des ARE die Ziele des KORE nur unvollständig in den Richtplan umgesetzt. Während die Anstrengungen zur Aufwertung und Vernetzung bestehender und zu sichernder Naturobjekte klar zum Ausdruck kommen, sei die Erhaltung von naturnahen Landschaften gegenüber dem Regionalplan Landschaft von 1980 zugunsten einer stärkeren Gemeindeautonomie sowohl flächenmässig als auch inhaltlich abgeschwächt worden. Damit gefährde der Kanton Basel-Landschaft, der traditionellerweise einen sorgfältigen Umgang mit seinen wertvollen Natur- und Kulturlandschaften pflegt, das Erreichte (→ vgl. dazu die einzelnen Objektblätter).

5.1.3. Formale Aspekte

Es wird übereinstimmend begrüsst, dass der Richtplan, der die vielen Regionalpläne ablösen soll, erarbeitet wird. Der Richtplan wird mit wenigen Ausnahmen als gut strukturiertes und gut lesbares Dokument angesehen, in dem man sich gut zurechtfindet. Hingegen wird häufig kritisiert, dass die Beschlüsse der Objektblätter die aufgrund der Ausgangslage richtig formulierten Zielsetzungen nicht wirklich umsetzten oder sogar im Widerspruch dazu stünden.

Der Richtplan wird gegenüber dem KORE als eigenständiges Instrument wahrgenommen, obwohl das KORE gemäss Raumplanungsgesetz des Bundes (Art. 6 RPG) Bestandteil des Richtplans ist. Entsprechend wird häufig moniert, dass die inhaltlichen Grundlagen für den Richtplan fehlen, obwohl diese Bestandteile des KORE sind. Geteilt wird auch die Meinung, dass die Grundlagen des KORE für den Richtplan ungenügend bzw. zu wenig detailliert sind. Dies gilt insbesondere für die Themen Siedlungsentwicklung (Kapazitätsberechnung), Verkehr (Verkehrskonzept, Mobilitätsstrategie) sowie die Abstimmung Siedlung - Verkehr.

Schliesslich fordern der VBLG, die Agglomerationsgemeinden, die Bauverwalterkonferenz sowie weitere zahlreiche Gemeinden, die finanziellen Auswirkungen des KRIP seien für die Gemeinden transparent zu machen.

Im Weiteren wurde zum Ausdruck gebracht, der Kanton habe nicht mit seinen Nachbarn zusammengearbeitet bzw. bringe die effektiv erfolgte Zusammenarbeit mit Nachbarkantonen und dem benachbarten Ausland im Richtplan zu wenig zum Ausdruck.

Die SVP Basel-Landschaft schliesslich beantragt, die definitive Landratsvorlage im Sinne des vom Volk am 5. Juni 2005 angenommenen KMU-Entlastungsgesetzes (insbesondere § 4 Regulierungsfolgenabschätzung) zu ergänzen.

5.2. Neue Objektblätter aus Sicht der Vernehmlassenden

Es werden folgende neue Objektblätter gefordert:

Themenbereich Siedlung

- Siedlungsbegrenzung im Sinne des Regionalplans Siedlung
- Hafennutzung (Abklärung Flächenbedarf)
- ländliche Gewerbestützpunkte gemäss Regionalplan Siedlung
- Kantonale Massnahmen zu Lärm (Sanierungspflicht)
- Massnahmegebiete Luft
- Sport im Siedlungsgebiet

Themenbereich Landschaft

- Wildtierkorridore
- Aufwertung Lebensräume und ökologische Ausgleichsflächen
- Gesamtmeliorationen
- Naherholung und Tagestourismus
- Sport ausserhalb Siedlungsgebieten
- Geotope
- Regionale Naturpärke, Naturerlebnispärke
- Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung (BLN)
- Boden

Themenbereich Verkehr

- Busverbindungen als Teil des ÖV
- Flugverkehr
- Ruhender Verkehr in Verbindung mit Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen
- Verknüpfung der Verkehrsmassnahmen mit Umwelt

Themenbereich Ver- und Entsorgung

- Standorte Kleinkraftwerke
- Altlasten

→ ***Nichtberücksichtigte Themen, die als eigenständige Objektblätter zu behandeln wären, sind:***

Hafennutzung (Abklärung Flächenbedarf): Die Behandlung dieses Themas im Richtplan ist nicht erforderlich, da dieses Bestandteil des Staatsvertrags über die Zusammenlegung der Rheinschiffahrtsdirektion Basel und der Rheinhäfen des Kantons Basel-Landschaft (Rheinhafen-Vertrag) ist. In Ziffer 2 dieses Vertrags wird der Regierungsrat verpflichtet, *"sich für eine möglichst effiziente, d.h. Flächen optimierende Bewirtschaftung der Hafenable der Vertragskantone einzusetzen. Bei Arealen, die längerfristig nicht mehr für Hafen und Logistikbedürfnisse benötigt werden, verständigt sich der Regierungsrat mit dem Regierungsrat des Vertragskantons über eine allfällige Ausgliederung aus dem Hafenperimeter."*

Ländliche Gewerbestützpunkte gemäss Regionalplan Siedlung: Hintergrund dieses Objektblatts ist die Praxis bezüglich Umnutzung von Gewerbebezonen in Wohnzonen vor Inkrafttreten des Regionalplans Siedlung im Jahre 2001, wonach eine solche Umzonung in aller Regel durch den Regierungsrat nicht genehmigt wurde. Vor dem Hintergrund, dass insbesondere in ländlichen Gemeinden mehr als genug Gewerbebezonen vorhanden waren, wurde diese Regelung aufgegeben. Ziel des Objektblatts war, Neueinzonungen von Gewerbebezonen auf die ländlichen Gewerbestützpunkte zu konzentrieren. Die Praxis der letzten 6 Jahre zeigt, dass dies faktisch nicht möglich ist. Überkommunale Gewerbebezonen waren und sind kein Thema bei den Gemeinden.

Massnahmegebiete Luft: Massgebend für die Festlegung von Massnahmegebieten Luft ist der behördenverbindliche Luftreinemassnahmeplan beider Basel (2004). Danach ist das ganze Kantonsgebiet als ein einziges Massnahmegebiet bezeichnet.

Sport im Siedlungsgebiet: Die Anliegen gehen aus Kostengründen dahin, regionale Sportanlagen auf einige wenige Standorte zu konzentrieren und diese Standorte im KRIP festzulegen. Die Sportanlageplanung erfolgt nicht durch den Kanton. Der Kanton (Amt für Raumplanung, Kantonales Sportamt) koordinieren bei entsprechendem Bedarf räumliche und finanzielle Anliegen. Eine abschliessende Positivplanung ist nicht zweckmässig.

Wildtierkorridore als Objektblatt: Alle Wildtierkorridore von regionaler und nationaler Bedeutung sind in der Richtplankarte als Ausgangslage dargestellt. Aus Sicht der Regierung ist es nicht zweckmässig, Wildtierkorridore als eigenständige Kategorie in den KRIP aufzunehmen. Wildtierkorridore werden durch Vorranggebiete Landschaft und Natur gesichert. Im Weiteren werden sie im Objektblatt "Siedlungstrenngürtel" explizit thematisiert.

Aufwertung Lebensräume und ökologische Ausgleichsflächen: Der Regierungsrat ist der Ansicht, dass mit den ausgeschiedenen Vorranggebieten Natur und Landschaft und den dazu festgelegten Planungsgrundsätzen auch der Lebensraumaufwertung genügend Beachtung geschenkt wird. Der ökologische Ausgleich ist ein Auftrag gemäss Bundesgesetz und wird mit eigenen Programmen im Kanton Basel-Landschaft bereits heute erfolgreich durchgeführt.

Gesamtmeliorationen: Strukturveränderungen in der Landschaft z.B. durch Meliorationen haben Auswirkungen auf die Raumnutzung. Mit Meliorationen² wird in der Landschaft sichtbar folgendes bewirkt:

- Neue Parzellenformen- und -größen;
- Neue Feldwegnetze: neue Wege für Landwirtschaft und Naherholung;
- Neue ökologische Vernetzungselemente und ökologische Ausgleichsflächen;
- Neue Schutzvorkehrungen (z.B. Zugang zu Naturschutzelementen erschweren oder steuern);
- neue Bewirtschaftungseinheiten;
- Hochwasserschutz durch die Schaffung von Retentionsräumen;
- Renaturierung von Fließgewässern;
- Landzuteilung an Kanton für wichtige Schutzobjekte wie Gewässer, Ökovernetzung, usw.;
- Landzuteilung und Wasserschutz zonen aufeinander abgestimmt (Nutzungseinschränkungen);
- Naherholungseinrichtungen mit der Bereitstellung des erforderlichen Landes, z.B. für Parkplätze, Rast-, bzw. Feuerstellen, usw.

Aus dieser Aufzählung wird ersichtlich, dass eine enge Beziehung zwischen Melioration und Raumplanung besteht. Allerdings ist der Richtplan aus Sicht der Regierung nicht erforderlich, um die notwendigen Zusammenarbeit sicher zu stellen. Das geltende Baselbieter Recht stellt sicher, dass eine Neuzuteilung an Grundeigentum und Nutzungen erst vorgenommen werden kann, falls die Gemeindeversammlung den Zonenplan beschlossen und der Regierungsrat diesen genehmigt hat.

Naherholung und Tagestourismus / Sport ausserhalb Siedlungsgebieten: Die notwendige Abstimmung sowie die Suche von Problemen erfolgt in der ständigen kantonalen Arbeitsgruppe 'Sport und Natur', in der die massgebenden Verbände und Dienststellen vertreten sind. Nachdem nun die Konflikte zwischen "Klettern und Natur" weitgehend bereinigt sind, wird als nächstes Thema "Mountainbike und Wandern" vertieft betrachtet und allfällige Konflikte bereinigt. Das Forstamt erarbeitet zudem Grundsätze für Erholung und Freizeit im Wald, die ebenfalls in dieser Arbeitsgruppe diskutiert werden. Eine eigenständige Behandlung im KRIP erscheint aus Sicht des Regierungsrates als nicht erforderlich.

Geotope: Geotope (Oberflächenformen bzw. geologische Zeitzeugen und Aufschlüsse) sind durch Wald, Vorranggebiete Natur oder Landschaft zu über 70% gesichert. Der Regierungsrat erachtet die thematische Erweiterung als nicht zwingend.

Regionale Naturpärke, Naturerlebnispärke: Voraussetzung für die Schaffung solcher Pärke ist die Initiative von Privaten. Sobald eine Trägerschaft vorhanden ist, ist der Kanton grundsätzlich zu unterstützenden Tätigkeiten bereit. Unter Umständen kann dies zur gegebenen Zeit zu einem Richtplaneintrag führen.

² Die Melioration ist ein Verfahren, mit dessen Hilfe Grundeigentum neu geordnet, Infrastruktur sowie eine ökologische Vernetzung geplant und realisiert werden können.

BLN: Das Bundesamt für Umwelt ist zur Zeit daran, die Verordnung der BLN aufgrund einer Überarbeitung der Beschreibung der Eigenschaften, Gefährdungen und möglichen Schutzmassnahmen zu novellieren. Nach Abschluss dieser Tätigkeiten ist zu prüfen, inwieweit eine Integration der BLN in den KRIP zweckmässig ist.

Boden: Vielseitig nutzbare und produktive Böden, also Böden, die gemäss Bodenkartierung eher verdichtungs- und erosionsresistent sind, sind Bestandteil der Vorranggebiete Landschaft. Vorranggebiete Landschaft sollen vor Überbauung freigehalten werden. Teilweise weisen diese Böden auch Fruchtfolgeflächenqualität auf. Ein eigenständiges Objektblatt Boden - neben dem Objektblatt Fruchtfolgeflächen - drängt sich deshalb nicht auf.

Busverbindungen als Teil des ÖV: Nicht Gegenstand des KRIP bzw. der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sind das Busnetz sowie die Haltestellen des Busnetzes. Dieses, inkl. Haltestellen, wird alle vier Jahre im Rahmen des Generellen Leistungsauftrags (GLA) durch den Landrat neu beurteilt und festgelegt. Im Weiteren geht der Regierungsrat davon aus, dass der GLA eine gleiche behördenverbindliche Wirkung wie ein kantonaler Richtplan oder ein Luftreinhalteplan hat. Aus diesem Grund erachtet es der Regierungsrat als nicht zweckmässig, das Busnetz im Rahmen der KRIP-Debatte beschliessen zu lassen

Flugverkehr: Der Flugverkehr sowie die damit zusammenhängende Abstimmung von Raum und Lärm wird durch den Sachplan Infrastruktur der Luftfahrt geregelt. Grundlage für die weitere Siedlungsentwicklung im Umfeld des Flughafens ist der Lärmbelastungskataster Flugverkehr, für den der Bund zuständig ist. Danach werden nur drei Gebäude tangiert, bei denen durch den Flugverkehr die Immissionsgrenzwerte überschritten sind. Die Bereiche, wo die Planungswerte überschritten sind und eine Entwicklung des Baugebiets in die Fläche aufgrund der Lärmschutzverordnung nicht möglich ist, sind in der Richtplankarte (Siedlungsbegrenzung) bezeichnet. Ein eigenes Objektblatt ist aus Sicht Regierungsrat nicht erforderlich.

Ruhender Verkehr in Verbindung mit Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen: Das Thema Parkierung bzw. Parkbewirtschaftung ist ein kommunales Thema. Aufgrund der kantonalen Gesetzgebung ist es nicht möglich, Gemeinden zu entsprechenden Massnahmen zu verpflichten, zumal die kantonale Gesetzgebung keine maximale Begrenzung von Parkplätzen zulässt. Verkehrsbeeinflussungsmassnahmen sind gemäss Objektblatt Gesamtverkehrsschau generell zu prüfen und werden auch geprüft. Die Entscheide erfolgen einzelfallweise.

Standorte Kleinkraftwerke: Am Rhein existieren auf einer Länge von 9 km zwei Wasserkraftwerke, welche den Kanton Basel-Landschaft tangieren. An der Birs sind auf einer Länge von rund 27 km acht Wasserkraftwerke vorhanden, für ein Neuntes läuft ein Konzessionierungsverfahren. An der Ergolz gibt es bei Lausen ein Wasserkraftwerk, welches auf altem Recht basiert und zur Zeit nicht mehr in Betrieb ist. Die "Kraftwerksdichte" an Rhein und Birs ist bereits sehr hoch. Aus Sicht der Wasserkraftnutzung sind die guten Standorte bereits genutzt.

Unter spezieller Berücksichtigung des Gewässerschutzes sollten keine weiteren Wasserkraftwerke mehr gebaut werden. Die Gewässer stehen bereits heute unter einem enormen Nutzungsdruck. Es würden sich weitere massive Zielkonflikte mit der Gewässerschutzgesetzgebung ergeben.

Aus Sicht der Regierung gibt es zur Zeit keine Standorte im Kanton Basel-Landschaft für Kleinkraftwerke, bei denen der Nutzen der Energiegewinnung andere Nutzen (Naturschutz, Erholung, etc.) überwiegt. Die örtliche Festlegung von Standorten für Neubauten von Wasserkraft-

werken im KRIP ist zudem nicht zwingend, da es keine konkurrenzierenden Nutzungen für die Wasserkraftwerke gibt. Es besteht somit keine Gefahr, dass ein allfälliges Potential zur Wasserkraftnutzung zu einem späteren Zeitpunkt nicht mehr genutzt werden könnte.

Altlasten: Der Altlastenkataster ist in Erarbeitung und soll Ende 2008 öffentlich einsehbar sein. Bereits jetzt werden sämtliche Zonenplanmutationen und Baugesuche hinsichtlich der Altlastensituation beurteilt.

5.3. Objektblattbezogene Anträge

S 1.1 Angestrebte Siedlungsentwicklung

Das Objektblatt wird kontrovers beurteilt, insbesondere hinsichtlich der Fragen:

- Ist die Siedlungsentwicklung im Kanton eine kommunale oder kantonale Angelegenheit (soll jede Gemeinde alleine für sich selbst entscheiden können und / oder braucht es eine kantonale Lenkung)?
- Wo soll im Wesentlichen die Siedlungsentwicklung stattfinden und wie ist sie mit dem Verkehr abzustimmen?

Der VBLG und damit 27 der Gemeinden (mehrheitlich mit ländlichem Charakter) begrüsst die neue Zielformulierung in der Dreigliederung von angestrebtem Wachstum in den bestehenden Bauzonen, der Möglichkeit von Siedlungsentwicklung im ganzen Kanton und einer haushälterischen Nutzung des Bodens. Dem gegenüber stehen die Agglomerationsgemeinden, welche kritisieren, dass mit dem "KRIP 2 die künftige Siedlungsentwicklung *'vollumfänglich in die Hände der Gemeinden'* gelegt werden. Dadurch werde die Lenkung der Siedlungsentwicklung im Kanton weiter reduziert und auf die grundsätzliche Kritik des ARE sei nicht angemessen reagiert worden. Ähnlich argumentieren die links-grünen Parteien und die FDP, während sich die CVP dazu nicht äussert und die SVP dem Entwurf zustimmt.

Rund zehn Gemeinden fordern, dass auch ihre Gemeinde oder sämtliche Gemeinden des Waldenburgerals als Zentren- oder Subzentren bezeichnet werden, mit dem Ziel, Bauzonenerweiterungen vornehmen zu können. Vier Gemeinden möchten ihre Bauzonen 2. Etappe einzonen.

In seiner Stellungnahme bemängelt das Bundesamt für Raumentwicklung, dass im KRIP die Zielsetzungen gemäss KORE, wonach die Siedlungsentwicklung der nächsten 10 bis 15 Jahre weitgehend in den bestehenden, rechtskräftig ausgeschiedenen Bauzonen erfolgen und der Siedlungsentwicklung nach innen eine zentrale Bedeutung zukommen solle, nicht nachgelegt werde. Die im vorliegenden Entwurf enthaltenen Richtplanbeschlüsse trügen nur wenig dazu bei, diese Ziele auch wirklich zu erreichen. Gegenüber dem Regionalplan Siedlung würden die Regelungen zur Baugebietsbegrenzung sogar noch stark zurückgenommen.

Im weiteren bemängelt das ARE, dass trotz der schwerwiegenden Vorbehalte des Bundes in seiner ersten Vorprüfung die Baselbieter Regierung in ihrem Beschluss vom 14. Februar 2006

noch einmal ihre Absicht bekräftigt habe, zugunsten von mehr Gemeindeautonomie die Lenkung der Siedlungsentwicklung durch den Kanton bewusst in den Hintergrund treten zu lassen. Das ARE erachtet diesen Ansatz nach wie vor als nicht sachgerecht. Gemäss Bundesverfassung obliege die Raumplanung den Kantonen. Eine zu starke Betonung der Gemeindeautonomie erschwere die Wahrnehmung dieser Verantwortung. Eine kohärente gesamtkantonale Siedlungsentwicklung erfordere verbindliche, gemeindeübergreifende Leitplanken. Ein weitgehend beziehungsloses Nebeneinander von kommunalen Zonenplänen entspreche nicht dem Bild einer modernen Raumplanung. Sollte an dieser Konzeption festgehalten werden, müsste im Genehmigungsverfahren daher ernsthaft geprüft werden, ob dem Bundesrat nicht beantragt werden müsste, diesen Teil des KRIP nicht zu genehmigen.

Im Weiteren bezweifelt das ARE die maximal zu erwartende Bevölkerungszunahme von 40'000 Einwohnern bis 2030. Aber selbst wenn dieser Fall einträte, könnten die zusätzlichen Einwohner in den bestehenden unüberbauten Bauzonen untergebracht werden könnten, selbst ohne Berücksichtigung der inneren Reserven. Der Argumentation, dass aufgrund der Verfügbarkeit des Baulandes und aufgrund einer veränderten Nachfrage (mehr Einwohner in einer höheren Altersklasse) lokal trotzdem Engpässe entstehen können, kann der Bund zustimmen. Allerdings wird dies, aufgrund der erwarteten Verschiebung der Nachfrage aus dem ländlichen Raum zurück zu zentralen Wohnlagen, vor allem Zentrums- und Subzentrumsgemeinden sowie Gemeinden der Siedlungsentwicklungsachsen betreffen, bei denen eine Siedlungsentwicklung sowieso schwerpunktmässig ermöglicht werden soll. Der weitgehende Verzicht auf eine Lenkung der Siedlungsentwicklung durch den Kanton und die Gleichbehandlung aller Gemeinden kann damit aus Sicht des Bundes nicht nachvollziehbar begründet werden.

Die stark zurückgenommene Lenkung der Siedlungsentwicklung stellt aus Sicht des ARE auch im Hinblick auf das Agglomerationsprogramm Basel ein ernstzunehmendes Problem dar: Grundanforderung 4 und Wirkungskriterium 2 des Kriterienhandbuchs zu den Agglomerationsprogrammen (ARE, 2004: Agglomerationsprogramme, Teil Verkehr und Siedlung: Prüfkriterien. Anwendungshandbuch) verlangten eine Konzentration der Siedlungsentwicklung an zentralen Lagen und eine Förderung der Siedlungsentwicklung nach innen. Die entsprechenden Massnahmen müssen über den Richtplan und die Nutzungspläne verbindlich gesichert und umgesetzt werden. Mit dem heute vorliegenden Richtplan könne diese Anforderung nur teilweise erfüllt werden.

Abb. 2: Grundhaltung zur Siedlungsentwicklung



Der Kanton wird deshalb eingeladen, die Beschlüsse im Bereich Siedlung (insbesondere Kapitel Siedlungsentwicklung) dahingehend zu überarbeiten, dass eine Eindämmung des ungeordneten Siedlungswachstums in die Fläche und des damit verbundenen übermässigen Bodenverbrauchs effektiv erreicht werden kann. Ausserdem sind klare und harte Kriterien für die Baugebietserweiterung zu formulieren und Massnahmen zu prüfen, wie mit den zu grossen und vor allem schlecht gelegenen bestehenden Bauzonen umgegangen werden soll.

Als neue Zentrumsgemeinden werden Allschwil, Arlesheim, Münchenstein, Sissach, Gelterkinden und als neue Subzentrumsgemeinden das ganze Waldenburgertal sowie Bubendorf gefordert.

→ **Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen**

Nicht berücksichtigt wurden sämtliche Gemeinden ausser Arlesheim (mit Bahnhof Dornach-Arlesheim Umsteigestelle von kantonaler Bedeutung sowie diverse zentralörtliche Funktionen). Zentrumsfunktion oder Subzentrumsfunktion haben diejenigen Gemeinden, die im Vergleich zu den Nachbargemeinden einen hohen Anteil an zentralörtlichen Funktionen, einen hohen Arbeitsplatzanteil aufweisen und gleichzeitig Knoten des öffentlichen Verkehrs (regionale Umsteigefunktion) sind. Der Regierungsrat erachtet es als zweckmässig, im Wesentlichen die Zentrenstruktur gemäss KORE zu übernehmen, was bedeutet, dass Sissach und Gelterkinden Subzentren bleiben und Bubendorf nicht die Funktion eines Subzentrums erhält. Allschwil und Mün-

chenstein liegen an Entwicklungsachsen und haben somit dieselben Entwicklungsmöglichkeiten wie Zentrumsgemeinden.

Aufgrund der Taktverdichtungen auf der Waldenburgerbahn (im Wesentlichen ein Halbstundentakt) wird neu auch das Waldenburger Tal einer Siedlungsentwicklungsachse zugewiesen.

S 1.2 Siedlungstrenngürtel

Die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit von Siedlungstrenngürteln wird grundsätzlich anerkannt. Allerdings wird seitens der Agglomerationsgemeinden, der Bauverwalterkonferenz und der Handelskammer ein Widerspruch zwischen Siedlungsentwicklungsachse und Siedlungstrenngürtel gesehen. Kontrovers wird die Frage diskutiert, welche Nutzungen in Siedlungstrenngürteln möglich sein sollen. Gefordert werden deshalb Kriterien für die Festlegung von Siedlungstrenngürteln sowie was als wesentliche Beeinträchtigung von Siedlungstrenngürteln gelten soll.

Seitens des VBLG sowie fast sämtlicher Gemeinden besteht daher der Wunsch, dass die ausgeschiedenen Siedlungstrenngürtel mit den Gemeinden überprüft würden. Bis dies geschehen ist, sei der Koordinationsstand auf ein Zwischenergebnis zurückzustufen.

Zu streichende / teilweise zu streichende Siedlungsgürtel sind:

Langacker (Thürnen), Fichtenacker (Aesch, Reinach, Agglogemeinden, wobei seitens von Aescher Einwohnern auch eine Beibehaltung gefordert wird), Hülften (Pratteln), Bärnholden (Itingen, Sissach), Lachmatt (MuttENZ), Schänzli (MuttENZ) In der Au (Brislach).

→ Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen

Fichtenacker (Aesch): Die Aufhebung dieses Siedlungstrenngürtels wird im Kontext der Umsetzung von Objektblatt 3.1, Planungsanweisung a) zusammen mit den betroffenen Gemeinden geprüft.

Bärnholden (Itingen): Der Siedlungstrenngürtel liegt auf dem Gemeindebann von Itingen. Die Gemeinden Sissach und Zunzgen fordern die Aufhebung des Siedlungstrenngürtels im Kontext ihrer Forderung, die Netzenunterführung (in Sissach) zu erstellen mit den Zielen, den Knoten im Ortskern Sissach weiter zu entlasten (vgl. Anträge Objektblatt V 2.2), das zur Zeit in der Landwirtschaftszone liegende Gebiet unmittelbar südlich der Bahnlinie direkt zu erschliessen und so die Voraussetzungen für eine Umzonung in die Gewerbezone zu schaffen. Aus Sicht des Regierungsrats hat die Umfahrung Sissach (Chienbergtunnel) für den Ortskern bereits eine erhebliche Entlastung (ca. -40%) gebracht, so dass eine weitere Unterführung und Umfahrung im Raum Sissach in nächster Zeit aus Gründen des Kosten/Nutzen-Verhältnisses nicht zweckmässig ist. Itingen selbst hat zur Zeit im Sinne von Art. 15 RPG mehr als genügend Gewerbezonereserven. Die Behörden selbst haben gemäss einem mit der Gemeinde Sissach geführten Gespräch auch kein Interesse, das Gewerbegebiet in Richtung Sissach zu erweitern.

In der Au (Brislach): Bereits bei der Genehmigung des Regionalplans Siedlung stand die Frage im Vordergrund, ob dieser Siedlungstrenngürtel offengehalten werden soll oder nicht. Der Landrat hat damals auf Antrag der Bau- und Planungskommission entschieden, den Sied-

lungstrenngürtel offen zu halten, weil an diesem Ort ein Wildtierkorridor von regionaler Bedeutung durchführt. Zum heutigen Zeitpunkt gibt es keine neuen Erkenntnisse, die zwingend eine andere Beurteilung zur Folge haben müssten. Zur Zeit wird allerdings im Zuge der Planung Umfahrung Zwingen - Laufen die Anschlusssituation an die Umfahrung diskutiert, die durch das fragliche Gebiet führen könnte. Eine Neuurteilung über die Zweckmässigkeit des Siedlungstrenngürtels wird vorgesehen, sobald das generelle Projekt vorliegt.

S 1.3 Bahnhofsgebiete

Die Notwendigkeit und Zweckmässigkeit des Objektblatts wird grundsätzlich anerkannt. Nach wie vor wird aber gefordert, der Begriff Bahnhofsgebiete sei auf Umsteigestellen von kantonaler Bedeutung auszudehnen. Damit seien auch Bus- und Tramhaltestellen einzubeziehen.

Aufzunehmende neue Bahnhofsgebiete sind: Grellingen.

S 1.4 Stand- und Durchgangsplätze für Fahrende

Keine grundlegenden Einwendungen.

S 2.1 Siedlungsentwicklung nach innen

Das Objektblatt und damit auch die Zielsetzung der haushälterischen Bodennutzung werden grundsätzlich begrüsst. Nach Ansicht vieler Vernehmlasser handelt es sich um ein zentrales, aber sehr schwierig umzusetzendes Thema der Raumplanung.

Konkret gingen folgende Bemerkungen zu diesem Thema ein:

- Die Gemeinden sind zu verpflichten, geeignete Verdichtungsgebiete zu bezeichnen und in der Nutzungsplanung zu behandeln;
- Die Gemeinden haben zudem bei der Vergrösserung der Bauzonen die inneren Nutzungsreserven (gemäss Vollzugshilfe Bund) aufzuzeigen;
- Verdichtung nach innen ist zwingend an hohe Qualitätsstandards zu knüpfen (BSA, Stiftung Landschaftsschutz);
- Die haushälterische Nutzung des Bodens steht in Ortskernen im Widerspruch zum Ortsbildschutz. Der Richtplan soll eine Interessensabwägung vornehmen, wobei kontrovers diskutiert wurde, welche Interessen überwiegen sollen (vgl. S 2.2).
- Die Ortskernzonenvorschriften sollen offener formuliert werden dürfen.

S 2.2 Ortsbildschutz

Mit Ausnahme der SVP BL, die einen Streichungsantrag macht, sind alle Vernehmlasser der Meinung, dass das Objektblatt zweckmässig ist. Folgende Forderungen gingen ein:

- Der Ortsbildschutz darf nicht dazu führen, dass eine zeitgemäss Entwicklung (Nutzung, Kollektoren, Belichtung des Dachgeschosses) verhindert werde. Auf der anderen Seite stellt man sich auf den Standpunkt, dass das Objektblatt in seiner Schutzwirkung zuwenig weit gehe. Es sei im Richtplan eine Interessensabwägung darüber vorzunehmen, was überwiege: Schutz oder Nutzung, wobei kontrovers diskutiert wird, was überwiegen soll.
- Das Inventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz (ISOS) soll für die Ortsplanung verbindlich sein;
- Das ISOS soll weiterhin für den Kanton und seine Betriebe verbindlich sein. Zumindest aber soll das ISOS dem Kanton bei seinen Planungen als Grundlage dienen;
- Ortsbilder von nationaler und regionaler Bedeutung gemäss ISOS sind als örtliche Festsetzung in Richtplankarte und Richtplantext verbindlich aufzunehmen.

S 2.3 Umgebungsschutz für kantonale Kulturdenkmäler

Das Objektblatt ist unbestritten. Es werden aber folgende örtliche Festlegungen gefordert: Schloss Wildenstein (Bubendorf), Dinghof in Bubendorf (Lauwil), Schloss Aesch (Aesch), Kraftwerk Birsfelden (Birsfelden).

→ *Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen:*

Dinghof in Bubendorf: Der Antrag kommt nicht aus der Standortgemeinde selbst, sondern aus Lauwil. Aus diesem Grund wird der Antrag nicht berücksichtigt, zumal die Gemeinde den Umgebungsschutz auch ohne KRIP realisieren kann.

Kraftwerk Birsfelden: Der Regierungsrat möchte sich sämtliche Entwicklungsmöglichkeiten offen halten, weshalb er den Antrag der Gemeinde ablehnt.

S 3.1 Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung

Die Ausscheidung von Arbeitsgebieten wird grundsätzlich als geeignet angesehen, um die räumlichen Voraussetzungen für die Wirtschaft zu schaffen. Aus Sicht der Wirtschaft kommt dem Kanton bei der Entwicklung und Erschliessung dieser Arbeitsgebiete im Rahmen seiner Wirtschafts- und Standortpolitik eine massgebliche Führungsverantwortung zu. Auch in der vorliegenden Fassung des KRIP nehme der Kanton aber diese Verantwortung nur ungenügend wahr. Ausserdem schiebe er die entsprechenden Infrastruktur-Investitionen auch auf die Gemeinden ab. Folgende konkrete Forderungen gingen ein:

- Es wird eine aktivere Rolle des Kantons in Sachen Wirtschaftsförderung, aber auch hinsichtlich finanzieller Unterstützung im Bereich der Infrastruktur gewünscht;

- Es solle eine Erschliessungspflicht mit dem ÖV im Halbstundentakt formuliert werden, welche unabhängig vom Angebotsdekret zu erfolgen hat;
- Wo nötig, sei die Erschliessung nicht nur für den ÖV, sondern auch für den MIV zu verbessern,
- Es wird eine Flexibilisierung der Nutzung (Wohnen soll möglich sein) gewünscht, zudem die rechtliche Möglichkeit, Nutzungen zu differenzieren.

Es werden folgende neue Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung gefordert: alle I/G-Gebiete von Liesberg bis Grellingen (Zwingen), Gebiet zwischen Gelterkinden / Ormalingen (Wenslingen), Bubendorf Süd (Bubendorf), alle Gewerbegebiete von Bubendorf / Talhaus bis Oberdorf (Bubendorf, VBLG), Areal EBM (Münchenstein). Umgekehrt werden folgende Streichungen / Teilstreichungen gefordert: Birsfelder Hafen (Birsfelden), Gräubern (Liestal)

→ **Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen**

Alle I/G-Gebiete des Laufentals von Liesberg bis Grellingen, insbesondere auch Zwingen: Arbeitsgebiete (I/G-Gebiete) von kantonaler Bedeutung umfassen Gebiete, die nahe zum Flughafen liegen oder vom Hochleistungsstrassennetz innerhalb kurzer Distanz erreicht werden können, ohne dass Wohngebiete durchquert werden müssen. Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung können gemäss Objektblatt S 3.1 nicht ohne weiteres umgezont werden. Das Laufental weist zur Zeit keine Hochleistungsstrasse auf. Trotz allem sind im Richtplan - als Vororientierung - sämtliche potentiellen I/G-Gebiete von kantonaler Bedeutung aufgeführt, die nach der Realisierung der Umfahrung Zwingen-Laufen die Voraussetzungen aufweisen.

Arbeitsgebiete im Waldenburgertal, zwischen Gelterkinden / Ormalingen, Bubendorf Süd, Areal EBM: Keines dieser Arbeitsgebiete entspricht den Kriterien gemäss Objektblatt S 3.1 auf.

S 3.2 Vorranggebiet für Betriebe mit Störfallrisiken

Das Objektblatt wird begrüsst und seitens des Bundes als sehr innovativer Ansatz gelobt. Dem Kanton Basel-Landschaft komme diesbezüglich eine eigentliche Vorreiterrolle zu. Das Objektblatt gibt zu keiner Kritik Anlass. Hingegen wird kontrovers diskutiert, ob der Birsfelder Hafen ein Standort für Betriebe und Anlagen mit Störfallrisiken sein soll.

S 4.1 Standorte für kantonale öffentliche Bauten und Anlagen

Mit Ausnahme der SVP BL, welche eine Streichung beantragt, wird das Objektblatt im Grundsatz als zweckmässig betrachtet. Aus Sicht des VBLG und zahlreicher Gemeinden wird nach wie vor ein Konzept für die kantonalen öffentlichen Bauten und Anlagen vermisst. Es wird eine Übersicht und eine Prognose erwartet, was in den nächsten 10 – 15 Jahren im Hinblick auf das angestrebte Wachstum des Kantons an öffentlichen weiteren Bauten und Anlagen benötigt wird. Weiter wird betont, dass es für die Gemeinden nicht von Bedeutung ist, dass der Kanton für sich eine Übersicht über geplante Erweiterungen und Neubauten führt, sondern dass diese Übersicht offen gelegt wird und die Standortgemeinden frühzeitig über Änderungen oder Neu-

bauprojekte informiert werden. Weiter wird gefordert, dass die Sekundarschulbauten, Privatschulen sowie wichtigere Sportstätten und -anlagen Bestandteil des Objektblatts sein sollen.

→ ***Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen***

Sekundarschulhausbauten: Die Planung der nötigen Infrastruktur für die Sekundarstufe I läuft auf einer separaten Schiene. Der Richtplan soll nicht Plattform dieser Diskussion sein. Allenfalls kann das definitive Ergebnis dieser Diskussion in den Richtplan aufgenommen werden. Zum jetzigen Zeitpunkt erscheint dies aus Sicht des Regierungsrates nicht opportun.

Privatschulen, wichtigere Sportstätten und -anlagen: Privatschulen (z.B. Internationale Schule Basel) aber auch Sportstätten und -anlagen können zweifelsohne raumwirksame Vorhaben sein. Grundsätzlich ist aus Sicht des Regierungsrates die Standortfrage eine kommunale Angelegenheit und bedarf deshalb keiner spezifischen kantonalen Koordination, soweit die Anlagen nicht als regionale Sportstätten oder als verkehrsintensive Einrichtungen in Erscheinung treten (S 4.2).

S 4.2 Standorte für verkehrsintensive Einrichtungen (VE)

Die Notwendigkeit des Objektblattes wird von keinem Vernehmlasser in Abrede gestellt. Hingegen wird häufig die fehlende Abstimmung Siedlung-Verkehr-Umwelt sowie die fehlende Lenkungswirkung des Objektblattes bemängelt. Die Grenze der Richtplanrelevanz für PE (2'000 Fahrten pro Tag) wurde kontrovers diskutiert. Gefordert wird weiter die abschliessende Festlegung der Standorte für PE oder eine Festlegung der maximalen Nutzung, abgestimmt auf die Strassenkapazität und die Umwelt. Bemängelt wird auch, dass im KORE die ÖV-Erschliessung als zentrales Kriterium angesehen werde, dies aber im Richtplan deutlich hinter die MIV-Anschliessung zurück tritt. Schliesslich wird auch die Diskussion, ob Produkte des täglichen Bedarfs primär nur in Orts- und Quartierzentren (VBLG, Gemeinden) oder überall (Grossverteiler) angeboten werden sollen, kontrovers diskutiert. Ebenfalls besonders zu beachten bei der Standortplanung von VE sei die Störfallvorsorge. Nutzungsverdichtungen im Nahbereich wichtiger Güterverkehrsanlagen führen zu einer Erhöhung des Risikos, weshalb der Kanton durch den Bund eingeladen wird, für die VE einen Grundsatz zur Berücksichtigung eines allfälligen Störfallrisikos in den Richtplan aufzunehmen.

Es werden folgende neuen Standorte gefordert: Sissach (Brühl), ABB-Areal (Arlesheim), Muttenz (Hagnau), Liestal, Zeughaus (Coop)

Folgende Standorte werden abgelehnt: Dreispitz, Münchenstein (Münchenstein, Basel), Pratteln, Wanne (Pratteln), Birsfelden Endstation (Birsfelden)

→ ***Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen***

Nicht berücksichtigt werden die Standorte Sissach Brühl und Liestal Zeughaus bzw. nicht aus dem Richtplan entlassen wird der Standort Dreispitz Münchenstein (neu bezeichnet als Spengler Münchenstein):

Als verkehrsintensive Einrichtungen (VE) mit grosser MIV-Erzeugung gelten gemäss Objektblatt S 4.2 Einkaufszentren, Fachmärkte und verkehrsintensive Freizeitanlagen sowie Einzelobjekte und Anlagen mit räumlich und erschliessungstechnisch zusammenhängenden Gebäudekomplexen, die mehr als 2'000 Fahrten (= 2'000 Hinfahrten + 2'000 Rückfahrten) pro Tag erzeugen. Diese sollen bevölkerungsnah im Einzugsbereich von Anschlüssen an Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen liegen, Wohngebiete nicht mit erheblichem zusätzlichem Verkehr belasten und mit dem öffentlichen Verkehr gut erreichbar sein. Standorte, die obige Kriterien berücksichtigen, werden im Richtplan festgesetzt, wobei die Abstimmung der Nutzung bzw. Verkaufsfläche mit der Verkehrskapazität des übergeordneten Verkehrsnetzes durch die Gemeinden im Rahmen der Quartierplanung zu erfolgen hat. Standorte, von denen denkbar ist, dass die Kriterien in absehbarer Zeit ca. in den nächsten 10 Jahren) erfüllt werden könnten, werden als Vororientierung im Richtplan aufgenommen.

Sissach Brühl und Liestal Zeughaus erfüllen die Standortvoraussetzungen für verkehrsintensive Betriebe im obigen Sinne nicht. Es ist ebenfalls nicht anzunehmen, dass die entsprechenden Voraussetzungen geschaffen werden können. Dies bedeutet aber nicht, dass nicht doch kleinere Detailhandelsbetriebe an diesen Standorten erstellt werden können.

Ebenfalls nicht vollumfänglich berücksichtigt wurde das Ansinnen der Gemeinde Münchenstein. Zwar wird seitens des Kantons kein Standort für VE im Gebiet Dreispitz festgelegt, jedoch wird das Spenglerareal als potentieller Standort betrachtet. Es bedarf jedoch noch diverser Verbesserungen auf der Infrastrukturseite.

S 4.2.1 Sport- und Erholungszentrum St. Jakob

Keine grundlegenden Bemerkungen oder Anträge.

L 1.1 Aufwertung Fliessgewässer

Das Objektblatt wird mehrheitlich begrüsst. Es wird jedoch gefordert, dass die Vorhaben mit den Gemeinden abzustimmen seien. Ausserdem soll ein Grundsatz aufgenommen werden, gemäss dem ökologische Verbreitungsbarrieren zu beseitigen seien. Auch sei das Primat des Grundwasserschutzes gegenüber der Aufwertung von Fliessgewässern zu überdenken.

L 1.2 Raumbedarf Fliessgewässer

Das Objektblatt wird mehrheitlich begrüsst. Der Bauernverband stellt fest, dass die betroffenen Flächen, namentlich grossen Gewässern entlang, meist ackerbaulich genutzt seien und die Flächenverluste könnten für die betroffenen Betriebe Existenz gefährdend sein. Deshalb fordert er eine moderate, mit den Bewirtschaftern besprochene Vorgehensweise.

Der Bund moniert, die Sicherstellung des Raumbedarfs Fliessgewässer und der Schutz der Fruchtfolgeflächen stellten beide nationale Interessen dar. Die generelle Priorisierung des Raumbedarfs Fliessgewässer sei nicht zulässig - der Kanton habe im Einzelfall eine Interessenabwägung vorzunehmen.

Pro Natura stellt den Antrag auf Aufnahme weiterer 18 Objekte in den Richtplan.

→ ***Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen***

Der Regierungsrat lehnt den Antrag der Pro Natura ab und stellt sich auf den Standpunkt, dass nur Standorte gemäss Wasserbaukonzept Basel-Landschaft bzw. gemäss den regionalen Entwässerungsplänen für den Raumbedarf Fließgewässer genutzt werden sollen. Dies bedeutet, dass der Richtplan im Laufe der nächsten Jahre in dieser Sache angepasst werden wird, spätestens aber, wenn der Regionale Entwässerungsplan Ergolz rechtskräftig ist. Verschiedene der geforderten Gebiete sind im übrigen bereits Bestandteile der Vorranggebiete Natur.

L 1.3 Naturgefahren

Keine grundlegenden Bemerkungen oder Anträge.

L 2.1 Landwirtschaft

Das Objektblatt ist grundsätzlich nicht bestritten. Erwünscht sind jedoch verschiedene Klarstellungen und Präzisierungen (Baubewilligungspraxis, innere Aufstockung, Spezialzonen). Seitens des Bauernverbandes wird zudem gefordert, dass spezielle Landwirtschaftszonen auch im Vorranggebiet Landschaft möglich sein sollen.

L 2.2 Fruchtfolgeflächen

Dem Objektblatt Fruchtfolgeflächen wird im Wesentlichen zugestimmt. Für den Bauernverband ist die Erhaltung der Fruchtfolgeflächen absolut wichtig. Der Bund steht der vorgeschlagenen Anpassung bzw. Reduktion des Sachplans Fruchtfolgeflächen skeptisch gegenüber. Er begrüsst die räumliche Festsetzung der Fruchtfolgeflächen in der Richtplankarte und den klaren Auftrag an die Gemeinden, diese in der Zonenplanung der Landwirtschaftszone zuzuweisen und als orientierenden Inhalt darzustellen. Allerdings vermisst er eine klare Umschreibung der Zuständigkeit und Rolle des Kantons. Letztlich sei es der Kanton, der für die Einhaltung des Mindestumfanges verantwortlich und gleichzeitig auch für die Bewilligungen zum Bauen ausserhalb der Bauzone zuständig sei. Bei den örtlichen Festlegungen werden Fragen aufgeworfen betreffend Fruchtfolgeflächen in Renaturierungsgebieten, in Bauentwicklungsgebieten und in steilen Lagen.

Verschiedene Gemeinden fordern Streichungen von Fruchtfolgeflächen, da diese in der 2. Baustufe oder in möglichen Siedlungserweiterungsgebieten liegen.

→ ***Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen***

Der Regierungsrat lehnt diese Anträge der Gemeinden nach Streichung ab, da die Thematik der Fruchtfolgeflächen in die Interessenabwägung bei der grundeigentumsverbindlichen Aus-

scheidung neuer Bauzonen in der Nutzungsplanung einfließt und nicht bereits auf Stufe Richtplan behandelt wird.

L 2.3 Wald

Dem Objektblatt wird zugestimmt. Offene Fragen sind die Abgeltungen für Waldeigentümer und die Bezeichnung von Vorrangflächen für die Holzproduktion: Links-grüne Parteien und die Naturschutz- und Umweltverbände fordern, dass innerhalb von fünf Jahren mindesten 10% und innerhalb von zehn Jahren mindestens 18% des Waldes auf Kantonsgebiet als Vorranggebiet Natur ausgeschieden werden.

→ Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen

Die Vorrangflächen für Holzproduktion werden in den Waldentwicklungsplänen und nicht im Richtplan dargestellt. Dies gilt ebenfalls für die Umsetzung des Waldreservatskonzepts. Im übrigen ist anzufügen, dass die Unterschutzstellungen das Einverständnis der Waldeigentümer voraussetzen und deshalb keine verbindlichen Flächenangaben gemacht werden können.

L 3.1 Vorranggebiet Natur

Die Notwendigkeit des Objektblattes wird von keinem Vernehmlasser in Abrede gestellt. Es bestehen jedoch vor allem seitens der Naturschutz- und Umweltverbände, aber auch der SP, der Grünen und der FDP BASEL-LANDSCHAFTZweifel, ob der Richtplantext die Vorgaben von KORE und Landschaftsentwicklungskonzept (LEK) erfüllt, da sich der Kanton weitgehend damit begnüge, die national bedeutenden Flächen unter Schutz zu stellen und die regional bedeutsamen vergesse. Hinzu käme die Abstufung der Flächen von einer Festsetzung auf ein Zwischenergebnis bzw. eine Vororientierung. Andererseits wird seitens des VBLG, einzelner Gemeinden und des Bauernverbandes genau diese Rückstufung der Vorranggebiete Natur ausdrücklich begrüsst. Hinzu kommen folgende wichtigen Anträge:

- Streichen aller neuen Naturschutzflächen, Unterschutzstellungen müssen einzeln ausgehandelt werden (Bauernverband);
- Im Landwirtschaftsgebiet sind mindestens 10% der Fläche als Vorranggebiet Natur auszuscheiden (Links-grüne Parteien, Naturschutz- und Umweltverbände);
- Festsetzen von Schwerpunkt-Naturschutz-Gebieten unter der Berücksichtigung der finanziell knappen Mittel, in denen die Interessen der Natur Priorität haben (FDP).

→ Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen

Aus Sicht des Regierungsrates müssen diejenigen Gebiete, die gemäss kantonalen und nationalen Inventaren naturschützerisch wertvoll sind, in die Vorranggebiete Natur einbezogen werden. Eine weitergehende Unterschutzstellung oder eine Vorgabe in Prozent lehnt der Regierungsrat dagegen ab.

→ **Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen**

Die Vorranggebiete Landschaft sind nach klaren, nachvollziehbaren Kriterien ausgeschieden worden. Gleichzeitig wurde die Gesamtfläche gegenüber dem Regionalplan Landschaft von rund 155 km² auf 100 km² reduziert. Aus diesem Grund stellt sich der Regierungsrat auf den Standpunkt, dass jetzt nicht ohne Not an diesen Flächen etwas verändert werden soll. Überdies bestehen für die nächsten 10 - 15 Jahre genügend Bauzonenreserven in praktisch allen Gemeinden. Allfällig erforderliche Ausdehnungen wären aber trotz festgelegten Vorranggebieten Landschaft im Rahmen dieses Planungshorizonts möglich, insbesondere auch in den Gemeinden des Birsecks und des Leimentals. Aus diesen Gründen sieht der Regierungsrat zum jetzigen Zeitpunkt keine zwingenden Gründe, an der Geometrie der Vorranggebiete Landschaft etwas zu ändern. Dies gilt auch für die Gemeinde Anwil: für die Gemeinde besteht die Möglichkeit und das Recht, im Rahmen ihrer Zonenplanung die gesamte Fläche mit Landschaftsschutz zu belegen.

L 4.1 Ausflugsziele im Jura

Das Objektblatt wird grundsätzlich begrüsst. Es wird darauf hingewiesen, dass es bei verschiedenen Standorten zu Konflikten mit den Schutzziele von BLN-Objekten bzw. Vorranggebieten Natur kommen könnte (Bund). Von links-grüner Seite wird gefordert, dass nur eine Bestandesgarantie für bestehende Bauten gelten, Erweiterungen der Anlagen im Grundsatz aber nicht mehr möglich sein sollen. Weiter wird gewünscht, dass besser definiert wird, welche Bauten und Anlagen möglich sind und welche nicht.

L 4.2 Freizeitanlagen im Nichtsiedlungsgebiet

Mit Ausnahme der SVP BL, welche eine Streichung beantragt, wird das Objektblatt grundsätzlich begrüsst. Im Kontext mit dem Objektblatt Vorranggebiet Landschaft wird die Frage, ob Freizeitanlagen überall möglich sein sollen, kontrovers diskutiert. Während der VBLG mit 26 Gemeinden die Möglichkeit, überall Freizeitanlagen erstellen zu können, explizit begrüsst und fordert, steht man dieser Regelung beim Bund und den links-grünen Verbänden und Parteien skeptisch gegenüber. Die FDP möchte das Problem in den Griff bekommen, indem mit einer kantonalen Erholungsplanung dezentral Gebiete für Freizeitanlagen ausgeschieden werden.

Folgende konkrete Anträge wurden noch gestellt:

- Definition, welche Anlagen grundsätzlich möglich sind;
- Anforderungskriterien und Verfahrensabläufe sind verbindlich festzulegen;
- Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet ab 3 ha Fläche bedürfen – unter Nachweis einer umfassenden, durch den Landrat vorzunehmenden Interessenabwägung – einer Festsetzung im KRIP;
- Hinreichende Erschliessung mit dem ÖV;
- Nutzungen im Wald sind zu thematisieren (Bund).

→ **Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen**

Freizeitanlagen im Nicht-Siedlungsgebiet ab 3 ha Fläche bedürfen – unter Nachweis einer umfassenden, durch den Landrat vorzunehmenden Interessenabwägung – einer Festsetzung im KRIP: Der Regierungsrat lehnt diesen Antrag mit Gründen der Verfahrenslänge ab.

V 1.1 Gesamtverkehrsschau / -politik

Die Notwendigkeit des Objektblatts wird allseits geteilt. Allerdings stellt sich ein grosser Teil der Vernehmlassenden auf den Standpunkt, dass die vorliegende Gesamtschau ungenügend sei. Zwar seien die einzelnen Verkehrsträger umfassend und ausreichend behandelt. Was fehle, sei die im KORE geforderte übergeordnete Sicht, die zeigt, welche Aufgaben die einzelnen Verkehrsträger zur Bewältigung der künftigen Mobilität übernehmen sollen und wie sie aufeinander und mit der Siedlung und Umwelt abgestimmt sind. Dabei verlangt der Bund konkret auch die Abstimmung der Verkehrsplanung mit dem Luftreinhalteplan sowie das Aufzeigen der wesentlichsten generellen Lärmschutzmassnahmen. Es wird begrüsst, dass der Kanton eine Mobilitätsstrategie erarbeiten will. Gleichzeitig wird bedauert, dass dies parallel zum Richtplan entwickelt wird, jedoch nicht schon vorgängig als Grundlage zur Verfügung steht. Deshalb fehle die Verknüpfung zwischen den Objektblättern Verkehr mit den Aussagen der Mobilitätsstrategie Basel-Landschaft. Ausserdem formulieren die Objektblätter keine gezielte Verkehrssteuerung, sondern sie seien eine Auflistung von Projekten mit unterschiedlichster Bedeutung und ungleichem Ausführungsstand.

Die Diskussion über Ausrichtung der Verkehrspolitik wird kontrovers geführt. Während der VBLG ein mit der Siedlungsentwicklung abgestimmtes, auf IV und ÖV gleichwertig ausgerichtetes Verkehrskonzept verlangt, welches auch LV, Schifffahrt und Luftverkehr integriere, sehen die links-grünen Parteien und Verbände eine Stärkung des Modal-Splits zugunsten des ÖV und LV verknüpft mit Verkehrsmanagementmassnahmen und abgestimmt auf die Siedlungsentwicklungsmassnahmen vor, wobei der Infrastrukturausbau nur zweite Wahl sei. Die klassischen Automobilverbände sowie die Wirtschaft wiederum zweifeln an der Wirksamkeit weiterer ÖV- und LV-Massnahmen, während kleinere Gemeinden des Kantons als Ziel überhaupt die Vermeidung zusätzlicher Mobilität festgelegt haben möchten, wobei sie als wichtigste Massnahme die Förderung der Siedlungsentwicklung des peripheren ländlichen Raums ansehen.

Folgende wichtige Anträge werden formuliert:

- Es fehlt eine Verkehrsanalyse sowie eine Verkehrskonzeption abgestimmt auf Siedlung und Umwelt;
- Es ist eine Verkehrsplanung im direkten Zusammenhang mit der Siedlungsentwicklung zu erstellen, inkl. Entwicklung PV, sowie Aufzeigen des Verlagerungspotentials MIV auf ÖV. Die umweltfreundlichsten Verkehrsträger ÖV / LV sind zu priorisieren; bei der Planung sind MIV und ÖV gleichwertig zu behandeln;
- Es ist eine verkehrsübergreifende Gesamtplanung für den Korridor Basel-Olten (ev. auch Liestal-Pratteln-Basel und Laufental) in Abstimmung mit den Planungen des Bundes zu schaffen. Dabei könnten die Handlungsgrundsätze des Sachplans Verkehrs für die Begründung eines Infrastrukturausbaus genommen werden;

- Der Richtplan soll aufzeigen, wie die Verkehrsplanung mit Luftreinhalteplan beider Basel abgestimmt wird. Auf die im Luftreinhalteplan beider Basel 2004 vorgesehenen flankierenden Massnahmen bei Strassenprojekten sollte im Richtplan hingewiesen werden;
- Der Richtplan soll aufzeigen, welche generellen Massnahmen der Kanton zur Lärmreduktion vorsieht;
- Umsetzung des Konzepts der kurzen Wege sowohl mit Verkehrsmanagementmassnahmen wie auch mittels Lenkung der Siedlungsentwicklung;
- Umsetzung der Leitsätze des KORE zur Abstimmung Luftverkehr-Siedlung.

V 1.2 Agglomerationsprogramm

Die materielle Verknüpfung zwischen Agglomerationsprogramm und Richtplan wird aber allseits als ungenügend angesehen. Insbesondere verweisen der Bund, der Kanton Basel-Stadt sowie die links-grünen Parteien und Verbände auf die Gefahr, dass auch mit dem zweiten Entwurf mit der ungenügenden Abstimmung zwischen Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sowie der fehlenden Siedlungslenkung die Prüfkriterien des Bundes zur Beitragserteilung an die Agglomerationsprogramm-Module Verkehr und Siedlung nicht erfüllt werden und damit auch die Mittelzuweisung gefährdet ist. Hier wären nicht nur der Kanton Basel-Landschaft, sondern auch die Kantone Basel-Stadt, Aargau und Solothurn betroffen.

Die zum Agglomerationsprogramm im vorliegenden Richtplanentwurf gegenüber dem ersten Vernehmlassungsentwurf ergänzten (formellen) Aussagen sind aus Sicht des jetzigen Stands der Arbeiten zweckmässig. Unter anderem verpflichtet sich der Kanton in einer Planungsanweisung, den Richtplan zu gegebenem Zeitpunkt entsprechend zu ergänzen und anzupassen. Dies wird gemäss Bund spätestens dann erfolgt sein müssen, wenn eine erste Finanzierungsvereinbarung zum Agglomerationsprogramm mit dem Bund abgeschlossen wird.

Im Weiteren wird von verschiedener Seite darauf verwiesen, dass der KRIP die vom Agglomerationsprogramm festgelegten Massnahmen im Siedlungsbereich als verbindlichen Richtplaninhalt aufnehmen und ihre Umsetzung gewährleisten muss. Überdies diene er dazu, notwendige flankierende Massnahmen ausserhalb des eigentlichen Agglomerationsperimeters festzulegen, um damit die Abstimmung zwischen Agglomerationsprogramm und raumwirksamen Tätigkeiten, die ausserhalb des Perimeters des Agglomerationsprogrammes ergriffen werden, sicherzustellen.

V 2.1 Bundesstrassennetz

Das Objektblatt wird grundsätzlich als nötig erachtet. Auch besteht Konsens über die Analyse. Seitens vieler Vernehmlasser wird die mangelnde Abstimmung zur Umwelt bemängelt. Der Bund stellt ebenfalls fest, dass auf der Basis der im Richtplan enthaltenen Informationen zu den im Richtplan vorgesehenen Ausbauten des Strassennetzes (negative Folgen für Lärm- und Luftbelastung, Zerschneidung der Landschaft, Verlust von Landwirtschaftsland und Wald, die Förderung weiterer Zersiedlung etc.) eine Beurteilung der Vorhaben aus Umweltschutzsicht

kaum möglich ist. Er geht davon aus, dass die Auswirkungen der neuen Verkehrsinfrastrukturen im Agglomerationsprogramm dargestellt werden (müssten).

Des Weiteren bezweifeln die SP BL, der VBLG sowie links-grüne Verbände aus unterschiedlichen Gründen die Notwendigkeit bzw. Möglichkeit, Stauräume für den Schwerverkehr bereitzustellen, während die Wirtschaft und Automobilverbände das Vorhaben begrüßen.

Weitere wichtige Anmerkungen oder Forderungen sind:

- Schnelle Realisierung des Kreisels über der A2/A3 Ausfahrt Pratteln (AG Pratteln Mitte, diverse);
- Forderung Basel-Augst als Ausbauprojekt;
- Ausweisung Linienführung Umfahrung Laufen-Zwingen (wobei die Streichung der Linienführung von Naturschutz- und Umweltverbänden inkl. VCS gefordert wird);
- Ausbau Knoten Angenstein;
- Stauraum inkl. Parkierung MIV im Raum St. Jakob (Automobilverbände, Wirtschaft);
- Kontroverse Diskussion um Südumfahrung: Auf der einen Seite wird gefordert bis empfohlen, die Südumfahrung zumindest aus der Richtplankarte zu entlassen (Entlastung des KRIP, Klärung Funktion und Linienführung, Alternativen). Auf der anderen Seite wurde für eine Beibehaltung der Trasseesicherung plädiert (Allschwil, Basel-Stadt, Schönenbuch, TCS, Wirtschaftsverbände).

→ **Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen**

Schnelle Realisierung des Kreisels über der A2/A3 Ausfahrt Pratteln (AG Pratteln Mitte, diverse): Das entsprechende Projekt wird bearbeitet, wobei die Entscheidungsbefugnis beim Bund liegt. Per 1. Januar 2008 wird das Projekt an den Bund übergeben, da dieser neu vollumfänglich für das Nationalstrassennetz zuständig ist. Eine zügige Realisierung ist auch ein Anliegen der kantonalen Verkehrspolitik. Im Rahmen des Möglichen wird deshalb auf eine Realisierung hingewirkt.

Forderung Basel-Augst als Ausbauprojekt (ACS, TCS, Wirtschaft): Der Ausbau des Nationalstrassennetzes liegt in der Zuständigkeit des Bundes. Die Engpässe auf der A2 Basel-Augst sind auch vom Bund erkannt (vgl. Sachplan Verkehr vom 26. April 2006).

Streichung der Linienführung Umfahrung Laufen-Zwingen (von Naturschutz- und Umweltverbänden inkl. VCS gefordert): Gemäss § 109 des Laufentalvertrags vom 26. September 1993 ist vorgesehen, die Weiterführung der H18 von Angenstein nach Liesberg mit Priorität der Ortsumfahrungen in sein Strassennetz zu übernehmen. In der Volksabstimmung vom 10. Juni 2001 wurde in der Folge ein Verpflichtungskredit für die Erarbeitung eines Generellen Projekts eine Umfahrung von Laufen und Zwingen beschlossen. Aus einem breiten Variantenstudium resultierte eine vollständige Umfahrung als Bestvariante. Gemäss den gängigen fachlichen Bewertungsmethode wurde die Bestvariante als klar zweckmässig beurteilt. Da die Linienführung einer Umfahrung von Laufen und Zwingen nun eindeutig festgelegt ist, wird sie als Trassesicherung in den Richtplan eingetragen. Gemäss Sachplan Verkehr vom 26. April 2006 ist vorgesehen, dass der Bund die H18 von Basel nach Delémont in das Grundnetz der Bundesstrassen aufnimmt. Aufgrund der oben genannten Gründe ist eine Streichung der Linienführung der Um-

fahrung von Laufen und Zwingen nicht möglich und würde auch den bisherigen politischen Entscheidungen widersprechen.

Ausbau Knoten Angenstein (Aesch): Der Ausbau des Knotens wird nicht im Richtplan aufgenommen, weil dieser in einem grösseren Kontext zu prüfen ist. Im Objektblatt V 2.2, Planungsanweisungen, wird aber der Regierungsrat angewiesen, im Raum Aesch-Duggingen-Grellingen das Anschlusskonzept für die H18 im Hinblick auf das Projekt Muggenbergtunnel zu überprüfen.

Stauraum inkl. Parkierung MIV im Raum St. Jakob (Automobilverbände, Wirtschaft): Es wurden Standortabklärungen im Umfeld der A2 Basel-Augst sowie im Gebiet Schänzli durchgeführt. Diese haben aber zu keinen Erfolg versprechenden Resultaten geführt. Gemäss Objektblatt V 2.1 besteht aber der Auftrag, mögliche Parkierungs- und Warteräume für den Schwerverkehr zu prüfen. Die Zuständigkeit liegt grundsätzlich beim Bund und wurde bereits mehrfach kommuniziert.

Kontroverse Diskussion um Südumfahrung Basel: Auf der einen Seite wird gefordert bis empfohlen, die Südumfahrung zumindest aus der Richtplankarte zu entlassen (VBLG, zahlreiche Gemeinde, Umweltverbände). Auf der anderen Seite wurde für eine Beibehaltung der Trasseesicherung plädiert (Allschwil, Basel-Stadt, Schönenbuch, TCS, Wirtschaftsverbände).

Die öffentliche Diskussion zur Südumfahrung Basel hat gezeigt, dass die Wahrnehmung der Verkehrssituation respektive Verkehrsprobleme im Raum Birseck, Leimental und Allschwil je nach Betroffenheit sehr unterschiedlich ist. Bevor nun die Diskussion über allfällige Lösungen der Verkehrsprobleme im Raum Birseck, Leimental und Allschwil weitergeführt wird, ist vorgängig Einigkeit in Bezug auf die Wahrnehmung der Probleme zu erreichen. Der Kanton beabsichtigt deshalb in einem nächsten Schritt, gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden eine Situationsanalyse zu erarbeiten. Damit soll die Problemwahrnehmung harmonisiert werden. Erst im Anschluss daran kann die Diskussion über allfällige Verkehrslösungen weitergeführt werden. Im KRIP wird die Südumfahrung Basel zwar als Vororientierung erwähnt, jedoch nicht als Trasseesicherung in der Richtplankarte Verkehr eingetragen sein.

V 2.2 Kantonsstrassennetz

Die Notwendigkeit des Objektblattes wird nicht angezweifelt, hingegen die Qualität. Zwar sind die Automobilverbände, die Handelskammer sowie diverse Grossbetriebe im Raume Pratteln mit der Analyse einverstanden und unterstützen sämtliche aufgeführten Verkehrsprojekte, die meisten anderen Vernehmlasser orten aber diverse Mängel. Zum einen fehle eine Verkehrsanalyse bzw. ein Verkehrskonzept (VBLG, Bauverwalterkonferenz, links-grüne Parteien, diverse Gemeinden), welche transparent machen, weshalb die vorliegenden Verkehrsprojekte zwingend und zielführend seien. Zum anderen fehlen Angaben zu Dringlichkeit, Prioritätensetzung, Wirksamkeit und Auswirkungen der Projekte hinsichtlich Siedlungsentwicklung, Umwelt und den jeweils anderen Verkehrsträgern. Auch eine Nachhaltigkeitsbeurteilung fehle.

Als verkehrliche Konfliktregionen kristallisieren sich folgende Gebiete heraus, wobei sehr viele Anträge die Priorisierung bzw. die zeitlich vorgeschobene Bevorzugung der Realisierung betreffen.

- Allschwil
- Grellingen -Duggingen - Aesch - Reinach
- Augst - Pratteln - Muttenz
- Liestal

Die Kantonsstrassenabtretungen werden fast zu 100% abgelehnt. Es wird empfohlen, dass diese Thematik vom Richtplan ausgeklammert wird, um eine Entlastung des KRIP herbeizuführen. Umgekehrt werden Übernahmen oder neue Kantonsstrassenbauten gefordert:

Streichungsanträge:

- H2, Pratteln-Liestal;
- H18, Umfahrung Laufen und Zwingen;
- H18, Muggenbergstunnel (Neubau);
- Umfahrung Waldenburg (Trasseesicherung und Neubau);
- Umfahrung Rickenbach (Neubau);
- Sundgauerstrasse;
- Neue Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung);
- Oberdorf-Bennwil, dafür Aufstufung Hölstein-Bennwil.

Ergänzungsanträge:

- Ortsumfahrung Reinach;
- Umfahrungrasse Grellingen-Duggingen an H18;
- Aufnahme Ausbau Kreisel im Bereich MFK Münchenstein;
- Umfahrung Muttenz Nord;
- Aufnahme Ausbau aller Kreisel im Raum Pratteln;
- Umfahrung Augst-Süd;
- Umfahrung Bubendorf;
- Parkallee / Wanderstrasse in Allschwil (Verlängerungen RD 105);
- Umfahrung Allschwil;
- Verbindungsstrasse Arlesheim-Münchenstein parallel zur Bahnlinie;
- Häfelfingen (ab Zeglinger Egg) - Bad Ramsach;
- Kallstrasse / Nordstrasse Eptingen;
- Erweiterung Übernahme Bahnhofstrasse Sissach um zwei Parzellen;
- Rheinüberquerung Pratteln;
- Netzenunterführung in Sissach;

- zu prüfen: neue Kantonsstrassenverbindung in Nord–Südrichtung, von der Hardstrasse in Pratteln durch das Gebiet Niederfeld, über die Autobahn A2 bis zur Rheinstrasse in der Schweizerhalle;
- Berücksichtigung des Verkehrskonzepts Liestal bei der Ausscheidung der Kantonsstrassen.

→ **Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen**

Streichungsanträge:

H2, Pratteln-Liestal (Umweltverbände, VCS): Über die H2 wurde mehrfach abgestimmt. Sämtliche Volksentscheide fielen zugunsten der H2 aus. Der Bund übernimmt 50% der Kosten. Der Spatenstich ist erfolgt und mit den Vorarbeiten wurde bereits begonnen.

H18, Umfahrung Laufen und Zwingen (Umweltverbände, VCS): vgl. Kommentar zum selbigen Thema im Objektblatt V 2.1

H18, Muggenbergtunnel (Neubau): Mit dem Muggenbergtunnel kann der regionale und lokale Verkehr in der Verzweigung Angenstein entflochten und somit ein Engpass beseitigt werden. Des Weiteren wird mit dem Projekt eine Lücke im Hochleistungsstrassennetz geschlossen.

Umfahrung Waldenburg (Trasseesicherung und Neubau): Durch die Gemeinde Waldenburg führt eine Hauptverkehrsachse Richtung Langenbruck (mit dem Kanton Solothurn abgestimmt). Aufgrund der räumlichen Verhältnisse im Dorfkern wird die Option einer Umfahrung offen gehalten.

Umfahrung Rickenbach (Neubau): Durch die Gemeinde Rickenbach führt eine Hauptverkehrsstrasse nach Rheinfeldern (mit dem Kanton Aargau abgestimmt). Aufgrund der engen räumlichen Verhältnisse im Dorfkern wird die Option einer Umfahrung analog zur Umfahrung Waldenburg offen gehalten.

Sundgauerstrasse: Mit der von den Gemeinden vorgeschlagenen Netzvariante, welche den Abtausch der Kantonsstrasse Arlesheim-Münchenstein und die Verlängerung der Talstrasse in Richtung Münchenstein-Bruckgut vorsieht, wird der Netzgedanke gemäss Strassengesetz § 5 (Durchleiten von Verkehr und Verbinden von Ortschaften) nicht gewährleistet. Da die Verkehrsprobleme objektiv gesehen relativ klein sind und die Entlastungswirkung im Bereich der Ortsdurchfahrt Münchenstein überschätzt wird, soll der übergeordnete Netzgedanke im Birstal beibehalten werden. Für den KRIP soll deshalb die Talstrasse zwischen Birseck- und Sundgauerstrasse in das Kantonsstrassennetz aufgenommen werden. Damit wird die Netzlücke geschlossen. Gleichzeitig soll die Sundgauerstrasse im KRIP nur noch als Trasseesicherung festgelegt werden. Die langfristige Option Sundgauerstrasse soll offen gehalten werden, jedoch als sekundärer Lösungsansatz.

Neue Rheinüberquerung im Raum Pratteln (Trasseesicherung): Zur Zeit erfolgen vertiefte Abklärungen mit dem Land Baden Württemberg. Dabei wird eruiert, welche Auswirkungen eine allfällige Rheinüberquerung im Raum Pratteln hätte. Eine Entlassung der Trasseesicherung aus dem Richtplan zum jetzigen Zeitpunkt ist deshalb nicht zweckmässig.

Oberdorf-Bennwil, dafür Aufstufung Hölstein-Bennwil: Die Achse von Bretzwil bis Diegten (Autobahnanschluss an A2) sollte als durchgehende, möglichst direkte Achse im Kantonsstrassen-

netz vorhanden sein. Die Verbindung Hölstein-Bennwil ist bereits heute durch die Kantonsstrassen ausreichend gewährleistet. Von daher kann eine Umlegung des Kantonsstrassennetzes in diesem Raum nicht in Betracht gezogen werden.

→ **Ergänzungsanträge:**

Ortsumfahrung Reinach: Eine Ortsumfahrung von Reinach steht gegenwärtig in Konflikt mit der vom Kanton favorisierten Bestlösung einer Südumfahrung Basel. Aus diesem Grund muss vorerst ein entsprechender Entscheid abgewartet werden. Von einer Aufnahme der Ortsumfahrung Reinach wird auch solange abgesehen, bis eine entsprechende Studie zu Siedlungsentwicklung und Verkehr im Raum Reinach / Kägen und Aesch Nord vorliegt. Gemäss Objektblatt S 3.1, Planungsanweisung a), wird der Kanton aufgefordert, diese Studie zusammen mit den betroffenen Gemeinden an die Hand zu nehmen.

Umfahrungstrasse Grellingen-Duggingen an H18: Die Umfahrungstrasse Grellingen-Duggingen wird nicht im Richtplan aufgenommen, weil diese in einem grösseren Kontext zu prüfen ist. Im Objektblatt V 2.2, Planungsanweisungen, wird aber der Regierungsrat angewiesen, im Raum Aesch-Duggingen-Grellingen das Anschlusskonzept für die H18 zu überprüfen.

Aufnahme Ausbau Kreisel im Bereich MFK Münchenstein: Ein reiner Ausbau des Kreisels ist nicht Bestandteil des KRIP. Für niveaufreien Ausbau liegen gegenwärtig noch keine Grundlagen vor.

Aufnahme Ausbau aller Kreisel im Raume Pratteln: Kreiselausbauten auf dem Kantonsstrassennetz sind nicht Bestandteil des KRIP.

Umfahrung Augst-Süd: Der Entscheid über die Umfahrung Augst-Süd wird im Zusammenhang mit der Vorlage Salina-Raurica gefällt. Der Entscheid wird anschliessend in den KRIP übernommen.

Umfahrung Bubendorf: Die Verkehrsbelastung auf der heutigen Kantonsstrasse in Bubendorf rührt vornehmlich vom hausgemachtem Verkehr her. Dieser lässt sich in der Regel nicht auf eine Umfahrung verlagern. Von daher ist das Verlagerungspotential auf eine Ortsumfahrung klein. Aus diesem Grund ist eine Umfahrung Bubendorf nicht in den Richtplan aufzunehmen.

Parkallee / Wanderstrasse in Allschwil (Verlängerungen RD 105): Im April 2007 wurde die Verkehrsstudie Bachgraben Allschwil abgeschlossen. Als Ergebnis kann hinsichtlich Parkallee-Wanderstrasse festgehalten werden, dass diese nicht direkt mit dem französischen Strassennetz - insbesondere mit der Route de Carrières - verbunden werden soll. In Verbindung mit der Route de Carrières würde eine neue Zufahrtsachse in den Raum Basel-Zentrum und Basel Süd für den Grenzverkehr geschaffen. Die daraus resultierende, hohe Verkehrsbelastung würde zudem eine nicht unbedeutenden baulichen Eingriff am Knoten Baslerstrasse / Parkallee sowie eine schwierig zu realisierende Querung der anschliessenden Wohnquartiere (Tunnel oder oberirdisch) zur Folge haben. Zum jetzigen Zeitpunkt sind jedoch noch zu viele Fragen offen, vor allem in Verbindung mit dem baselstädtischen Verkehrsnetz sowie der Südumfahrung Basel. Eine Aufnahme der Parkallee ins kantonale Strassennetz oder auch als Trasseesicherung ist aus Sicht des Regierungsrates zum jetzigen Zeitpunkt nicht zweckmässig.

Umfahrung Allschwil: Gemäss oben erwähnter Verkehrsstudie Bachgraben (Allschwil) müsste der Zubringer Allschwil direkt als Umfahrung Allschwil bis zum Spitzwald ausgestaltet werden. Würde diese Umfahrung erstellt, ergäben sich ausserordentlich starke Belastungen des Verkehrsknotens in Oberwil, der bereits heute zu den am stärksten belasteten im Leimental gehört. Eine Umfahrung Allschwil ist somit nur als Etappe einer Südumfahrung Basel zweckmässig. Aus diesem Grund wird die Umfahrung Allschwil zum jetzigen Zeitpunkt nicht in den KRIP aufgenommen.

Verbindungsstrasse Arlesheim-Münchenstein parallel Bahnlinie: vgl. Sundgauerstrasse

Häfelfingen (ab Zeglinger Egg) - Bad Ramsach: Die Strassen vom Zeglinger Egg bis Bad Ramsach hat keine Bedeutung als Strasse für das Durchleiten und Verbinden von Ortschaften (vgl. Strassengesetz § 5). Aus diesem Grund ist die Aufnahme ins Kantonsstrassennetz aus Sicht des Regierungsrates nicht zweckmässig.

Kallstrasse / Nordstrasse in Eptingen: Die Kallstrasse / Nordstrasse hat keine Bedeutung als Strasse für das Durchleiten und Verbinden von Ortschaften (vgl. Strassengesetz § 5). Aus diesem Grund ist die Aufnahme ins Kantonsstrassennetz aus Sicht des Regierungsrates nicht zweckmässig.

Netzenunterführung in Sissach: Die Ziele der Forderung der Gemeinde Sissach sind es, den Knoten im Ortskern Sissach weiter zu entlasten (vgl. Anträge Objektblatt S 1.3), das zur Zeit in der Landwirtschaftszone liegende Gebiet unmittelbar südlich der Bahnlinie direkt zu erschliessen und so die Voraussetzungen für eine Umzonung in die Gewerbezone zu schaffen. Aus Sicht des Regierungsrates hat die Umfahrung Sissach (Chienbergtunnel) für den Ortskern bereits eine erhebliche Entlastung (rund 60 %) gebracht, so dass ein weitere Unterführung und Umfahrung im Raum Sissach aus Gründen des Kosten/Nutzen-Verhältnisses nicht zweckmässig ist.

Neue Kantonsstrassenverbindung Nordumfahrung Muttenz: Dieses Begehren wurde bereits als Postulat 2006/078 von Rita Bachmann betreffend Nordumfahrung Muttenz im Landrat diskutiert und mit Beschluss vom 22. März 2007 abgelehnt.

V 2.3 Schienennetz

Die Notwendigkeit des Objektblatts wird nicht angezweifelt, hingegen die Qualität. Die Kritik ist ähnlich wie die beim Objektblatt V 2.2. Es fehle eine Verkehrsanalyse bzw. ein Verkehrskonzept, welche transparent machen, weshalb die vorliegenden Verkehrsprojekte zwingend und zielführend seien. Zum anderen fehlten Angaben zu Dringlichkeit, Prioritätensetzung, Wirksamkeit und Auswirkungen der Projekte hinsichtlich Siedlungsentwicklung, Umwelt und den jeweils anderen Verkehrsträgern. Die Zielsetzungen werden insbesondere von links-grüner Seite grundsätzlich bejaht, wobei von letzteren zusätzlich die Einführung des Viertelstundentaktes auf der S-Bahn bis 2009 gefordert wird.

Als Defizite werden das Fehlen der Themen Busverkehr (insbesondere im ländlichen Raum), Güterverkehr, Bypass (VBLG, Bauverwalterkonferenz, Rheintalgemeinden) und der Einbezug der Gefahrgüter (Bund) geortet.

Die links-grünen Parteien und Verbände fordern generell mehr ÖV-Projekte sowie eine Priorisierung umweltschonender Projekte gegenüber anderen. Ausserdem sind sie der Meinung,

dass die Steigerung der Attraktivität und des Marktanteils des ÖV nur mit einer angebotsorientierten Strategie Erfolg haben kann, während die Automobilverbände sowie die Wirtschaft fordern, dass neue Infrastrukturen im ÖV-Bereich nur erstellt werden dürfen, falls diese einem Bedarf entsprechen, finanziell tragbar und mit den anderen Verkehrsträgern abgestimmt sind.

Folgende präzisierende Anträge wurden formuliert:

- Güterverkehr / Bypass integrieren;
- Ausbau Basel-Biel auf 120 km/h; Doppelspurinseln in Karte aufnehmen, (Bund, Laufentaler Gemeinden, Handelskammer, IG ÖV, SBB);
- Wisenberg: Übernahme von Alternativen / 3. Gleis; keine Tieflage in Liestal;
- Verlängerung Nr. 3 bis Pratteln;
- Direkte Tramverbindung Basel SBB - Allschwil;
- Streichen Tramtunnel Grüssen;
- Tramverlängerung Buhholz (Verlängerung Nr. 14) kontrovers beurteilt.

→ ***Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen***

Güterverkehr / Bypass integrieren: Im Raum zwischen Weil am Rhein und Pratteln laufen von Norden verschiedene Verkehrsträger auf Strasse und Schiene zusammen, überqueren den Rhein und entflechten sich Richtung schweizerisches Mittelland, den Raum Zürich und in die Westschweiz. Diese Ausgangslage führt zu Kapazitätsproblemen auf Schiene und Strasse, insbesondere auch durch die Überlagerung von Güter- und Personenverkehr, aber auch von lokalem, nationalen und internationalen Verkehrsströmen.

Zur Zeit erarbeitet ein trinational zusammengesetzter Lenkungsausschuss - bestehend aus Bahnvertretungen, Politik und Fachleuten aus den drei Ländern - Lösungsansätze. Die Ergebnisse werden für 2008 erwartet. Die Aufnahme der grenzüberschreitenden Lösungsvorschlägen in die Richtplanung ist dann zu prüfen.

Ausbau Basel-Biel auf 120 km/h: Hauptziel im Rahmen des schweizweiten Taktsystems ist es, innerhalb einer Stunde von Basel nach Biel zu gelangen. Ein Ausbau der Schienenstrecke, die auf eine Geschwindigkeit von 120 km/h ausgelegt wird, bringt eine schnellere Verbindung nach Biel bzw. nach Basel. Es ist gemäss ZEB (im Rahmen Ergänzungsoption) vorgesehen, auf der Jurastrecke punktuell einen Doppelspurausbau vorzunehmen. Dies hat eine grössere Stabilität bezüglich Einhaltung des Fahrplans zur Folge. Gleichzeitig erlauben die vorgesehenen Doppelspurinseln auch ein besseres Angebot der Regio S-Bahn. Im KRIP ist der Doppelspurausbau enthalten. In der Richtplankarte sind die Doppelspurbereiche als Trasseesicherung markiert.

Wisenberg: Übernahme von Alternativen / 3. Gleis; keine Tieflage in Liestal: Mit Beschluss Nr. 87 vom 14. Januar 2003 hat sich der Regierungsrat zur "Neuen Linienführung Bahn 2000, 2. Etappe", geäußert und festgehalten, dass aus Sicht des Kantons Basel-Landschaft die Variante 2 "Wisenberg lang, Liestal à Niveau" im Richtungsbetrieb von sämtlichen vorgelegten Varianten die meisten Vorteile auf sich vereinigt und deshalb weiter zu verfolgen sei. Gleichzeitig wurde der Auftrag erteilt, gemeinsam mit der Stadt Liestal Möglichkeiten zur Verbesserung der Nachteile der à-Niveau-Lösung innerhalb des Gemeindebanns Liestal zu studieren. Aufgrund

dieses Beschluss wurde in der Folge ein weiterer Studienauftrag ausgelöst, welcher durch die Stadt Liestal, die Gemeinde Lausen, die SBB, das Amt für Raumplanung und das Tiefbauamt begleitet wurde. Ein Ergebnis der Studie bestand darin, das Tunnelportal aus dem Raum Liestal / Altmarkt in den Raum Lausen zu verschieben, um so die grossen Überwerfungsbauten zu vermeiden. In der Vernehmlassung haben sich sowohl der Stadtrat Liestal wie auch der Gemeinderat Lausen positiv zu dieser Optimierung geäussert. Deshalb ist im Richtplan auch die optimierte "Variante Wisenberg lang, Liestal à Niveau optimiert" als Trasseesicherung aufgenommen worden. Voraussichtliche Projektkosten für "Wisenberg lang, Liestal à Niveau optimiert": knapp 2 Mrd. CHF. Damit hält der Regierungsrat an seinem Grundsatzentscheid vom 14. Januar 2003 fest.

Verlängerung Nr. 3 bis Pratteln: Aus Sicht des Regierungsrates handelt es sich bei der Verlängerung um keine Option, die in den nächsten 25-30 Jahren realisiert werden könnte. Die Einlösung dieser Option macht dann Sinn, wenn das Industriegebiet Schweizerhalle grundlegend transformiert und für personenintensive Dienstleistungs- und Gewerbebetriebe ausserhalb der Chemiebranche geöffnet wird. Abklärungen mit der Novartis haben ergeben, dass der Werkplatz Schweizerhalle keine unbedeutende Funktion im Zusammenhang mit der Entwicklung des Campus Novartis einnehmen und deshalb nicht für andere Nutzungen zur Verfügung stehen wird. Im Weiteren fehlt zur Zeit auch eine entsprechende Zweckmässigkeitsprüfung für den Ausbau dieser Linie.

Direkte Tramverbindung Basel SBB - Allschwil: Nachdem die Gemeinde Allschwil die Verlängerung des Trams Nr. 8 abgelehnt hat, wird das Problem des direkten Anschlusses von Allschwil an den Bahnhof SBB weiter angegangen. Aus Sicht des Regierungsrats ist die Forderung der Gemeinde Allschwil nachvollziehbar und hätte voraussichtlich einen erheblichen Umsteigeeffekt zur Folge. Zum jetzigen Zeitpunkt weist das vorliegende Geschäft noch nicht die nötige Richtplanreife auf.

Tramverlängerung Buhholz (Verlängerung Nr. 14) kontrovers beurteilt: Aus Sicht des Regierungsrates leistet die Tramverlängerung Buhholz insbesondere auch im Verbund mit einer neuen S-Bahn Haltestelle Buhholz einen zweckmässigen und zukunftsgerichteten Beitrag zur Verkehrsbewältigung. Mit der Verlängerung der Tramlinie 14 bis Buhholz können so das Quartier am Mühleweg sowie die Entwicklungsgebiete im Rankacker / Wannan attraktiv an den öffentlichen Verkehr angebunden werden. Das Vorhaben lässt sich hervorragend etappieren und weist - auch in seinen Etappen - ein gutes Kosten/Nutzen-Verhältnis auf.

Aufnahme der Buslinien in die Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur: Der Regierungsrat stellt sich auf den Standpunkt, dass die Versorgung aller Gemeinden des Kantons mit ÖV in den massgebenden kantonalen Gesetzen zum öffentlichen Verkehr verankert ist. Im kantonalen 'Gesetz zur Förderung des öffentlichen Verkehrs' (SGS 480) wird in den Grundsätzen der Vorrang des öffentlichen Verkehrs explizit festgehalten. Damit verfolgt der Kanton das Ziel, "... die Erschliessung des Kantonsgebietes mit einem attraktiven öffentlichen Verkehrsmittel zu sichern und in Bezug auf den Umweltschutz und die Volkswirtschaft ein möglichst gutes Verhältnis zwischen öffentlichem und individuellem Verkehr anzustreben". Das kantonale Angebotsdekret (SGS 483.1) weist in Art 7 explizit die Erschliessungskriterien auf. Darin steht, dass "...Baugebiete durch den öffentlichen Verkehr zu erschliessen sind, wenn sie mind. 6 ha umfassen und durchschnittlich pro überbaute ha wenigstens 100 Einwohner / Einwohnerinnen und / oder Arbeitsplätze aufweisen. Diese Minimalanforderungen können unterschritten werden,

wenn das Hauptsiedlungsgebiet einer kleinen Gemeinde ausserhalb der Einzugsbereiche bestehender Linien liegt."

Der KRIP macht primär Aussagen zur Infrastruktur, während mit dem Instrument des generellen Leistungsauftrags (GLA) im Sinne des Angebotsdekrets der Betrieb des ÖV festgelegt wird. Deshalb ist eine Ablehnung des Begehrens, die Buslinien im KRIP festzusetzen, zweckmässig.

V 3.1 Kantonale Radrouten

Das Objektblatt wird grundsätzlich begrüsst. Leider sei aber im Rahmen der KRIP-Erarbeitung auf eine Bestandesaufnahme über den Stand der Umsetzung verzichtet worden. Das Veloroutennetz ist noch immer nicht fertig gestellt und der Rahmenkredit noch lange nicht ausgeschöpft. Es braucht deshalb ein Umsetzungskonzept mit inhaltlichen und zeitlichen Prioritäten und Kostenschätzung (Umsetzung in den nächsten 10 Jahren).

Folgende Ergänzungs- und Verbesserungsvorschläge werden eingebracht:

- Radroute im Waldenburgertal (Bubendorf Nord, Übergang Talhaus, Einfahrt Ramlinsburg, Abschnitt zwischen Hölstein und Niederdorf, Abschnitt zwischen Niederdorf und Oberdorf, ab Oberdorf fehlende Velowege);
- Ergänzungen / Anpassungen Radroutennetz Witterswil-Therwil (Sicherheit);
- Optimierung Laufental: Rechtsufrige Verbindung Laufen-Duggingen;
- Neue Verbindung: Augst-Birsfelden direkt dem Rhein entlang mit Anbindung Salina-Raurica;
- Optimierung in Sissach sowie in Richtung Homburgertal bzw. im Homburgertal;
- Anbindung Gewerbegebiet Kägen (Reinach);
- Anbindung Gewerbegebiet Grüssen (Pratteln);
- Laufental entlang rechtem Birsufer;
- Rothenfluh-Oltingen entlang Ergolz (statt Kantonsstrasse nach Anwil);

→ **Nicht berücksichtigte örtliche Festlegungen**

Radroute im Waldenburgertal (Bubendorf Nord, Übergang Talhaus, Einfahrt Ramlinsburg, Abschnitt zwischen Hölstein und Niederdorf, Abschnitt zwischen Niederdorf und Oberdorf, ab Oberdorf fehlende Velowege): Der Abschnitt der Radroute im Waldenburgertal von Budendorf Süd in Richtung Süd ist noch nicht ausgebaut. Bei Inangriffnahme der Projektierung dieses Abschnitts wird die genaue Linienführung überprüft und optimiert.

Optimierung Laufental - Rechtsufrige Verbindung Laufen-Duggingen: Eine rechtsufrige Radroutenverbindung zwischen Grellingen und Zwingen ist aus Gründen der Topografie und der Sicherheit nicht möglich und bezüglich der Benutzerfrequenz kaum zweckmässig. Die kantonalen Radrouten stehen in erster Linie für den Alltagsverkehr und nicht für den Freizeitverkehr zur Verfügung (vgl. Strassenverkehrsgesetz § 20).

Neue Verbindung: Augst-Birsfelden direkt dem Rhein entlang mit Anbindung Salina-Raurica: Im Rahmen der Erstellung der kantonalen Radroute zwischen Schweizerhalle und Birsfelden wurden diverse Varianten geprüft. Es hat sich gezeigt, dass eine kantonale Radroute ("Route des Alltags") entlang des Rheins - nicht zuletzt auch aus Sicherheitsgründen - nicht machbar ist.

Optimierung in Sissach sowie in Richtung Homburgertal bzw. im Homburgertal: Die kantonale Radroute zwischen Sissach und Rümlingen im Homburgertal ist noch nicht ausgebaut. Bei Inangriffnahme der Projektierung dieses Abschnitts wird die genaue Linienführung geprüft und optimiert.

Anbindung Gewerbegebiet Kägen (Reinach): Die Anbindung von Gewerbegebieten fällt gemäss Strassengesetz nicht in den Aufgabenbereich der kantonalen Radrouten.

Anbindung Gewerbegebiet Grüssen (Pratteln): Die Anbindung von Gewerbegebieten fällt gemäss Strassengesetz nicht in den Aufgabenbereich der kantonalen Radrouten.

Laufental entlang rechtem Birsufer: vgl. Optimierung Laufental - Rechtsufrige Verbindung Lauf-Duggingen.

Rothenfluh-Oltingen entlang Ergolz (statt Kantonsstrasse nach Anwil): Die kantonale Radroute zwischen Rothenfluh und Anwil ist noch nicht ausgebaut. Bei Inangriffnahme der Projektierung dieses Abschnitts wird die genaue Linienführung geprüft.

V 3.2 Wanderwege

Keine grundlegenden Bemerkungen oder Anträge

V 3.3 Fusswege

Keine grundlegenden Bemerkungen oder Anträge

VE 1.1 Grundwasser

Das Objektblatt wird grundsätzlich begrüsst. Das Amt für Umweltschutz und Energie schlägt eine komplette Neuformulierung resp. Aktualisierung des Objektblattes vor. Der Bund fordert, dass auch die Zuströmbereiche im Objektblatt thematisiert werden.

VE 1.2 Abbau

Das Objektblatt wird begrüsst. Der Grundsatz, für Abbaugebiete mit einem Volumen von mehr als 100'000 m³ eine Festsetzung im KRIP vorauszusetzen, wird vom Bund befürwortet; es wird jedoch ein Evaluationsverfahren für Abbaugebiete gefordert (analog Deponien).

Von der Bürgergemeinde Basel liegt ein Antrag vor, die Erweiterung der Kiesgrube "Klingenthal" (Muttentz / Pratteln) in den Richtplan aufzunehmen.

VE 1.3 Elektrische Übertragungsleitungen

Dem Objektblatt wird grundsätzlich zugestimmt. Gefordert wird ein Verbot für neue Übertragungsleitungen auch im Vorranggebiet Landschaft. Bestehende Übertragungsleitungen in Vorranggebieten Natur oder Landschaft oder in Siedlungsgebieten sollen durch unterirdische Verkabelungen ersetzt werden. Der Bund fordert, dass die Vorhaben aus dem Sachplan Übertragungsleitungen in den Richtplan übernommen werden.

VE 1.4 Rohrleitungen

Das Objektblatt wird befürwortet. Gefordert wird eine Regelung für Rohrleitungen in Vorranggebieten Landschaft.

VE 1.5 Windenergieanlagen

Die Berechtigung für dieses Objektblatt wird von Naturschutz- und Umweltverbänden bestritten, da im nationalen Konzept Windenergie Schweiz keine geeigneten Standorte für den Kanton Basel-Landschaft vorgesehen sind und Kleinanlagen keinen Eintrag im Richtplan benötigen. Es liegen verschiedene Streichungsanträge für einzelne Standorte vor.

Der Regierungsrat will die Windenergie als eine mögliche Form alternativer Energiegewinnung fördern und hält deshalb an den im Richtplan ausgeschiedenen Standorten für Windenergieanlagen fest.

VE 1.6 Energie

Das neue Objektblatt wird begrüsst. Gefordert werden Ergänzungen zu den Themen Geothermie, dezentrale Energiegewinnung und Sonnenenergie.

VE 1.7 Mobilfunkanlagen

Das neue Objektblatt wird begrüsst, das vorgeschlagene Konsensualverfahren wird aber nicht als besonders erfolgversprechend beurteilt. Der VBLG fordert, dass die Vorgaben des Bundes geändert werden müssen und dass der Kanton hier aktiv werden muss. Einzelne Planungsgrundsätze sind gemäss Bund nicht gesetzeskonform.

VE 2.1 Deponien

Keine grundlegenden Bemerkungen oder Anträge.

6. Parlamentarische Vorstösse

Motion 98/193 von Ruedi Moser: Vermeidung Mobilfunk-Antennenwald

Am 15.10.1998 reichte Landrat Ruedi Moser, FDP Pratteln, zusammen mit acht Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner die Motion 98/193 mit dem Titel "Vermeidung Mobilfunk-Antennenwald" ein. Die Motion lautet wie folgt:

"Im Koordinationsplan des Kantons Basel-Landschaft gemäss Bundesgesetz über die Raumplanung (RPG) von 1987 ist unter Punkt 3.4.9 Fernmeldeanlagen nachzulesen:

Zuständig für Fernmeldeanlagen sind die Fernmeldekreisdirektionen der PTT. Der Kanton BASEL-LANDSCHAFT gehört zu den Kreisen Basel und Olten. Für die Raumplanung und ihre Koordinationsaufgabe sind die grösseren Fernmeldeanlagen wie Antennen und Kabelleitungen von Interesse. Grössere, koordinationswürdige Neuanlagen sind nicht bekannt. Nach der Auflösung des PTT-Monopols ist die Zuständigkeit allerdings unklar. Im Bereich der Telekommunikation werben neue Anbieter um die Gunst der Abonnenten. Der stetig anwachsende Kommunikationsmarkt fordert neue und auch zusätzliche Anlagen. So sollen allein in der Region Basel bis ins Jahr 2001 über 100 neue Mobilfunkantennen aufgestellt werden. Um eine optimale Funktion der "Handys" zu garantieren, müssen teilweise über 30 m hohe Funkantennen in der freien Natur und auch im Wohngebiet installiert werden. Einige Baselbieter Gemeinden sehen das gar nicht gerne und erhoben Einsprache gegen bereits eingereichte Baugesuche. Zu Recht wird mit dem unkoordinierten Vorgehen der verschiedenen Telecom-Anbieter eine unnötige Belastung bis hin zur Verschandelung des Orts- und Landschaftsbildes befürchtet.

Es besteht damit ein dringender Handlungsbedarf für die Bereitstellung eines unter den Telecom-Anbietern koordinierten Antennenkonzeptes im Rahmen der Kantonalen Richtplanung.

Der Regierungsrat wird deshalb vordringlich aufgefordert die Durchführung der Kantonalen Richtplanung (§ 10 des RBG vom 01.01.99, Spezialrichtpläne) und damit die Bereitstellung der heute fehlenden kantonalen Planungsgrundlagen im Sachbereich Kommunikation, insbesondere für die Sende- und Empfangsanlagen der verschiedenen Telecom-Anbieter, vorzunehmen."

Am 04.03.1999 wurde die Motion als Postulat überwiesen.

Das Postulat kann wie folgt beantwortet werden:

Grundsätzlich haben die privaten Mobilfunkbetreiber den gesetzlichen Auftrag, ihr Mobilfunknetz zu planen und geeignete Antennenstandorte hierfür auszuwählen. Es gibt keine gesetzliche Grundlage für eine Planungspflicht für Mobilfunkanlagen und -netze. Das Bundesgericht hat diesen Sachverhalt mehrmals bestätigt (z.B. Entscheid 1A.140/2003 vom 18.03.2004). Aufgabe der Planung durch Bund und Kantone ist es hingegen, die gebotene Koordinierung und Optimierung der Mobilfunknetze sicherzustellen und dafür zu sorgen, dass die Interessen der Raumplanung, des Umwelt-, Landschafts- und Heimatschutzes im Konzessions- und im Bewilligungsverfahren gebührend berücksichtigt werden.

Ausserhalb der Bauzone bedürfen Mobilfunkanlagen einer Ausnahmegewilligung nach Art. 24 RPG. Sie wird nur erteilt, wenn der Zweck der Anlage einen Standort ausserhalb der Bauzonen erfordert und keine überwiegenden Interessen entgegenstehen. Dies erfordert eine Reduktion auf das Notwendige und eine Optimierung der Standorte. Diese Anforderungen werden durch die Empfehlungen des Bundesamts für Kommunikation (BAKOM) für die Koordination der Planungs- und Baubewilligungsverfahren für Basisstationen für Mobilfunk konkretisiert (www.bakom.admin.ch/themen/frequenzen/01341/index.html?lang=de). Danach ist mittels frühzeitiger räumlicher Koordination zwischen allen Beteiligten unter Federführung der Kantone die Anzahl von Antennenstandorten möglichst niedrig zu halten; soweit möglich sollen dabei bestehende Standorte genutzt werden. Diese Standortkoordination ausserhalb der Bauzone wird durch das Bauinspektorat im Rahmen der Ausnahmegewilligungen gemäss Art. 24 RPG wahrgenommen.

Dagegen besteht im Baubewilligungsverfahren für Antennenstandorte innerhalb der Bauzone grundsätzlich ein Anspruch auf Erteilung der Bewilligung, sofern die Anlage dem Zweck der Nutzungszone entspricht, in der sie vorgesehen ist, und die Anforderungen des kantonalen Rechts (namentlich des Baurechts) und des Bundesrechts (namentlich der NISV) erfüllt. Hinzu kommt, dass die Konzentration von Mobilfunkantennen auf wenige Standorte zu einer Erhöhung der Strahlungsbelastung in deren Umgebung führt, die in dicht besiedelten Räumen unerwünscht ist. Eine Zusammenlegung der Sendeanlagen auf wenige konzentrierte Standorte innerhalb der Bauzone wird deshalb vom Regierungsrat nicht generell angestrebt.

Eine Festlegung der Standorte für Mobilfunkanlagen widerspricht dem Bundesrecht. Es ist unrealistisch zu verlangen, dass der Staat die Mobilfunknetze im Detail plant, da diese permanent angepasst werden müssen, um eine ausreichende Netzabdeckung von hoher Qualität sicherstellen zu können.

Das Bundesgericht hat jedoch in seiner Entscheidung BGE 1A.129/2006 zwar Positivplanungen für zulässig erklärt, aber nur in einem stark eingeschränkten Mass:

"5.3 Dies bedeutet nicht, dass die Gemeinde keinerlei Möglichkeiten hätte, auf die Standorte von Mobilfunkanlagen Einfluss zu nehmen: Im Rahmen ihrer bau- und planungsrechtlichen Zuständigkeiten ist sie grundsätzlich befugt, Bau- und Zonenvorschriften in Bezug auf Mobilfunk-sendeanlagen zu erlassen, sofern sie die bundesrechtlichen Schranken, die sich insbesondere aus dem Bundesumwelt- und -fernmelderecht ergeben, beachtet (so schon Urteil 1A.280/2004 vom 27. Oktober 2005, E. 3.7.3, publ. in ZBI 107/2006 S. 207). Ausgeschlossen sind nach dem oben (E. 5.2) Gesagten bau- oder planungsrechtliche Vorschriften zum Schutz der Bevölkerung vor nichtionisierender Strahlung. Überdies dürfen die kommunalen Vorschriften nicht die in der Fernmeldegesetzgebung konkretisierten öffentlichen Interessen verletzen, d.h. sie müssen den Interessen an einer qualitativ guten Mobilfunkversorgung und an einem funktionierenden Wettbewerb zwischen den Mobilfunkanbietern Rechnung tragen (vgl. Art. 1 des Fernmeldegesetzes vom 30. April 1997 [FMG; SR 784.10]). Werden die Zielsetzungen der Fernmeldegesetzgebung eingehalten, so sind ortsplanerische Bestimmungen, die anderen als umweltschutzrechtlichen Interessen dienen, wie z.B. der Wahrung des Charakters oder der Wohnqualität eines Quartiers, grundsätzlich möglich (vgl. dazu Wittwer, a.a.O. S. 97 f.; Marti, a.a.O. S. 213). In der Regel wird es sich dabei um Negativplanungen handeln, d.h. um Zonenvorschriften, die Mobilfunkanlagen in bestimmten Zonen grundsätzlich ausschliessen. Denkbar sind aber auch positive Planungen, die besondere Zonen für Mobilfunksendeanlagen ausweisen, sofern es sich um Standorte handelt, die sich besonders gut eignen und eine genügende Versorgung durch alle

Mobilfunkanbieter ermöglichen. Der Konzentration von Sendestandorten innerhalb des Siedlungsgebiets werden allerdings durch die Anlagegrenzwerte der NISV enge Grenzen gesetzt (vgl. Ziff. 62 Abs. 1 Anh. 1 NISV, wonach alle Mobilfunksendeantennen, die in einem engen räumlichen Zusammenhang stehen, als eine Anlage gelten und gemeinsam den Anlagegrenzwert einhalten müssen).

5.4 Voraussetzung ist aber in jedem Fall eine gesetzliche Grundlage im kommunalen oder kantonalen Recht (so auch Wittwer, a.a.O., S. 96 f.; Marti, a.a.O. S. 213)."

Was die Standortkoordinationspflicht angeht, so ist eine solche schon heute in den Konzessionen der Mobilfunkbetreiber festgelegt. Wie oben dargelegt, ist zu unterscheiden zwischen Baugesuchen ausserhalb und innerhalb der Bauzonen. Für Baugesuche ausserhalb der Bauzonen hat das Bundesgericht eine Standortkoordinationspflicht aus Art. 24 RPG abgeleitet (BGE 1A.186/2002 E. 3.2). Für die Koordination ist die Bau- und Umweltschutzdirektion verantwortlich (§ 117 RBG). Dass die zuständigen Behörden ihre Aufgabe gut erfüllen, hat die Studie "Monitoring Antennenstandorte" der drei Bundesämter BAKOM, BUWAL und ARE klar aufgezeigt. Für Baugesuche innerhalb der Bauzonen ist eine kantonal-rechtliche Standortkoordinationspflicht nach Auffassung des Regierungsrates bundesrechtswidrig. Einerseits sind die Mobilfunkbetreiber in ihren Konzessionen zur gegenseitigen Koordination ihrer Standorte verpflichtet worden (was sie auch tun, weil die Schwierigkeit, Antennenstandorte zu finden, immer grösser wird), andererseits kann das Bundesamt für Kommunikation (BAKOM) die Mobilfunkbetreiber zur gemeinsamen Nutzung eines Standortes verpflichten (Art. 36 Abs. 2 des eidgenössischen Fernmeldegesetzes). Einigungen zwischen Mobilfunkbetreiber und Behörden beruhen somit immer auf Freiwilligkeit der Mobilfunkbetreiber.

Entsprechend werden im vorliegenden Entwurf des KRIP auch keine Gebiete für Antennenstandorte festgelegt, wie dies der Motionär wünscht. Der Regierungsrat möchte lediglich die Behörden und Betreiber mit rechtlichem Druck zum Gespräch und zur Zusammenarbeit anhalten, um die Möglichkeiten der Optimierung von Standorten in konkreten Gesprächen vor Ort sicher zu stellen.

Antrag

Die als Postulat überwiesenen Motionen 98/193 von Ruedi Moser: Vermeidung Mobilfunk) ist aufgrund der Bundesgesetzgebung nicht umsetzbar. Aufgrund dieser Ausgangslage kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass kein Handlungsspielraum für eine abschliessende Standortplanung für Mobilfunkantennen besteht. Alternativ soll gemäss KRIP-Entwurf mittels eines Konsensualverfahrens Mobilfunkbetreiber, Kanton und Gemeinden eine Standortoptimierung vornehmen. Deshalb beantragt der Regierungsrat, das Postulat abzuschreiben.

Motion 2003/038 von Max Ribi, FDP, Kantonaler Spezialrichtplan öffentlicher Verkehr

Am 6. Februar 2003 reichte Landrat Max Ribi, FDP, zusammen mit 13 Mitunterzeichnerinnen und Mitunterzeichner die Motion 2003/038 mit dem Titel "Kantonaler Spezialrichtplan öffentlicher Verkehr" ein. Die Motion lautet wie folgt:

"Die Planung und Projektierung der Kantonsstrassen erfolgt in 3 Schritten und ist im Strassengesetz (430) festgehalten: § 13 Kantonale Richtplanung (frühere Bezeichnung: Strassennetzplan), § 14 Generelles Projekt, § 15 Bauprojekt (Kant. Nutzungsplan). § 13: Das Konzept des Kantonsstrassennetzes einer Region ist im Rahmen der kantonalen Richtplanung vom Landrat zu genehmigen. Die kantonale Richtplanung bestimmt die generelle Linienführung und die wichtigsten Anschlusspunkte. Die Planung ist mit den Nachbarkantonen zu koordinieren und auf die überregionalen Verkehrsträger abzustimmen.

Für die Radrouten und Wanderwege sind kantonale Richtpläne bereits rechtskräftig.

Ein kantonaler Spezialrichtplan für den öffentlichen Verkehr ist nötig. Warum?

- 1. Die Grundsätze der räumlichen Entwicklung des Kantons Basel-Landschaft müssen in einem detaillierten Richtplan umgesetzt werden.*
- 2. Vorausschauend ist darüber nachzudenken, welches Verkehrsangebot die sicher dichter besiedelte Region in 20 - 30 Jahren braucht.*
- 3. Die zukünftig benötigte Bedarfsfläche ist vor Überbauung frei zu halten. Das gilt für den Ausbau bestehender Eisenbahn- und Tramlinien, für Neubaulinien, für Haltestellen, für Busspuren u.s.w.*
- 4. Die Vergangenheit hat bewiesen, dass der Doppelspurausbau bestehender Tramlinien mit zum Teil erheblichen, unangenehmen und kostspieligen Eingriffen verbunden war und immer noch ist.*

Gleichzeitig mit der Erarbeitung des Spezialrichtplanes für den öffentlichen Verkehr sind die Folgeschritte analog zum Strassengesetz mit den 2 Folgeschritten Generelles Projekt, Bauprojekt auf der Zeitachse aufzuzeigen. Genügt der kantonale Spezialrichtplan zur Sicherung der zukünftigen Bedarfsflächen?

Antrag: Ausarbeitung eines kantonalen Spezialrichtplanes für den öffentlichen Verkehr gemäss § 10 des Raumplanungs- und Baugesetzes."

Am 10.10.2003 wurde die Motion 2003/038 als Postulat überwiesen.

Das Postulat kann wie folgt beantwortet werden:

1. *Die Grundsätze der räumlichen Entwicklung des Kantons Basel-Landschaft müssen in einem detaillierten Richtplan umgesetzt werden.*

Mit der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur liegt zwar kein kantonaler Spezialrichtplan vor. Sie zeigt aber, als Teil des KRIP, das Schienennetz (Normalspur, Schmalspur), das Strassennetz (Hochleistungsstrassen, Hauptverkehrsstrassen, übrige Kantonsstrassen), das kantonale Radroutennetz sowie das kantonale Wanderwegnetz auf. Dies bedeutet, dass die heutige und zukünftige Verkehrsinfrastruktur vollumfänglich abgebildet. Dieses Netz ist zu einem erheblichen Teil realisiert, weist aber für fast alle Verkehrsstränge noch Lücken auf.

Zusätzlich zu den Netzen werden mit Trasseesicherungen zukünftige Korridore freigehalten. Diese Trasseesicherungen sind noch nicht Bestandteil der Netze, sondern bilden bloss eine vorsorgliche Massnahme mit Blick auf eine allfällige spätere Realisierung. Zum heutigen Zeitpunkt ist aber noch offen, ob ein solches Netzelement überhaupt erstellt wird. Ausserdem ist - gestützt auf ein generelles Projekt - die genaue Linienführung inkl. Knoten noch nicht abgeklärt.

2. *Vorausschauend ist darüber nachzudenken, welches Verkehrsangebot die sicher dichter besiedelte Region in 20 - 30 Jahren braucht.*

Der Kanton Basel-Landschaft gehört zur Agglomeration Basel. Diese umfasst den Kantone Basel-Stadt, und greift in die Kanton Basel-Landschaft, Solothurn und Aargau sowie nach Deutschland und Frankreich hinein. Die Grundlage für die Infrastruktur- und Kantonsgrenzen überschreitende Planung ist das Agglomerationsprogramm. Dieses weist alle bis ca. 2030 angedachten Infrastrukturprojekte aus und bewertet sie nach einheitlichen Kriterien, u.a. gestützt auf ein Gesamtverkehrsmodell. Das Agglomerationsprogramm ist Basis für eine finanzielle Beteiligung des Bundes an den Projekten im Umfang von maximal 50%, sofern es vom Bund genehmigt wird. Die Ergebnisse des Agglomerationsprogramms sind in den Richtplan aufzunehmen.

Das Agglomerationsprogramm ist somit die langfristig ausgerichtete "Planungsplattform". Sie garantiert die grenzüberschreitende Koordination. Der Richtplan legt die Netzelemente verbindlich fest. Mit den A-, B-, C-Liste werden zudem die wirksamsten Projekte auf eine Zeitschiene gebracht. Gleichzeitig werden die Projekte zeitgerecht ins Investitionsprogramm aufgenommen. Ein Entwurf des Agglomerationsprogramms Basel ist zur Zeit zur Vorprüfung beim Bund.

3. *Die zukünftig benötigte Bedarfsfläche ist vor Überbauung frei zu halten. Das gilt für den Ausbau bestehender Eisenbahn- und Tramlinien, für Neubaulinien, für Haltestellen, für Busspuren u.s.w.*

Trasseesicherungen sind Gegenstand der Richtplankarte. Nicht Gegenstand des KRIP bzw. der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur sind hingegen das Busnetz sowie die Haltestellen des Busnetzes. Dieses wird alle 4 Jahre im Rahmen des Generellen Leistungsauftrags neu beurteilt, weswegen es nicht zweckmässig ist, das Busnetz im Rahmen der KRIP-Debatte beschliessen zu lassen.

4. *Die Vergangenheit hat bewiesen, dass der Doppelspurausbau bestehender Tramlinien mit zum Teil erheblichen, unangenehmen und kostspieligen Eingriffen verbunden war und immer noch ist.*

Der Doppelspurausbau Stollenrain ist ebenfalls Bestandteil des Agglomerationsprogramms und des KRIP. Er ist in der A-Liste als dringliches und baureifes Projekt aufgeführt. Ein Betrag ist durch den Bund bereits gesprochen worden.

Antrag

Es bedarf keines zusätzlichen Spezialrichtplans Verkehr, um den Anliegen des Motionärs gerecht zu werden. Deshalb kommt der Regierungsrat zum Schluss, dass weder Handlungsbedarf noch Handlungsspielraum zur Erstellung eines Spezialrichtplans Verkehr besteht und beantragt, dieses Postulat abzuschreiben.

7. Antrag

Gestützt auf die vorstehenden Ausführungen beantragen wir, gemäss beiliegendem Entwurf zu beschliessen.

Liestal, 26. Juni 2007

Im Namen des Regierungsrates

der Präsident: Wüthrich

der Landschreiber: Mundschin

Beilage

- Entwurf eines Landratsbeschlusses (gemäss den Angaben der Landeskanzlei und des Finanzhaushaltgesetzes)

8. Anhang

- Abtretungen von Kantonsstrassen an Gemeinden, die mit dem Landratsbeschluss in Kraft treten
- Übernahmen von Gemeindestrassen als Kantonsstrassen, die mit dem Landratsbeschluss in Kraft treten

Landratsbeschluss

über den Erlass Kantonalen Richtplan (KRIP)

vom

Der Landrat des Kantons Basel-Landschaft beschliesst:

Gestützt auf Art. 2 des Bundesgesetzes über die Raumplanung, § 116 Abs. 2 und § 117 der Verfassung des Kantons Basel-Landschaft sowie § 9 des Raumplanungs- und Baugesetzes beschliesst der Landrat:

- ://:
1. Der **Kantonale Richtplan**, bestehend aus den Objektblättern, der Richtplangesamtkarte und der Richtplankarte Verkehrsinfrastruktur, wird erlassen.
 2. Die als Postulat umgewandelte **Motion 1998/193 von Ruedi Moser** betreffend Vermeidung Mobilfunk-Antennenwald wird als erfüllt abgeschrieben.
 3. Die als Postulat umgewandelte **Motion 2003/038 von Max Ribi**, FDP, betreffend Kantonaler Spezialrichtplan öffentlicher Verkehr wird als erfüllt abgeschrieben.
 4. Es werden folgende **Regionalpläne** aufgehoben:
 - Strassennetzplan der Region Leimental-Birstal vom 30.04.1964 (inkl. Mutationen);
 - Strassennetzplan der Region Rheintal vom 08.05.1967 (inkl. Mutationen);
 - Strassennetzplan der Region Ergolzthal West vom 19.03.1970 (inkl. Mutationen);
 - Strassennetzplan der Region Ergolzthal Ost vom 11.01.1983 (inkl. Mutationen);
 - Strassennetzplan der Region Laufental vom 11.09.1995;
 - Regionalplan Landschaft vom 23.10.1980;
 - Regionalplan Uferwegnetz vom 10.11.1986;
 - Regionalplan Fuss- und Wanderwege vom 06.12.1993, angepasst am 18.09.1997;
 - Regionalplan Radrouten vom 07.05.1987, angepasst am 29.10.1998;
 - Koordinationsplan vom 27.10.1987;
 - Regionalplan Siedlung vom 25.01.2001;
 - Regionaler Richtplan Landschaft 1978 der Regionalplanung Laufental-Thierstein-Dorneck vom 27.11.1979;
 - Regionaler Richtplan 1982 der Regionalplanung Laufental-Thierstein-Dorneck vom 22.11.1983.

5. Es werden folgende **Dekrete, Verordnungen** und **Landratsbeschlüsse** aufgehoben:
 - Landratsbeschluss betreffend den Provisorischen Regionalplan Siedlung vom 15.06.1970;
 - Verordnung über den Vollzug des Bundesbeschlusses über dringliche Massnahmen auf dem Gebiete der Raumplanung vom 23.02.1973;
 - Verordnung über den Regionalplan Landschaft vom 23.10.1980;
 - Dekret über den Regionalen Fuss- und Wanderwege vom 06.12.1993;
 - Verordnung über den Regionalplan Fuss und Wanderwege vom 08.02.1994.
6. Die im Anhang aufgeführten Kantonsstrassenparzellen werden ins Eigentum der betroffenen Gemeinden und die aufgeführten Gemeindestrassenparzellen ins Eigentum des Kantons überführt.
7. Die Grundbuchämter werden, gestützt auf diesen Landratsbeschluss, beauftragt und ermächtigt die beschlossenen Eigentumsübertragungen von Kantons- und Gemeindestrassen im Grundbuch der jeweiligen Gemeinde einzutragen. Grundlage hierfür bildet die Liste im Anhang an diesen Landratsbeschluss. Sofern Grenzbereinigungen durchzuführen sind, so sind diese vor der Eigentumsübertragung im Grundbuch gemäss Instruktion des Tiefbauamtes Kantons Basel-Landschaft vorzunehmen und die Vertragsparteien zur Unterzeichnung der Mutationsurkunden einzuladen.
8. Der Eigentumsantritt und die Übernahme der Hoheit dieser Parzellen durch die jeweiligen Gemeinden bzw. den Kanton Basel-Landschaft erfolgen per Datum der Eigentumsübertragung im Grundbuch.
9. Für die gestützt auf den Richtplan und zur Ausarbeitung von Kreditvorlagen erforderlichen Planungs- und Projektierungsarbeiten wird für das kantonale Strassennetz ein Verpflichtungskredit von 1'500'000 CHF zulasten Konto 2312.501.10-017 bewilligt.
10. Für die gestützt auf den Richtplan und zur Ausarbeitung von Kreditvorlagen erforderlichen Planungs- und Projektierungsarbeiten wird für das Schienennetz der Vorortsbahnen ein Verpflichtungskredit von 500'000 CHF zulasten Konto 2317.501.10-011 bewilligt.
11. Der vorliegende Landratsbeschluss, soweit er Ziffer 1 betrifft, unterliegt dem fakultativen Planungsreferendum (§31 Abs. 1 lit. a KV).
12. Der vorliegende Landratsbeschluss, soweit er Ziffern 9 und 10 betrifft, unterliegt dem fakultativen Finanzreferendum (§31 Abs. 1 lit. b KV).

13. Der Erlass des Kantonalen Richtplans bedarf der Genehmigung durch den Bundesrat (Art. 11 Abs. 1 RPG). Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Bundesrat zu gegebener Zeit die Genehmigung zu beantragen.
14. Der Kantonale Richtplan tritt mit der Genehmigung durch den Bundesrat in Kraft.

Liestal,

Im Namen des Landrates

der Präsident:

der Landschreiber:

Anhang

Abtretungen von Kantonsstrassen an Gemeinden, die mit dem Landratsbeschluss in Kraft treten

Gemeinde	Strassen	Abschnittsbezeichnung	Bemerkungen	betroffene Parzellen
Aesch	Dornacherstrasse (südlicher Zweig)	ab Hauptstrasse bis Dornacherstrasse	Einbahnbereich	1007
Aesch	Ettingerstrasse	Ab Pfeffingerring bis Hauptstrasse		91*
Allschwil	Fabrikstrasse	ganz		A-717
Allschwil	Neuweilerstrasse	ganz		B-2331, B-2390, B-2391, B-523
Arboldswil	Ziefnerstrasse	ganz		142, 696, 697
Arisdorf	Olsbergerstrasse, Im Ländli	ganz		3264, 3045, 3046, 3047, 3048, 3049
Augst	Giebenacherstrasse	ganz		443, 1005, 1019, 1054, 1077
Biel-Benken	Kirchgasse	ganz		2844, 3285
Blauen	Dorfstrasse	ab Hanfgartenweg bergwärts	ab Bushaltestelle bergwärts	1*
Böckten	Gehrenstrasse	ganz		322
Bottmingen	Fiechthagstrasse, Gemeindeholzweg	ganz	Kantonsspitalzubringer	974*
Bubendorf	Seltisbergstrasse, Kirchstrasse	ganz		278
Buckten	Rausen / Rebgasse	ganz		125
Buckten	Wittinsburgerstrasse	ab Hauptstrasse in Känerkinden bis Sonnengasse in Buckten		510*
Dittingen	Dorfstrasse	ab Obermattweg bis Bergweg	ab Bushaltestelle bergwärts	1, 1786*
Duggingen	Apfelseestrasse	ganz (von Gemeinde- zu Gemeindegrenze)		11
Duggingen	Angensteinstrasse	ganz		2433
Giebenach	Kantonsstrasse nach Augst	ab Gemeindegrenze bis Giebenachstrasse nach Kaiseraugst		1008, 1029*
Häfelfingen	Buckterstrasse	ganz		2
Känerkinden	Kantonsstrasse nach Wittinsburg	ab Hauptstrasse in Känerkinden bis Sonnengasse in Buckten		475*
Kilchberg	Zeglingerstrasse	ganz	Kantonsstrasse von Wenslingen nach Zeglingen	308
Liesberg	Dorfstrasse Oberdorf	ab Niederdorf	ab Bushaltestelle bergwärts	7*
Liesberg	Niederdorf Ammonitenweg, Im Pfarrgarten, Seemättliweg	ganz	Verbindung von Liesberg-Dorf bis Oberrüti	2953, 2956, 2976, 2952, 2950
Maisprach	Möhlinstrasse, Wintersingenstrasse	ganz / ab Hauptstrasse bis Möhlinstrasse		2, 484, 502, 143
Münchenstein	Emil Frey-Strasse	ab Alter Reinacherstrasse bis Schwertrainstrasse		42, 5158*, 42 Los9*
Muttenz	Prattelerstrasse			5051, 5052
Oltingen	Hauptstrasse	ab Herrengasse bis Hauptstrasse nach Rohr (SO)	südliches Stück im Kantonsstrassendreieck	1121

Gemeinde	Strassen	Abschnittsbezeichnung	Bemerkungen	betroffene Parzellen
Seltisberg	Oristalstrasse, Kilchweg	ganz		84
Seltisberg	Budendörferstrasse	ganz		2, 1*
Thürnen	Gehrenstrasse	ganz		293, 787
Wahlen	Breitenbachweg	ab Büsserachstrasse bis Breitenbachstrasse		80, 399, 1770, 1791
Wenslingen	Zeglingerstrasse	ganz	Kantonsstrasse von Wenslingen nach Zeglingen	599
Zeglingen	Wenslingerstrasse	ganz	Kantonsstrasse von Wenslingen nach Zeglingen	199
Ziefen	Mühlengasse, Arbolds-wilerstrasse	ganz		143, 2164

*Grenzbereinigung notwendig

Übernahmen von Gemeindestrassen als Kantonsstrassen, die mit dem Landratsbeschluss in Kraft treten

Gemeinde	Strassen	Abschnittsbezeichnung	Bemerkungen	betroffene Parzellen
Aesch	Arlesheimerstrasse	Pfeffingerring bis Hauptstrasse	Klassierung: übrige Kantonsstrasse	3269
Allschwil	Hegenheimerstrasse	ab Baslerstrasse bis Klarastrasse	Klassierung: übrige Kantonsstrasse	B-2333
Allschwil	Klarastrasse	ganz	Klassierung: übrige Kantonsstrasse	B-84
Arlesheim	Talstrasse	von Birseckstrasse bis Sundgauerstrasse	Klassierung: übrige Kantonsstrasse	1120, 2430, 2723, 2724
Liestal	Militärstrasse	ab Kasernenstrasse bis Rosenstrasse	Klassierung: übrige Kantonsstrasse	1729, 5571*
Liestal	Rosenstrasse	ganz	Klassierung: übrige Kantonsstrasse	1593, 5574, 5575, 4299, 5570*
Liestal	Weierweg	ganz	Klassierung: Hauptverkehrsstrasse	933
Liestal	Gasstrasse	ab Weierweg bis Rheinstrasse	Klassierung: Hauptverkehrsstrasse	924

*Grenzbereinigung notwendig