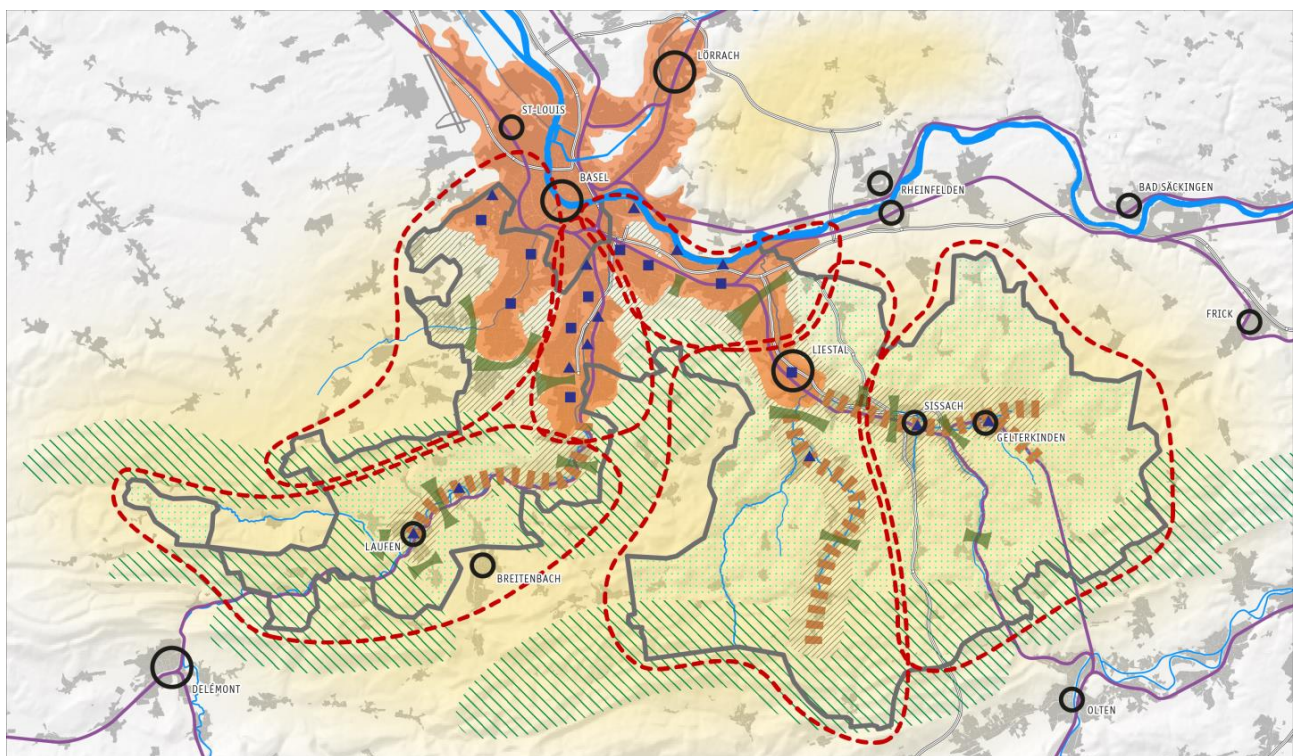




Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Raumkonzept Basel-Landschaft

Grundlagenbericht



Liestal, 31. August 2015

Impressum

Raumkonzept Basel-Landschaft

Grundlagenbericht

Liestal, 31. August 2015

Auftraggeber

Bau- und Umweltschutzdirektion Kanton Basel-Landschaft

Amt für Raumplanung

Autorinnen und Autoren

Roman Frick

Benjamin Belart

INFRAS, Mühlemattstrasse 45, 3007 Bern

Tel. +41 31 370 19 19

Begleitgruppe

Martin Kolb (ARP)

Martin Huber (ARP)

Doris Capaul (ARP)

Walter Keller (ARP)

Rüdiger Hof (ARP)

Niklaus Hufschmid / Laura Chavanne (ARP)

Oliver Jacobi (TBA)

Alain Aschwanden (TBA)

Martin Schaffer (TBA)

Marc-André Giger (Wioff)

Stefan Winkler (Wioff)

Daniel Schweighauser (FKD)

Ueli Meier (VGD)

Alice Boegli (VGD)

Andreas Bubendorf (VGD)

Alberto Isenburg (AUE)

Ueli Kräuchi (VBLG)

Peter Leuthardt (Gemeinde Reinach)

Thomas Noack (Gemeinde Bubendorf)

Erich Geiser (Gemeinde Bennwil)

Inhalt

1.	Bedeutung des Raumkonzepts	4
2.	Raumplanerische Trends und Herausforderungen	6
2.1.	Siedlung	6
2.2.	Natur und Landschaft	20
2.3.	Verkehr	25
2.4.	Ver- und Entsorgung	44
2.5.	Regionale und überregionale Zusammenarbeit	45
2.6.	Überblick raumplanerische Herausforderungen Basel-Landschaft	47
3.	Raumentwicklungsstrategie	52
3.1.	Leitsätze der räumlichen Entwicklung	52
3.2.	Positionierung des Kantons	57
3.2.1.	Regionale Handlungsräume	57
3.2.2.	Grenzüberschreitende und interkantonale Zusammenarbeit	63
3.3.	Räumliche Differenzierung	66
3.4.	Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Dichteziele	74
4.	Raumkonzeptkarte	78
5.	Rollenteilung und Ausblick	79
Anhang		80
Anhang 1:	Perimeter Raumtypen und Handlungsräume	80

1. Bedeutung des Raumkonzepts

Am 3. März 2013 hat das Schweizer Volk der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes (RPG) zugestimmt (im Kanton Basel-Landschaft mit über 70%). Zur Umsetzung der neuen Anforderungen an Richtplan und Gesetzgebung hat der Regierungsrat mit RRB Nr. 1131 vom 25.6.2013 das weitere Vorgehen bestimmt. In einem ersten Schritt hat das Amt für Raumplanung (ARP) eine Evaluation des bestehenden Konzepts Räumliche Entwicklung (KORE) vorgenommen, worin der Handlungsbedarf ausgewiesen wird¹. Danach wurde ein Grundlagenbericht zum neuen Raumkonzept erstellt, welcher im Sommer 2014 in die Vernehmlassung ging. Die Folgerungen aus der Vernehmlassung sind im RRB Nr. 257 vom 10. Februar 2015 festgehalten und in den vorliegenden finalen Grundlagenbericht eingeflossen.

Das neue kantonale Raumkonzept wird integrierender (und damit behördenverbindlicher) Strategieteil des Kantonalen Richtplans (KRIP). Das Raumkonzept umfasst die bisherigen Themenfelder Siedlung, Verkehr, Natur/Landschaft und Ver-/Entsorgung. Es soll jedoch strategischer ausgerichtet sein, die grossräumige Positionierung aufzeigen und behördenverbindliche Planungsgrundsätze definieren, welche zumindest teilweise zu Anpassungen des Kantonalen Richtplans führen werden.

Das Raumkonzept Basel-Landschaft zeigt eine Gesamtschau der künftigen räumlichen Ordnung, Entwicklungen und definiert die Perimeter für eine verstärkte Zusammenarbeit in funktionalen Handlungsräumen. Auf Basis einer Auslegeordnung der wichtigsten räumlichen Trends und Herausforderungen (Analyse) werden Leitsätze und Planungsgrundsätze bestimmt, entlang den Anforderungen des Bundes an die neu zu erstellenden kantonalen Raumkonzepte. Die Raumkonzeptkarte fasst die wichtigsten strategischen Aussagen zusammen.

Das kantonale Raumkonzept ist eingebettet in entsprechende Strategiepapiere unterschiedlicher institutioneller Ebenen:

- Das **Raumkonzept Schweiz** gibt den nationalen Rahmen vor. Der Kanton Basel-Landschaft gehört zum Metropolitanraum Basel (und ist Mitglied der Metropolitankonferenz). Zudem ist der Kanton über verschiedene Achsen mit klein- und mittelstädtisch geprägten Handlungsräumen und dem Metropolitanraum Zürich verbunden.
- Das **Raumkonzept Nordwestschweiz** zeigt die raumstrategischen Absichten der beteiligten Kantone (BS, BL, SO, AG) und des Regionalverbands Hochrhein-Bodensee (exklusive französischer Nachbargebiete). Es definiert namentlich urbane Entwicklungsräume, Entwicklungsachsen, Zentrumsfunktionen sowie bedeutende Natur- und Landschaftsschutzgebiete.

¹ Konzept der räumlichen Entwicklung KORE, Bericht 2013 zuhanden des Regierungsrates, Amt für Raumplanung Kanton Basel-Landschaft, 5.9.2013.

- Das **Agglomerationsprogramm Basel** gibt den raumstrategischen Rahmen in der grenzüberschreitenden Grossregion Basel vor, insbesondere in den Themenfeldern Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Räumlich und thematisch bestehen grosse Schnittstellen zu den Tätigkeiten des TEB (Trinationaler Eurodistrict). Das Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms definiert vier Raumtypen:
 - Kernstadt: Im Wesentlichen Basel-Stadt und Teile von Birsfelden
 - Innere Korridore: Gebiete mit sehr dichtem ÖV-Angebot (15'-Takt S-Bahn oder 7.5'-Takt Tram/Bus) und zusammenhängendes Siedlungsgebiet mit der Kernstadt
 - Äussere Korridore: Korridorgebiete mit grösserer Entfernung zur Kernstadt aber gleichwohl guter S-Bahn-Erschliessung (30'-Takt)
 - Regionalzentren: Ortschaften welche regional bedeutsame Funktionen übernehmen und ebenfalls über eine sehr gute ÖV-Erschliessung verfügen
 - Übriges Siedlungsgebiet: Ländlich geprägte Gebiete ausserhalb der Korridore

Der Perimeter des Agglomerationsprogramms umfasst nicht den gesamten Kanton Basel-Landschaft. Zudem zeigt das Agglomerationsprogramm kaum Entwicklungsperspektiven für den ländlichen Raum auf. Das Raumkonzept BL übernimmt aber die Logik der Raumtypen aus dem Agglomerationsprogramm, passt jedoch Terminologie und Abgrenzung leicht an.

Im Weiteren stützt sich das Raumkonzept auf verschiedene kantonale Gesetzesgrundlagen (z.B. kantonales Raumplanungs- und Baugesetz, Entwurf des Gemeindestrukturengesetzes, Gesetz über den Natur- und Landschaftsschutz, Strassengesetz) und Fachstrategien ab (z.B. Energiestrategie, Mobilitätsstrategie).

Weitere Schnittstellen gibt es zur Wirtschaftspolitik, insbesondere zur Wirtschaftsförderung und Finanzpolitik bzw. zum Finanzausgleich. Zukünftige Anpassungen in diesen Politikbereichen sind mit dem Raumkonzept abzustimmen.

Der vorliegende Grundlagenbericht stellt die analytischen und strategischen Grundlagen zusammen. Die Essenz daraus, inklusive Raumkonzeptkarte, fliesst in ein neues Richtplankapitel Raumkonzept ein. Dabei bildet eine Zusammenfassung der Analyse (Kapitel 2) den nicht behördenverbindlichen Teil und die Planungsgrundsätze der Strategie (Kapitel 3 und 4) den behördenverbindlichen Teil des neuen Richtplankapitels.

2. Raumplanerische Trends und Herausforderungen

Die nachfolgend ausgeführten Trends und Herausforderungen gliedern sich nach den richtplanerischen Themenbereichen Siedlung, Natur / Landschaft, Verkehr und Ver-/Entsorgung. Die räumlichen Auswertungen erfolgen in der Regel nach Raumtypen oder regionalen Handlungsräumen. Die entsprechenden Perimeter sind im Anhang 1 abgebildet.

2.1. Siedlung

Bevölkerungsentwicklung

Mit einer Zunahme von 13'500 (+5.2%) auf insgesamt 275'800 Personen war der Bevölkerungszuwachs von 2000 – 2010 leicht höher als in den 90er Jahren (+12'000 Personen, +4.8%). Das Wachstum in den Teilräumen verlief dabei deutlich ausgeglichener. Während von 1990 – 2000 noch 56% (+6'700 Pers.) des gesamt kantonalen Zuwachses in den Gemeinden des ländlichen Raums und 31% (+3'700 Pers.) in den ländlichen Entwicklungsachsen stattfand, waren es von 2000 – 2010 noch 23% (+3'100 Pers.) und 8% (+1'000 Pers.).

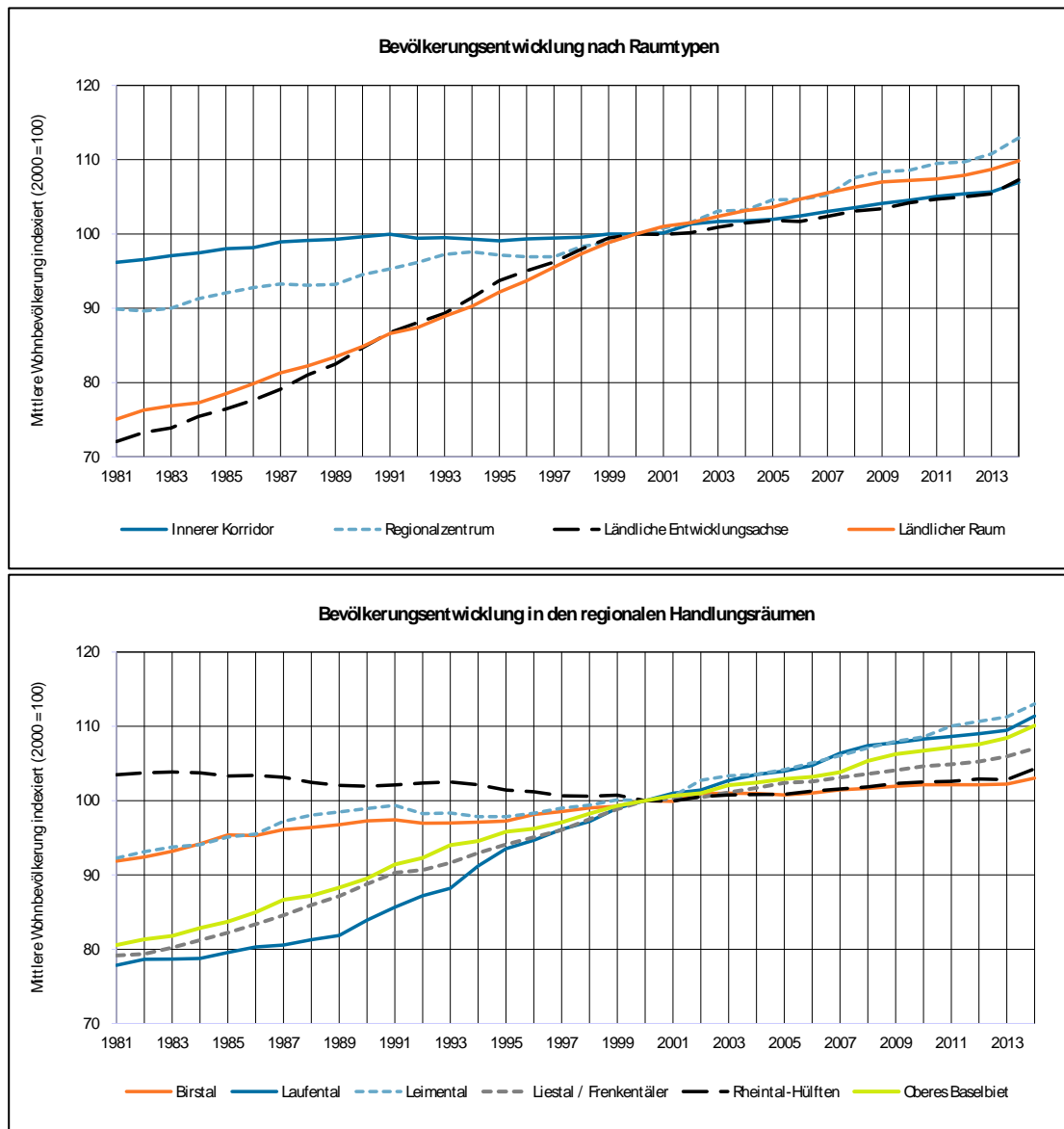
Die Abschwächung des Wachstums in den ländlichen Entwicklungsachsen ist augenfällig (Figur 3, oben). Im ländlichen Raum ist ebenfalls ein gewisser Wachstumsknick zu erkennen. Dagegen konnten die Gemeinden in den inneren Korridoren und die Regionalzentren nach einer Wachstumsschwäche in den 90er Jahren wieder zulegen. Besonders gut erkennbar ist diese Entwicklung in den inneren Korridoren. Dieser Trend hält in jüngster Zeit, d.h. seit 2010 weiter an.

Im Gesamten hat sich die Entwicklung der Vordekaden abgeschwächt, in denen der Bevölkerungsanteil in den ländlichen Gemeinden auf Kosten der anderen Räume zunahm.

Bei den Bevölkerungszahlen, aggregiert nach den regionalen Handlungsräumen, fallen zwei Entwicklungen auf. Zum einen die Trendwende im Rheintal, wo nach einem Netto-Bevölkerungsrückgang in den 90er Jahren wieder ein Plus erreicht werden konnte. Zum anderen ist die Entwicklung im Leimental auffällig, wo das Wachstum im vergangenen Jahrzehnt im Vergleich zur Vordekade deutlich zugenommen hat.

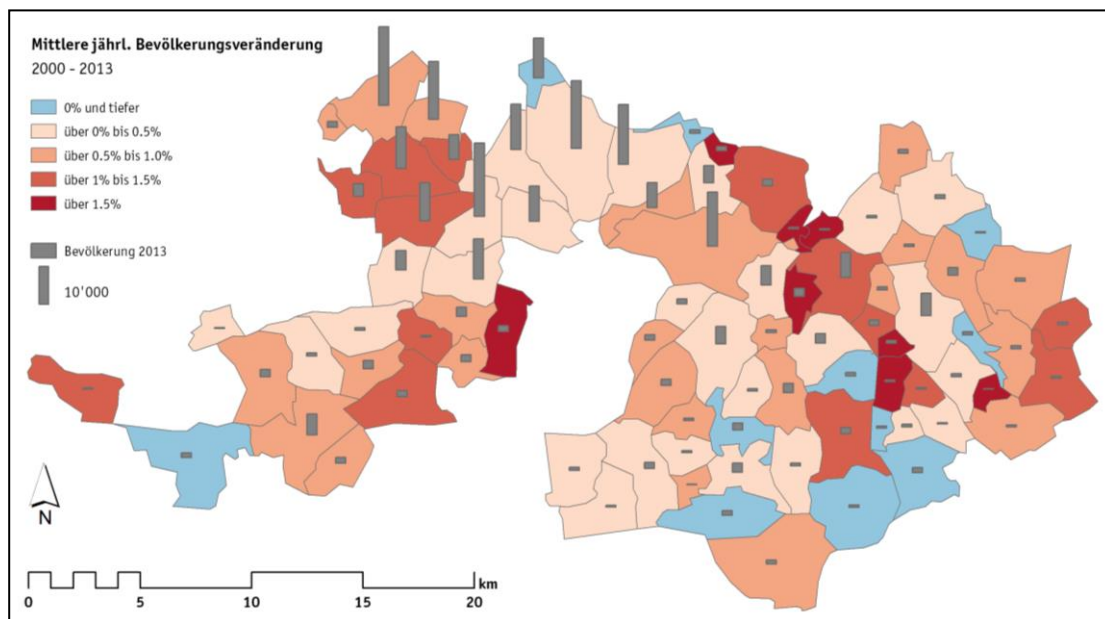
Kennzahlen Bevölkerungsentwicklung							
Aggregation	Wohnbevölkerung				Veränderung [abs./ in Proz.]		
	1990	2000	2010	2014	1990-2000	2000-2010	2010-2014
Kanton BL	250'174	262'165	275'756	282'651	11'991 (+4.8%)	13'591 (+5.2%)	6'895 (+2.5%)
- nach Raumtypen							
Innerer Korridor	176'902	177'582	185'663	189'932	680 (+0.4%)	8'081 (+4.6%)	4'269 (+2.3%)
Regionalzentrum	14'993	15'858	17'219	17'909	865 (+5.8%)	1'361 (+8.6%)	690 (+4.0%)
Ländliche Entwicklungsachse	22'619	26'710	27'831	28'655	4'091 (+18.1%)	1'121 (+4.2%)	824 (+3.0%)
Ländlicher Raum	35'660	42'015	45'043	46'155	6'355 (+17.8%)	3'028 (7.2%)	1'112 (+2.5%)
- nach regionalen Handlungsräumen							
Birstal	49'658	51'042	52'141	52'583	1'384 (+2.8%)	1'099 (+2.2%)	442 (+0.8%)
Laufental	14'553	17'341	18'780	19'317	2'788 (+19.2%)	1'439 (+8.3%)	537 (+2.9%)
Leimental	63'945	64'631	70'178	73'036	686 (+1.1%)	5'547 (+8.6%)	2'858 (+4.1%)
Liestal / Frenkentaler	38'378	43'227	45'233	46'269	4'849 (+12.6%)	2'006 (+4.6%)	1'036 (+2.3%)
Rheintal-Hölft	55'149	54'102	55'463	56'415	-1'047 (-1.9%)	1'361 (+2.5%)	952 (+1.7%)
Oberes Baselbiet	28'491	31'822	33'961	35'031	3'331 (+11.7%)	2'139 (+6.7%)	1'070 (+3.2%)

Tabelle 1 Kennzahlen zur Bevölkerungsentwicklung 1990-2014 (Datenquelle: Statistisches Amt BL, Wohnbevölkerung am Jahresende)



Figur 1 Bevölkerungsentwicklung 1981 – 2014 nach Raumtypen (oben) und nach regionalen Handlungsräumen (unten) (Datenquelle: Statistisches Amt BL, Wohnbevölkerung am Jahresende)

Besonders aufschlussreich sind die Wachstumsunterschiede zwischen den Gemeinden. Bevölkerungsrückgänge in mehreren benachbarten Gemeinden waren einzig im Waldenburgertal zu verzeichnen. Ein erhöhtes Wachstum erfuhren demgegenüber die Gemeinden südwestlich von Basel und im Umfeld von Sissach. Es stechen vereinzelte eher periphere Kleingemeinden mit dem stärksten Bevölkerungswachstum in den letzten zehn Jahren hervor (z.B. Nenzlingen, Duggingen, Anwil).



Figur 2 Mittlere jährliche Bevölkerungsveränderung 2000 – 2013 in den Gemeinden

Bevölkerungsprognose 2035

Für die Vorhersage der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung stützt sich der Kanton Basel-Landschaft auf das Szenario „Hoch“ der kantonalen Bevölkerungsprognose des BFS. Mit einer mittleren Wachstumsrate von 0.75% p.a. bis 2035 liegt die prognostizierte Entwicklung leicht über dem Wert von durchschnittlich 0.55% p.a. in den vergangenen 20 Jahren.

Das Ziel des Kantons ist ein gleichmässiges Wachstum in allen Raumtypen. Die Prognose zielt somit auf eine gleich bleibende Bevölkerungsverteilung innerhalb des Kantons. Dies bedeutet gegenüber der vergangenen Entwicklung vor allem ein stärkeres Wachstum in den inneren Korridoren.

Kennzahlen Bevölkerungs-Zielprognose				
Raumtyp	Wohnbevölkerung		Wachstum 2014-2035	Räumliche Verteilung 2035
	2014	2035		
Innerer Korridor	189'932	221'100	31'168 (+0.75% p.a.)	67.3%
Regionalzentrum	17'909	20'500	2'591 (+0.75% p.a.)	6.2%
Ländliche Entwicklungsachse	28'655	30'800	2'145 (+0.75% p.a.)	9.4%
Ländlicher Raum	46'155	56'002	9'847 (+0.75% p.a.)	17.0%
Kanton BL	282'651	328'402	45'751 (+0.75% p.a.)	100.0%

Tabelle 2 Kennzahlen zur Bevölkerungs-Zielprognose des Kantons bis 2035 (BFS-Szenario BR-00-2010 „Hoch“ mit identischen Wachstumsraten in allen Raumtypen gemäss RRB Nr. 257 vom 10. Februar 2015)

Neben der räumlichen Verteilung des Bevölkerungswachstums ist die Alterung der Bevölkerung ein wichtiger Aspekt. Im hohen BFS-Szenario steigt der Anteil der über 64-Jährigen von aktuell 20.2% bis 2035 auf über 28%.

Beschäftigtenentwicklung

Mit Ausnahme der Periode 2001 – 2005 wuchs die Beschäftigung in den 2000er Jahren stärker als die Bevölkerung. In den letzten Jahren hat das Beschäftigungswachstum dagegen stagniert. Gemäss der vom BFS neu eingeführten STATENT-Erhebung² ist die Zahl der Beschäftigten von 2008 bis 2011 leicht um 0.8% gesunken.

Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung					
Kennzahl	1995	2001	2005	2008	2012
Beschäftigte (nach BZ)	114'976	120'068 (+4.4%)	119'798 (-0.2%)	127'883 (+6.7%)	--
Beschäftigte (nach STATENT)	--	--	134'000	143'100 (+6.8%)	141'900 (-0.9%)
Vollzeitäquivalente (nach BZ)	98'955	102'066 (+3.1%)	100'398 (-1.6%)	107'897 (+7.5%)	--
Ständige Bevölkerung	252'331	261'083 (+3.5%)	266'089 (+1.9%)	271'214 (+1.9%)	--

Tabelle 3 Beschäftigungs- und Bevölkerungsentwicklung Kanton Basel-Landschaft, in Klammern jeweils prozentuale Veränderung ggü. dem letzten Erhebungsjahr (Datenquelle: Bundesamt für Statistik, Betriebszählung und STATENT)

Bei einer teilräumlichen Betrachtung sind keine entscheidenden Unterschiede festzustellen. Nach einer eher verhaltenen Entwicklung von 2001 bis 2005 hat das Beschäftigtenwachstum in allen Teilräumen zugenommen.

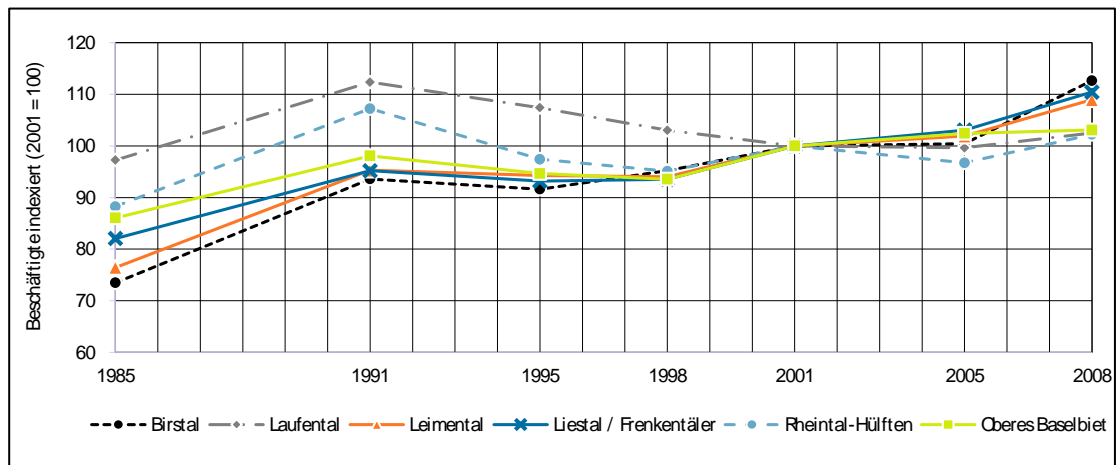
Die wichtigsten Arbeitsorte im Kanton mit den höchsten Anteilen an den insgesamt 124'400 Beschäftigten im Kanton sind Muttenz (10.9%), Liestal (10.7%), Pratteln (8.6%), Reinach (8.6%), Münchenstein (7.4%) und Allschwil (7.0%). In diesen sechs Gemeinden konzentrieren sich 53% der Beschäftigten. Zählt man die weiteren Gemeinden im direkten Umfeld von Basel ebenfalls dazu³, ergibt sich gar ein Anteil von 73%.

² Die Statistik der Unternehmensstruktur (STATENT) ist eine registerbasierte Erhebung und ersetzt die bisher als Vollerhebung durchgeführte Betriebszählung (BZ). Die Ergebnisse aus Betriebszählung und STATENT sind nicht direkt miteinander vergleichbar.

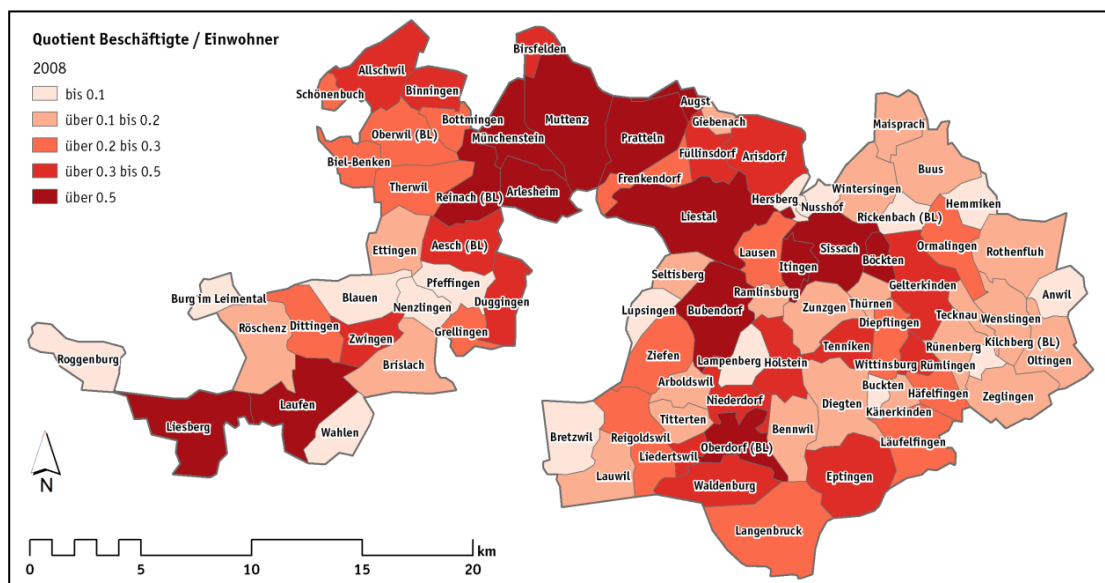
³ Aesch, Arlesheim, Binningen, Birsfelden, Bottmingen, Oberwil, Therwil

Neben diesen kantonalen Arbeitszentren erfüllen Gemeinden wie Laufen, Sissach, Gelterkinden, Bubendorf und Oberdorf die Funktion regional-lokaler Arbeitszentren. Dieses nutzungsstrukturelle Muster ist in Figur 4 erkennbar.

Gemäss (Entwurf) Raumberechnungsbericht 2015 hat sich der Anteil der Beschäftigten, welcher in den Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung arbeiten, von knapp 20% im Jahr 1995 auf rund 27% im Jahr 2011 erhöht. Im Kanton Basel-Landschaft arbeiten rund 50% aller Beschäftigten in Gewerbe- und Industriezonen, 30% in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen und 13% in Zonen für öffentliche Werke und Anlagen.



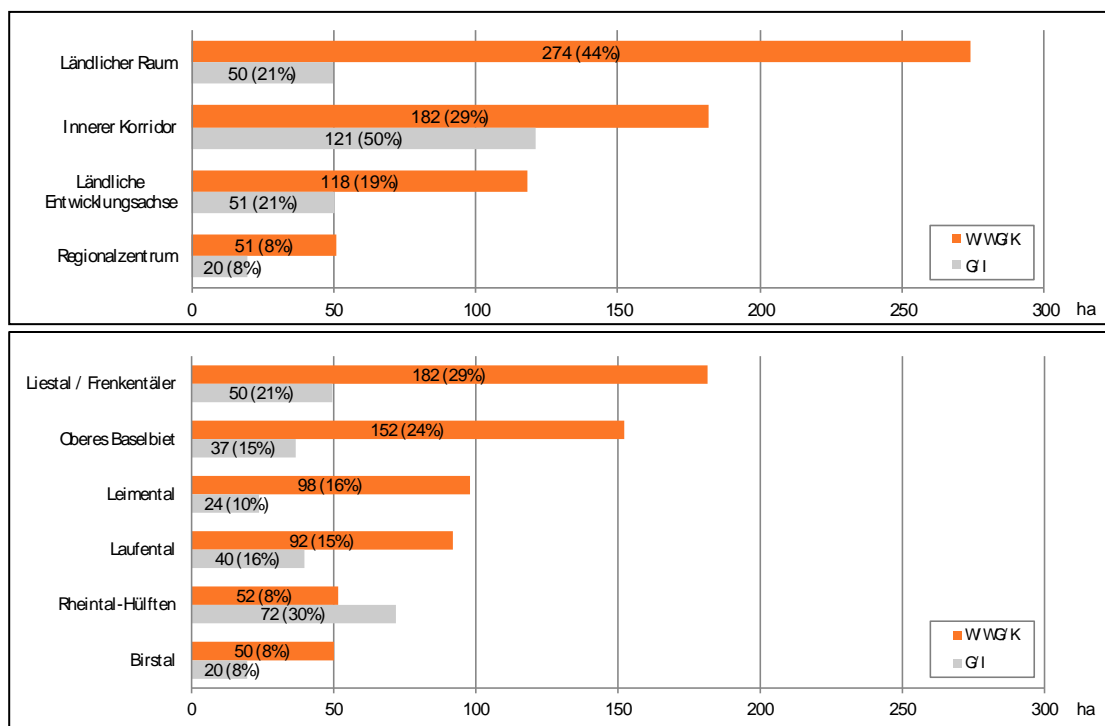
Figur 3 Beschäftigtenentwicklung 1985 – 2008 in den regionalen Handlungsräumen (Datenquelle: Statistisches Amt BL)



Figur 4 Verhältnis zwischen Beschäftigten und Bevölkerung je Gemeinde 2008

Bauzonen- und Geschossflächenreserven

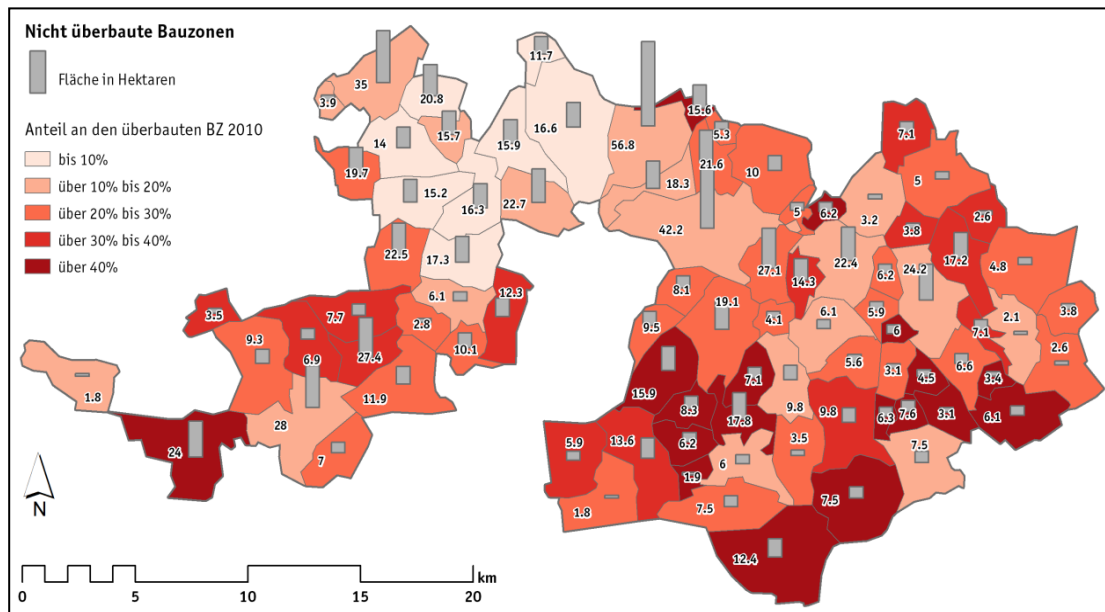
Insgesamt bestehen im Kanton Basel-Landschaft nicht überbaute Wohnzonen im Umfang von 625 ha⁴ und nicht überbaute Arbeitszonen (Industrie- und Gewerbebezonen) im Umfang von 241 ha. Mit 44% übersteigen die Wohnzonenreserven im ländlichen Raum diejenigen in den anderen Räumen deutlich (Innere Korridore: 29%, ländliche Entwicklungsgebiete: 19%, Regionalzentren: 8%). Die Arbeitszonenreserven konzentrieren sich inneren Korridoren, wo die umfassendsten Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung ausgeschieden sind.



Figur 5 Bauzonenreserven (= nicht überbaute Bauzonen) 2010 nach Zonenart und Raumtypen (oben) und nach regionalen Handlungsräumen (unten), in Klammern Anteil an zonenspezifischer Gesamtreserve

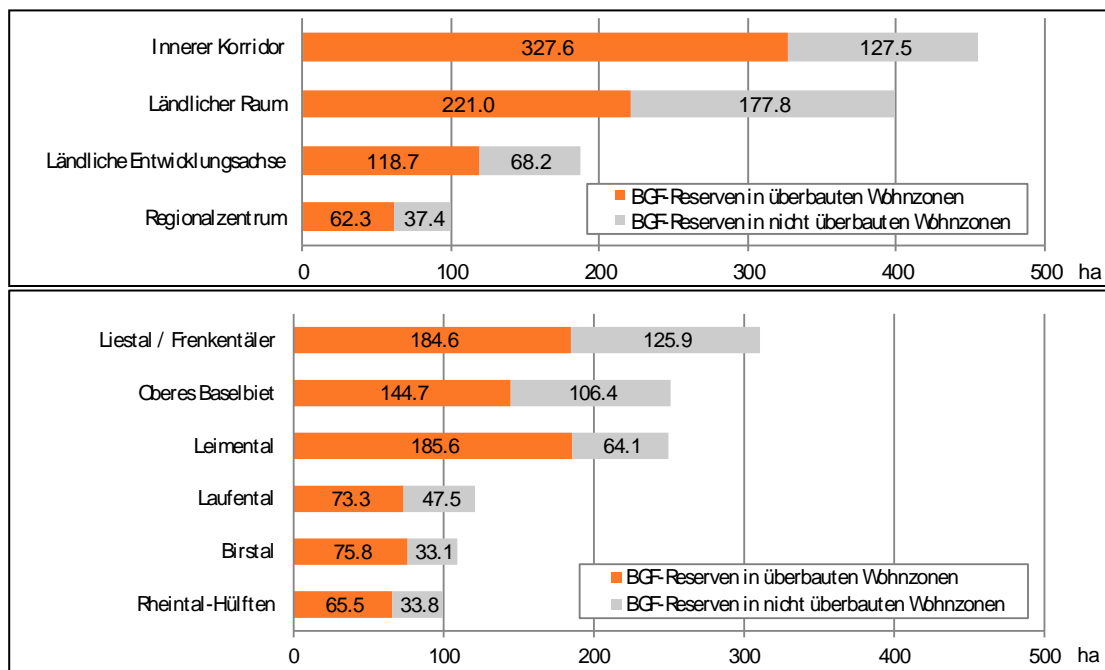
Figur 6 zeigt den klaren Stadt-Land-Gegensatz im Verhältnis der nicht bebauten zu den gesamten Bauzonen. In den Nachbargemeinden der Stadt Basel liegt der Anteil der Reserven an allen Bauzonen durchgehend unter 10-20%. In den ländlichen Kantonsteilen sind diese Anteile deutlich höher mit Spitzenwerten in Gemeinden abseits der grossen Talachsen.

⁴ Wohnzonen, Wohnmischzonen und Kernzonen



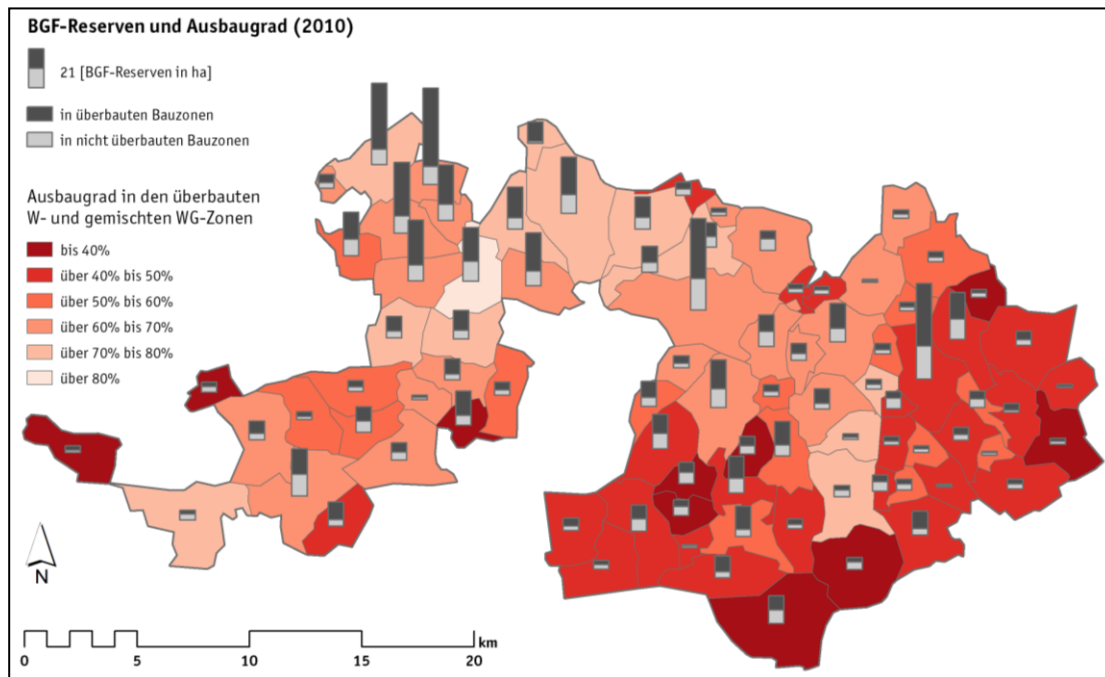
Figur 6 Bauzonenreserven (= nicht überbaute Bauzonen) 2010 in den Gemeinden, alle Zonenarten

Feiner als der Blick auf die Bauzonenreserven ist die Betrachtung der Bruttogeschossflächenpotenziale. Dadurch werden auch Reserven in den überbauten Bauzonen (Differenz zwischen aktueller und maximal möglicher Ausnutzung = innere Reserven) berücksichtigt. Die Auswertung dieser Daten für die Wohnzonen im Jahr 2010 (vgl. Figur 7) zeigt eindrücklich die Bedeutung der BGF-Reserven in den überbauten Wohnzonen. Die zusätzlich mögliche Ausnutzung in den überbauten Zonen übersteigt insgesamt das Potenzial von „Überbauungen auf der grünen Wiese“, d.h. die maximale Ausnutzung in den unbebauten Wohnzonen. Absolut betrachtet sind die BGF-Reserven sowohl in den überbauten als auch in den nicht überbauten Wohnzonen in den ländlichen Gemeinden am höchsten. In den stadtnahen Gemeinden haben anteilmässig (und in vielen Gemeinden auch absolut, vgl. Figur 7) die BGF-Reserven aber ein höheres Gewicht. Gesamtkantonal liegt der Ausbaugrad bei 64%, so dass die Bruttogeschossflächen um die Hälfte des aktuellen Zustandes erweitert werden könnten, ohne nicht überbaute Bauzonen in Anspruch zu nehmen.

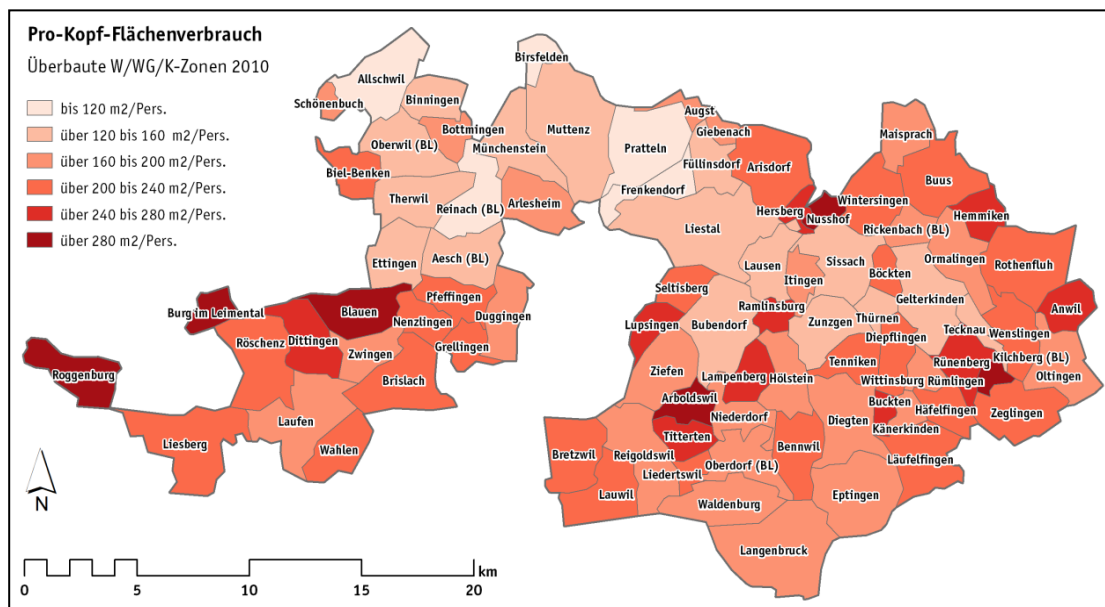


Figur 7 Bruttogeschossflächenreserven 2010 in den Wohnbauzonen nach Raumtypen (oben) und nach regionalen Handlungsräumen (unten)

Als weiterer Indikator lässt sich die Pro-Kopf-Flächenbeanspruchung betrachten. Hier ist ebenfalls der Gegensatz zwischen den Gemeinden in den Talachsen und den ländlichen Gemeinden festzustellen. In einzelnen ländlichen Gemeinden beansprucht jeder Einwohner mehr als das Doppelte an bebauter W/WG/K-Zone als ein Einwohner von Allschwil, Reinach oder Pratteln.



Figur 8 BGF-Reserven und Ausbaugrad (= Ausnutzung der gesetzlich möglichen BGF) in den überbauten Wohnzonen 2010



Figur 9 Flächenbeanspruchung 2010 (überbaute W/WG/K-Zonen pro Einwohner)

Zur Beurteilung der vorhandenen Bauzonen- und Bruttogeschossreserven sind die damit verbundenen **Kapazitäten der erwünschten Bevölkerungsentwicklung** gegenüberzustellen. Mit

den *Technischen Richtlinien Bauzonen*⁵ hat das Bundesamt für Raumentwicklung (ARE) im Rahmen der Umsetzung der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes im August 2013 einen Vernehmlassungsentwurf zur vereinheitlichten Berechnung des Bauzonenbedarfs präsentiert.

Das Amt für Raumplanung BL verwendet die Methodik in veränderter Form, indem Medianwerte der Nutzungsdichte (Einwohner und Beschäftigte je Fläche) je Raumtyp berechnet werden. Diese Werte bilden die Ausgangsbasis für die Kapazitätsberechnung in den unbebauten Bauzonen. Die Dichteziele in den überbauten Bauzonen werden als prozentuale Anteile des Bestandes festgelegt.

Nachfolgend werden die Ergebnisse⁶ auf der Grundlage der aktuellsten Daten (Bauzonensstatistik 2012, Bevölkerung 2012, Beschäftigte 2011) aufgezeigt.

Massgebende Nutzungsdichten	
Raum	Einwohner und Beschäftigte pro ha (Median / 3. Quartil)
Innerer Korridor	83 / 91
Regionalzentren	73 / 74
Ländliche Entwicklungsachse (der äusseren Korridore) ¹⁾	56 / 65
Ländliche Gemeinden	43 / 47
Nach regionalen Handlungsräumen	
Birstal	82
Laufental	51
Leimental	77
Liestal / Frenkental	65
Rheintal	105
Oberes Baselbiet	54

Tabelle 4 Massgebende Nutzungsdichten [Einwohner und Beschäftigte (in VZÄ) pro ha] als Grundlage für die Kapazitätsberechnung in den unüberbauten WMZ-Zonen, differenziert nach Raumtypen.

Für die Berechnung der Bauzonkapazitäten gilt:

- **Unüberbaute Bauzonen:** In den Gemeinden des ländlichen Raumes und in den ländlichen Entwicklungsachsen gilt für die Kapazitätsberechnung der gemeindetypspezifische Medianwert. Für die übrigen Gemeinden (in den inneren Korridoren und in den Regionalzentren) gilt das gemeindetypspezifische 3. Quartil.
- **Überbaute Bauzonen:** Alle Gemeinden müssen innert 15 Jahren um 5% und innert 30 Jahren um 10% nachverdichten.

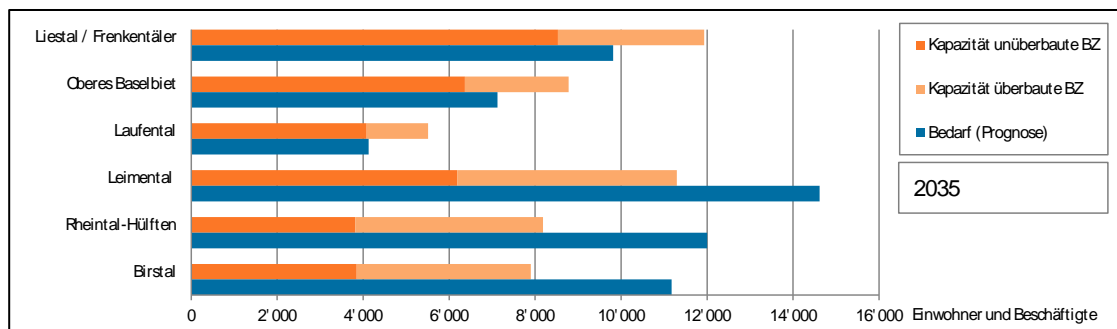
⁵ Bundesamt für Raumentwicklung: Technische Richtlinien Bauzonen, Entwurf für das Vernehmlassungsverfahren, August 2013.

⁶ Die aufgeführten Zahlen stellen den aktuellen Stand der amtsinternen Diskussion im Amt für Raumplanung BL dar. Im weiteren Verlauf zur Umsetzung der neuen RPG-Vorgaben können sich die Zahlen noch (leicht) ändern. Die wichtigsten Erkenntnisse lassen sich aus den vorliegenden Zahlen aber bereits ablesen.

Unter Verwendung der Bevölkerungs-Zielprognose des Kantons (Tabelle 2) ergibt sich folgendes Bild:

Es gibt eine genügende Bauzonkapazität in den ländlichen Räumen, aber eine ungenügende Kapazität in den Verdichtungsräumen der inneren Korridore. Im Laufental vermögen die bestehenden unüberbauten WMZ-Zonen den prognostizierten Mehrbedarf gerade zu decken. In den Handlungsräumen Liestal / Frenkentäler und Oberes Baselbiet wäre dazu bereits eine zusätzliche Ausschöpfung der Restkapazitäten in den überbauten WMZ-Zonen, sprich eine Verdichtung im Bestand, notwendig.

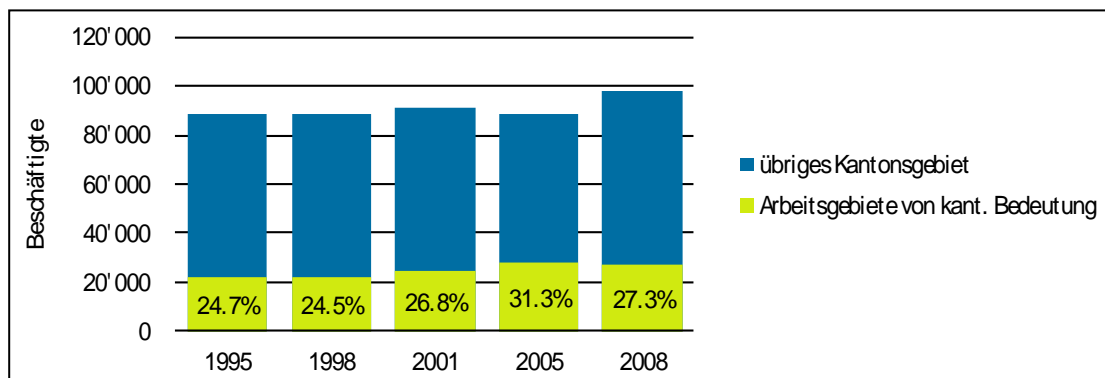
In den dichter bebauten Kantonsteilen Leimental, Birstal und Rheintal-Hülften reicht auch die vollständige Ausschöpfung der inneren Reserven nicht bzw. Einzonungen sind nötig.



Figur 10 Gegenüberstellung von **Bauzonkapazitäten und Bedarf für das Jahr 2035**, differenziert nach regionalen Handlungsräumen

Industrie- und Gewerbeflächenangebot

Neben den ordentlichen Industrie- und Gewerbezon in den Gemeinden sind im kantonalen Richtplan Arbeitsgebiete von kantonomer Bedeutung bezeichnet. Diese sichern grössere Gebiete ausschliesslich für industriell-gewerbliche Nutzungen. Mit Ausnahme von Salina Raurica und abgesehen von Einzelparzellen sind diese Gebiete überbaut.

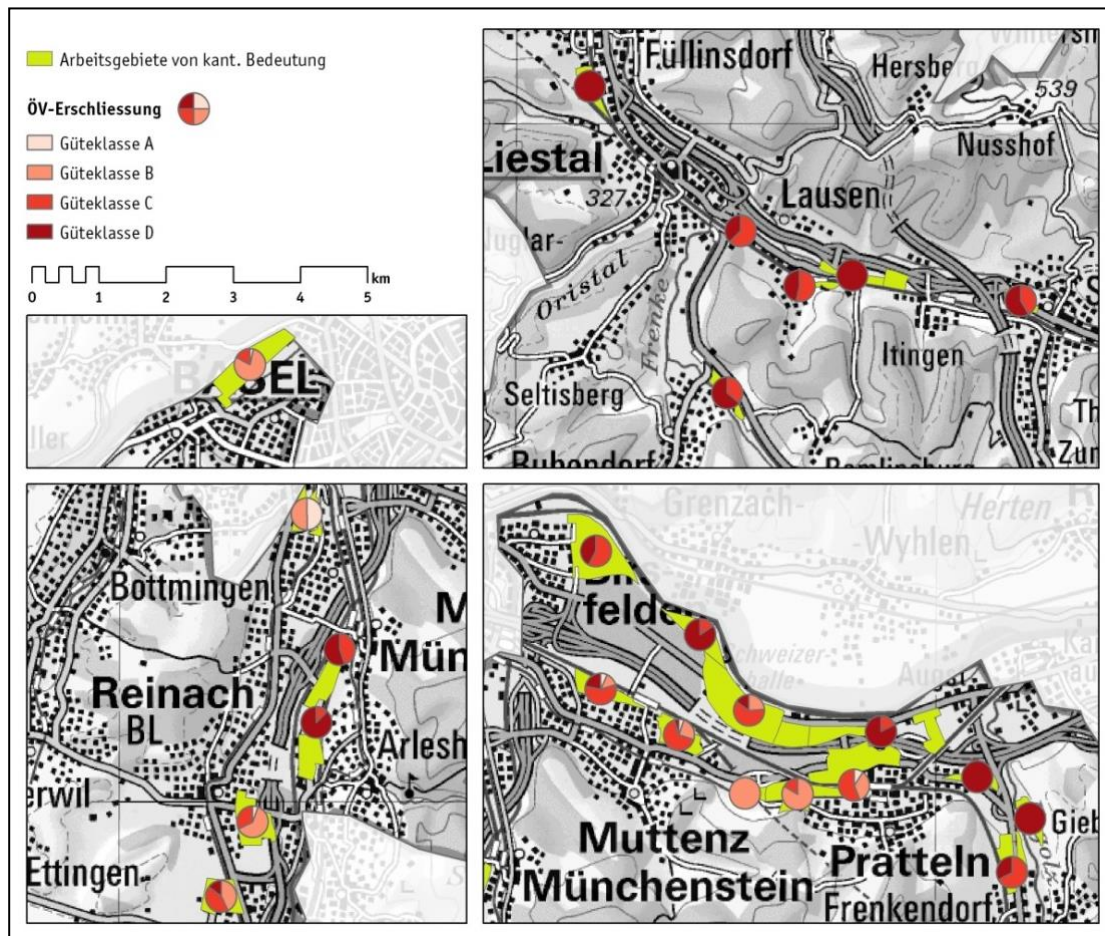


Figur 11 Beschäftigte in den Arbeitsgebieten von kantonomer Bedeutung

Von 1998 bis 2005 konnte der Anteil der Beschäftigten in diesen Gebieten gemessen an der gesamtkantonalen Beschäftigung gesteigert werden. In der jüngsten Vergangenheit hat er wieder abgenommen. Dies ist ein Indiz dafür, dass sich die wirtschaftliche Entwicklung wieder vermehrt auf andere Flächen konzentriert.

In der Regel sind die Gebiete hervorragend an das Strassennetz angebunden. Die ÖV-Erschliessung ist dagegen in vielen Fällen verbesserungsfähig, insbesondere im Ergolzthal, in Münchenstein und in Birsfelden.

Bedingt durch den Strukturwandel werden einzelne Gebiete nicht mehr oder nur noch teilweise genutzt. In diesen Gebieten stellt sich die Herausforderung, durch Umnutzung und Bebauung eine Reaktivierung einzuleiten. Oft stehen dabei Mischnutzungen im Vordergrund. Insgesamt ist das Potenzial hoch einzuschätzen. Die Gebiete liegen schwerpunktmässig in Pratteln, Muttenz, Münchenstein, Reinach, Aesch und Allschwil. Sie weisen eine bessere ÖV-Erschliessungsqualität auf als die übrigen Arbeitsgebiete von kantonomer Bedeutung.



Figur 12 ÖV-Erschliessung der Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (Anteile der Gesamtfläche)

Arealentwicklung und Wirtschaftsförderung

In seiner Vision und seinem Grundsatzpapier 2012 – 2022 skizziert der Regierungsrat die inhaltlichen Stossrichtungen für die nächsten zehn Jahre. Dabei bezeichnet er die Wirtschaftspolitik als politisches Schlüsselthema und formuliert das Ziel, strategische Entwicklungsgebiete für die Ansiedlung von Unternehmen mit mittlerer bis hoher Wertschöpfung zu schaffen. In den vergangenen Jahren sind grosse Flächen für Unternehmen mit eher tiefer Wertschöpfung vergeben worden. In Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden und den Grundeigentümern sollen die Entwicklungsgebiete raumplanerisch gesichert und durch Vorinvestitionen die Rahmenbedingungen verbessert werden (Infrastruktur, verkehrliche Erschliessung, Umweltverträglichkeit, Steuern). Ebenso betont der Regierungsrat eine aktive Vermarktung der Gebiete mit Betreuung aus einer Hand. Als Beispiele nennt er Salina Raurica, das Dreispitz-Areal oder das Polyfeld in Muttenz.

2.2. Natur und Landschaft

Die offene Natur- und Kulturlandschaft erfüllt verschiedene Aufgaben (Multifunktionalität der Landschaft). Aus planerischer Sicht ist sie Produktionsraum für Land- und Waldwirtschaft, Erholungs- und Freizeitraum für die Bevölkerung, Lebensraum einheimischer Tier- und Pflanzenarten aber auch wichtiges visuelles Element für ein regionaltypisches Landschaftsbild und regionale Identität. Neben diesen direkt wahrgenommenen Funktionen fallen der Landschaft wichtige Ressourcen- und Regulierungsfunktionen zu, die der Öffentlichkeit oft weniger bewusst sind: Beispielsweise die Funktionen als (Trink-)Wasserpuffer und -speicher, als Regulator für das lokale Klima oder als Pool der biologischen Vielfalt.

Natürliche Vielfalt und Nutzung

Durch das Bevölkerungs- und Wirtschaftswachstum steht die unbebaute Landschaft unter anhaltendem Druck. Von 1994 bis 2006 hat die Siedlungsfläche von Basel-Landschaft um 581 Hektaren zugenommen, zum grössten Teil auf Kosten von landwirtschaftlichem Kulturland (-437 ha).

Der Kulturlandverbrauch drängt die Lebensräume der einheimischen Tier- und Pflanzenarten zurück und gefährdet durch Zerschneidung den Erhalt grosser zusammenhängender Landschaftsräume. Gleichzeitig nimmt durch Freizeit- und Erholungsnutzungen der Druck auf attraktive Landschaftsräume zu.

Entwicklung der Flächennutzung im Kanton BL				
Jahr	1982	1994	2006	1982 – 2006
Siedlungsflächen	7'685	8'443	9'024	+17.4%
Landwirtschaftsflächen	22'229	21'405	20'968	-5.7%
Bestockte Flächen	21'486	21'524	21'390	-0.5%
Unproduktive Flächen	352	380	370	+5.1%

Tabelle 5 Flächennutzung im Kanton BL, Angaben in Hektaren (Quelle: Arealstatistik BFS)

Im kantonalen Richtplan sind aktuell drei Instrumente enthalten, die zum Erhalt grossräumiger, zusammenhängender Natur- und Kulturlandschaften beitragen:

- **Vorranggebiet Landschaft:** Die Vorranggebiete Landschaft dienen der langfristigen Erhaltung von Landschaften oder Landschaftsteilen von besonderer Schönheit, Vielfalt und Eigenart, der Erhaltung von weitgehend unverbauten Landschaftsräumen, der Lebensraumvernetzung sowie der Erhaltung der Wildtierkorridore. Die Gebiete sind im Grundsatz von neuen Bauten und Anlagen freizuhalten.

- **Vorranggebiet Natur:** Mit dieser Gebietskategorie werden im Richtplan biologisch hochwertige Gebiete und Vernetzungskorridore bezeichnet, in denen der Naturschutz zur Erhaltung der einheimischen Tier- und Pflanzenwelt Priorität genießt. Die Gebiete müssen in ihrer Ausdehnung und in ihrer Qualität erhalten werden. Land- und Waldwirtschaft sowie Freizeitnutzungen sind nur soweit zulässig, als dass sie den Schutzziele nicht widersprechen.
- **Siedlungstrenngürtel:** Siedlungstrenngürtel dienen der grossräumigen Gliederung der Siedlungsgebiete und der Sicherung zusammenhängender Landschaftsräume. Damit werden Freiräume für die Naherholung, Vernetzungskorridore für Tiere und Pflanzen aber auch die visuelle Erkennbarkeit von Gemeinde- bzw. Ortsgrenzen und die Attraktivität der Siedlungsgebiete gesichert. In den Haupttälern des Kantons sind mit wenigen Ausnahmen fast durchwegs geschlossene Siedlungsbänder vorzufinden. Mit den Siedlungstrenngürteln werden die verbliebenen grünen Unterbrechungen gesichert.

Dem Erhalt zusammenhängender und ökologisch qualitätsvoller Natur- und Kulturlandschaften stehen verschiedene Nutzungsinteressen gegenüber. Aktuell stellen sich folgende Herausforderungen:

- **Siedlungsdruck:** Sowohl das Bevölkerungswachstum als auch die Zunahme des spezifischen Wohnflächenverbrauchs sind die Gründe für eine anhaltende Nachfrage nach Siedlungsflächen. Vor allem an attraktiven Randlagen bestehender Siedlungen ist der Druck auf unbebaute Flächen für Wohnnutzungen „im Grünen“ hoch. Diese Ausgangslage ist nicht neu, doch zeigen die Zahlen zur Flächennutzung, dass die Entwicklung in der Vergangenheit in der Regel zu Lasten von Kulturlandflächen gegangen ist (Tabelle 5). Es sind verstärkte Anstrengungen notwendig, um die Siedlungsflächenausdehnung örtlich abgestimmt zu begrenzen (bzw. die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken).
- **Zerschneidung:** Die bandartige Bebauung in den agglomerationsnahen Talachsen (v.a. vorderes Ergolzthal, vorderes Leimental, Birstal) und die Verkehrsinfrastrukturen beeinträchtigen und unterbrechen talübergreifende Freiraumverbindungen. In diesen Räumen ist der Erhalt verbleibender Grünräume und –bänder sowohl zur ökologischen Vernetzung als auch für die Luftzirkulation (Mikroklima) besonders wichtig. In den ländlichen Gebieten abseits der stark besiedelten Talachsen erfolgt die Zerschneidung auf einer kleinräumigeren Ebene. Vor allem Strassen und Bahnlinien hemmen die Durchlässigkeit für Pflanzen und Tiere.
- **Zunehmender Nutzungsdruck sowohl durch Freizeit- und Erholungsnutzungen als auch durch die Landwirtschaft:** Die Landschaftsräume im Umfeld der Agglomeration Basel sowie auch attraktive Erholungsgebiete in den peripheren Teilen des Kantons sind einer steigenden Beanspruchung durch Erholungs- und Freizeitsuchende ausgesetzt. Angepasste Verhaltensvorschriften sind dabei oft schwer durchsetzbar.

Neben der Erholungs- und Freizeitnutzung steigt der Druck auf die Landschaft auch in der Landwirtschaft. Grössere Betriebe sind unter der heutigen agrarpolitischen Einkommensstruktur vermehrt flächen-, denn produktabhängig⁷. Der Rationalisierungsdruck verstärkt dabei den Trend zu grösseren Bewirtschaftungseinheiten und grösseren Maschinen. Dadurch sinkt die räumliche Vielfalt und die Mechanisierung fördert eine tieferreichende Verdichtung der Böden.

- **Neuartige Nutzungskonflikte bzgl. Landschaftsbild:** Die Verortung und das Ausmass von Nutzungen, die zwingend ausserhalb des Siedlungsgebiets liegen müssen, ist umfassend abzuwägen, und Bauten und Anlagen sind besonders schonend in die Umgebung zu integrieren. In diesem Themenbereich ergeben sich neue Herausforderungen bspw. durch mögliche Standorte für Windkraftanlagen oder Energieholzproduktion.

Diese Herausforderungen lassen sich schwerpunktmässig einzelnen Räumen im Kanton zuordnen: Die Fragen zur Integration (grosser) Bauten und Anlagen, gerade im Hinblick auf die Nutzung von Windkraft, betreffen vor allem die peripheren Landschaften der Juraketten im Süden des Kantons. Die Eindämmung des Kulturlandverlustes, der weiteren Zersiedlung und Zerschneidung ist vor allem in ländlichen Gemeinden und in den äusseren Korridoren die primäre Herausforderung. In den dicht bebauten urbanen Gemeinden liegt die grosse Herausforderung in einer qualitätvollen Freiraumgestaltung und Koordination der vielfältigen Nutzungen.

Biotopschutz und ökologische Aufwertung

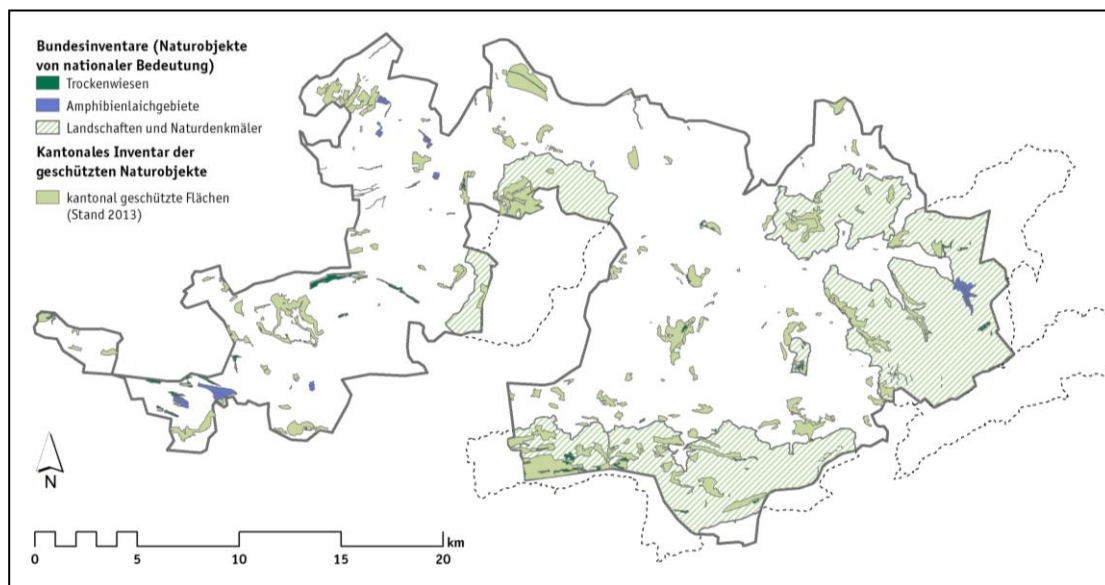
Für einen griffigen Natur- und Landschaftsschutz ist (neben der richtplanerischen Sicherung grossräumiger Natur- und Kulturlandschaften) der auf einzelne landschaftliche Objekte und/oder Lebensräume bestimmter Pflanzen und Tiere abzielende Biotopschutz unabdingbar. Der Kanton ist administrativ zuständig für Naturobjekte und Schutzmassnahmen von nationaler und regionaler Bedeutung. Die räumlichen Festsetzungen für diesen **Biotopschutz** bilden:

- **Bundesinventare:** Im Kanton Basel-Land befinden sich Biotope von nationaler Bedeutung in der Fläche von 435 ha (Amphibienlaichgebiete 201 ha; Trockenwiesen und –weiden 234 ha). Der Kanton hat zudem Anteil an 5 grossräumigen Landschaften von nationaler Bedeutung.
- **Kantonales Inventar** der geschützten Naturobjekte gemäss NLG⁸ § 12 (3'921 ha)
- **Waldreservate** gemäss WaG § 21 (2011: 3'170 ha)

⁷ Von 2000 bis 2010 sank die Zahl der Landwirtschaftsbetriebe im Kanton Basel-Landschaft von 1'176 auf 995 und gleichzeitig stieg die durchschnittliche Betriebsgrösse von 18.8 auf 21.9 Hektaren.

⁸ Natur- und Landschaftsschutzgesetz Basel-Landschaft.

Bis anfangs 2012 sind 165 von rund 360 hochwertigen Naturobjekten mit einer Fläche von 4'300 ha durch kantonalen Schutz in Bestand und Qualität gesichert. Gemäss Richtplan beträgt die zu schützende Fläche hochwertiger Biotope von regionaler und nationaler Bedeutung rund 7'073 ha. Entsprechend besteht in diesem Bereich nach wie vor bedeutender Handlungsbedarf (insbesondere auch hinsichtlich Waldreservatsflächen).



Figur 13 Nationale und kantonale Schutzgebiete im Kanton Basel-Landschaft. Nicht eingezeichnet sind die Waldreservate. Die grossräumigen BLN-Gebiete sind trotz geringerer Schutzwirkung der Vollständigkeit halber aufgeführt.

Ein Grundanliegen des Natur- und des Biotopschutzes ist eine ökologisch reichhaltige Landschaft. Räumlich begrenzte Naturschutzgebiete allein tragen diesem Anliegen zu wenig Rechnung, wenn landwirtschaftlich intensiv genutzte Flächen und auf rationelle Bewirtschaftung ausgerichtete Bepflanzungen die ökologische Vielfalt grossräumig beeinträchtigen. Deshalb unterstützt der Kanton Basel-Landschaft seit 1989 finanziell die Anlage und den Erhalt **ökologischer Ausgleichsflächen** wie beispielsweise Blumenwiesen, Hecken und Feldgehölzen, Obstgärten und Buntbrachen. Diese oft linearen Landschaftselemente sind ein wichtiger Baustein für die Vernetzung der verschiedenen Lebensräume und dienen so als Pfade für zurückgedrängte Tier- und Pflanzenarten bei der Wiederausbreitung.

Auch die Renaturierung von Fliessgewässern dient der ökologischen Aufwertung und der Vernetzung. Der Grundsatz dazu ist im Richtplanobjektblatt L1.1 „Aufwertung Fliessgewässer“ enthalten. 2006 waren im gesamten Kanton noch ca. 10% der Fliessgewässerstrecken eingedolt, ca. 8% naturfremd / künstlich und ca. 18% stark beeinträchtigt. Mit dem kantonalen Wasserbaukonzept und Revitalisierungsplan sind hier schrittweise Verbesserungen zu erwarten.

Natürliche Ressourcen, technischer Umweltschutz

Der Schutz natürlicher Ressourcen, insbesondere der Schutz von Wasser (Oberflächengewässer und Grundwasser), Boden und Luft vor schädigenden Stoffeinträgen, ist mit dem bestehenden Richtplan und gesetzlichen Bestimmungen insgesamt recht gut sichergestellt.

Der vordringlichste Handlungsbedarf liegt angesichts der saisonal regelmässig auftretenden Überschreitungen der Ozon- und Feinstaub-Grenzwerte im Bereich der Luftreinhaltung und im Bereich des Lärmschutzes (ausstehende Lärmsanierungen).

Übersicht technischer Umweltschutz		
Bereich	Aktueller Stand	Herausforderungen
Wasser	<ul style="list-style-type: none"> Wasserqualität der Fließgewässer auf zufriedenstellendem Niveau bestehender Schutz des Grundwassers, allerdings sind die meisten Grundwasserschutzzonen nicht konform mit der eidgenössischen Grundwasserschutzverordnung Rückgang der Gewässerverunreinigungen durch Hofdünger 	<ul style="list-style-type: none"> Siedlungsdruck auf die strategischen Grundwasserschutzzonen (insb. Hard und Reinacher Heide) weiterhin keine naturnahe Fischfauna zunehmende Belastung mit schwer abbaubaren Mikroverunreinigungen
Luft	<ul style="list-style-type: none"> insgesamt gegenüber vor rund 20 Jahren verbesserte Luftqualität durch unterschiedlich starke Reduktion von Luftschadstoffen 	<ul style="list-style-type: none"> anhaltend hohe Ozon-Belastungen in den Sommermonaten → weitere Reduktion der Vorläufersubstanzen anhaltend hohe Feinstaub-Belastungen bei winterlichen Hochdrucklagen → weitere Reduktion der Feinstaub-Emissionen generelle hohe Luftbelastung an verkehrsexponierten Stellen
Boden (inkl. Altlastenbeseitigung)	<ul style="list-style-type: none"> Erfolge im Bereich der Belastungsvorsorge und Altlastenbeseitigung gestiegene Sensibilität für die Empfindlichkeit der Ressource Boden 	<ul style="list-style-type: none"> anhaltender Bodenverbrauch örtliche Begrenzung der Belastungen zur Vermeidung von Verdichtung, Degradation, Erosion etc.
Elektrosmog	<ul style="list-style-type: none"> Immissionsgrenzwerte der NISV für Mobilfunk überall eingehalten Hochspannungsleitungen entsprechen bis auf wenige Ausnahmen den gesetzl. Vorgaben 	<ul style="list-style-type: none"> noch nicht abgeschlossene Sanierungen von bestehenden Transformatorenstationen
Abfallverwertung	<ul style="list-style-type: none"> hoher Standard bzgl. separat erfasster Wertstoffe inkl. Recycling verbesserte Abfallverbrennung 	<ul style="list-style-type: none"> anhaltender hoher Ressourcenverbrauch („Wegwerf-Gesellschaft“)
Lärm	<ul style="list-style-type: none"> Lärmsanierung der A2 weitgehend abgeschlossen laufende Lärmsanierung der meist belasteten Kantonsstrassenabschnitte, abgeschlossene Lärmsanierung in einzelnen Gemeinden abgeschlossene Lärmsanierung der 	<ul style="list-style-type: none"> Lärmsanierung der Kantonsstrassen (inkl. H2, H18) bis 2018

	Bahnstrecken	
Technische Risiken, Störfallvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> abgeschlossene Analyse und umgesetzte Massnahmen zur Minimierung von Risiken der Rheinschifffahrt 	<ul style="list-style-type: none"> Aufrechterhaltung der Sicherheit in Chemieparks trotz Restrukturierungen (dadurch veränderte Zuständigkeiten und Schnittstellen)

Tabelle 6 Übersicht Stand techn. Umweltschutz (Quelle: Umweltbericht beider Basel, www.umweltberichtbeiderbasel.ch)

Klimawandel und Naturgefahren

Durch den Klimawandel akzentuieren sich die Naturgefahren. Für die Schweiz stehen begünstigt durch erwartete häufigere Stark-Niederschläge und in alpinen Lagen durch das Auftauen des Permafrosts vermehrte Hochwasser, Rutschungen und Steinschläge im Vordergrund. In Basel-Landschaft sind es vor allem Rutschungen im hügeligen Gelände sowie Überschwemmungen entlang der Flüsse. Die Raumplanung muss diese Veränderungen in ihre Abwägungen zwischen Schutz und Nutzung laufend miteinbeziehen mit dem weiterhin gültigen Grundsatz, Gefährdungs- und Schadenpotenzial primär durch Anpassung der Nutzung zu verringern.

2.3. Verkehr

Gesamtmobilitätsverhalten

Gesamtschweizerisch war die Verkehrsentwicklung der letzten Jahre vor allem von einer Ausweitung der mittleren Tagesdistanz bei annähernd konstant bleibender Wegezahl gekennzeichnet. Seit 1994 ist die mittlere Tagesdistanz um 17% gestiegen. Die Zunahme der spezifischen Verkehrsleistung kombiniert mit dem strukturellen Wachstum (Bevölkerung, Beschäftigte) bewirkte eine spürbare Ausweitung des Verkehrsaufkommens in den meisten Räumen. Im Kanton Basel-Landschaft trifft dies ebenfalls zu.

In Zukunft ist von einem anhaltenden Verkehrswachstum auszugehen. Das Gesamtverkehrsmodell Basel rechnet im Prognosezustand 2030 mit einem Anstieg des gesamten Verkehrsaufkommens (Anz. Personenfahrten) von 11% gegenüber dem Zustand 2008. Die ÖV-Personenfahrten sollen dabei um 14.5% zunehmen, jene im MIV um 10%. Deutlich stärker als das zahlenmässige Verkehrsaufkommen wachsen allerdings die Verkehrsleistungen. Im ÖV wird mit einer Zunahme der Verkehrsleistung (in Personen-km) um 34% gerechnet, während für die Verkehrsleistung des MIV (Fahrzeug-km) ein Wachstum von über 15% prognostiziert wird.

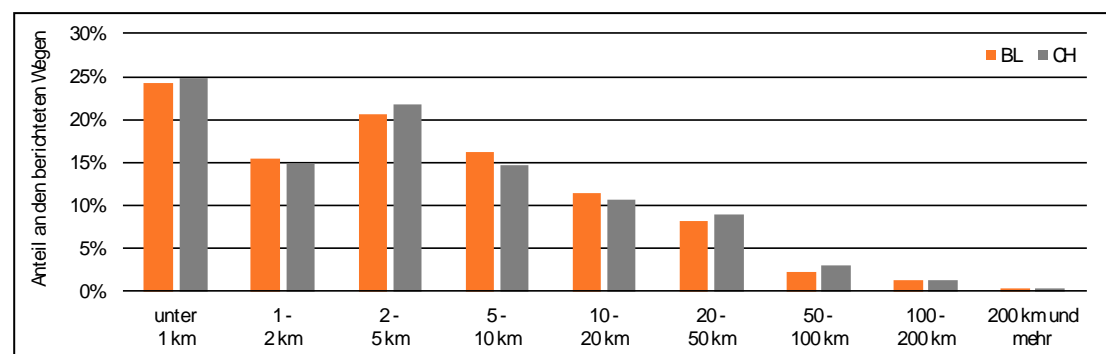
Einen aktuellen Überblick über das Mobilitätsverhalten der basellandschaftlichen Bevölkerung bietet die Datenbasis des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Hinsichtlich Verkehrsaufkommen (Anzahl und Länge der Wege) ist im Kanton Basel-Landschaft wie in der gesamten

Schweiz ein Trend hin zu längeren täglichen Pro-Kopf-Distanzen bei konstant bleibender Wegzahl zu beobachten. Allerdings ist der Trend im Kanton Basel-Landschaft etwas schwächer ausgeprägt.

Interessant ist auch der Vergleich gegenüber der Schweiz bezüglich Verteilung der Weglängen. Im Kanton Basel-Landschaft fallen etwas mehr Wege im kurz- bis mittellängigen Bereich an (5 bis 20 km) auf Kosten der Wege im langläufigen Bereich mit über 20 km. Dieser Unterschied ist möglicherweise mit der Nähe zur Agglomeration Basel zu erklären.

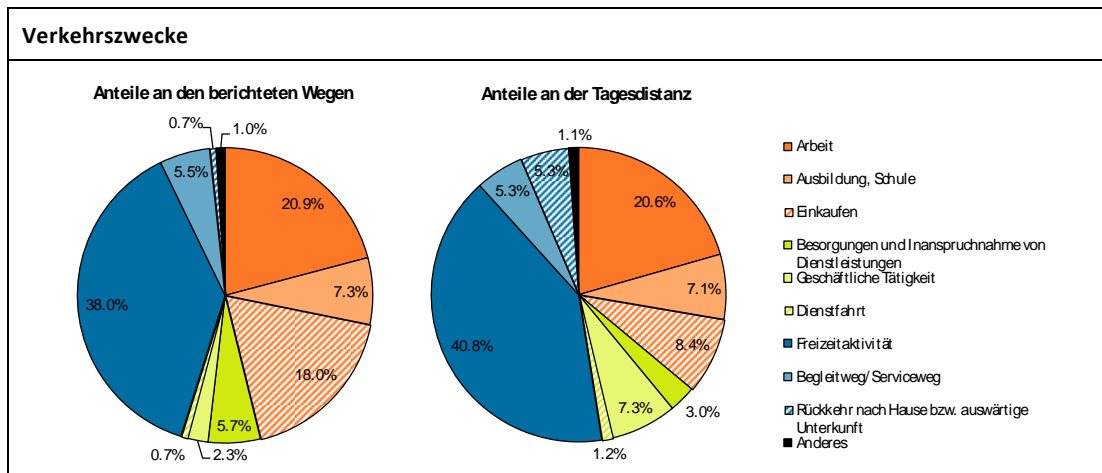
Kenngrossen zum Verkehrsaufkommen (pro Person und Tag)				
	1994	2000	2005	2010
Mittlere Anzahl Wege				
Basel-Landschaft	3.2	3.6	3.1	3.3
Schweiz	3.2	3.6	3.3	3.4
Mittlere Tagesdistanz				
Basel-Landschaft	31.2	33.3	28.1	33.9
Schweiz	31.3	35.0	35.2	36.7

Tabelle 7 Kenngrossen zum Verkehrsaufkommen; Der Rückgang der mittleren Tagesdistanz 2005 im Kanton BL sollte wegen der geringen Stichprobengrösse von ca. 1'200 Personen nicht überbewertet werden. (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung)



Figur 14 Histogramm der Weglängen (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung)

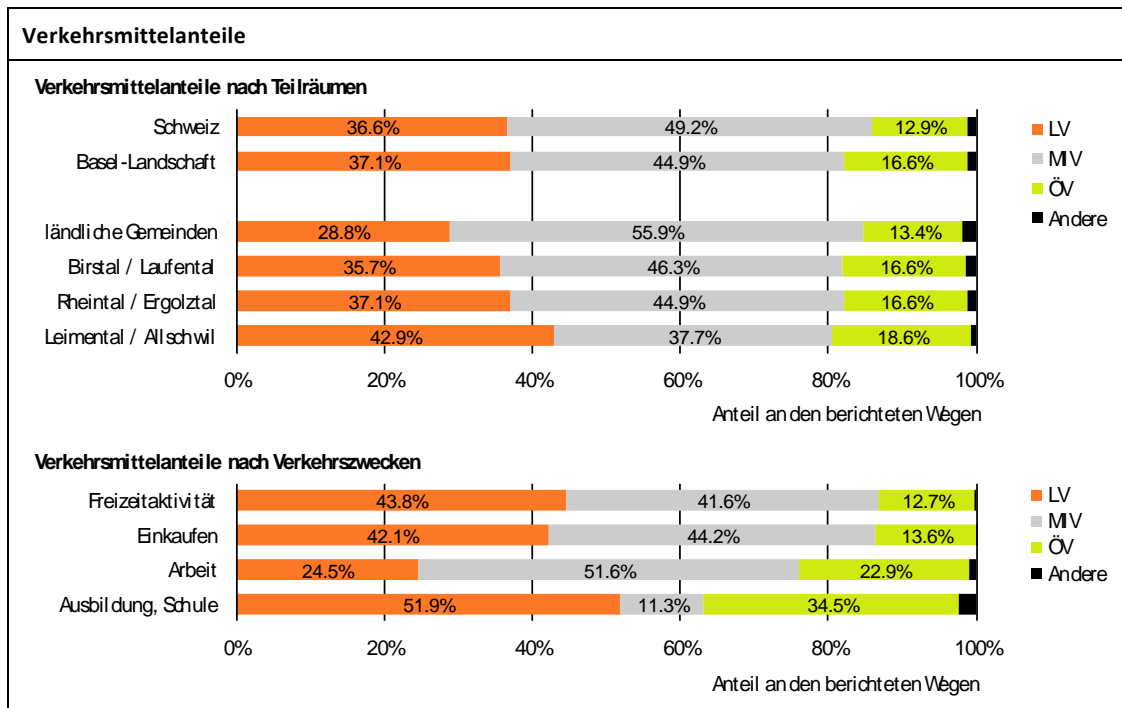
Hinsichtlich Verkehrszwecken verdeutlicht die folgende Darstellung den starken Einfluss von Pendlerwegen (Arbeit, Ausbildung, Schule), Freizeitwegen und Einkaufswegen. Auf diese Zwecke entfallen über 85% aller Wege. Die Unterschiede zwischen der linken und der rechten Darstellung weisen auf unterschiedliche mittlere Längen der Wege hin. Einkaufswegen fallen als Anteil an der Tagesdistanz zurück und sind demnach eher kurz, während Dienstfahrten und Freizeitwege im Durchschnitt länger sind und deshalb mit grösseren Anteilen an der Tagesdistanz einhergehen. Die getrennte Auswertung für die Schweiz und für Basel-Landschaft zeigt keine nennenswerten Unterschiede.



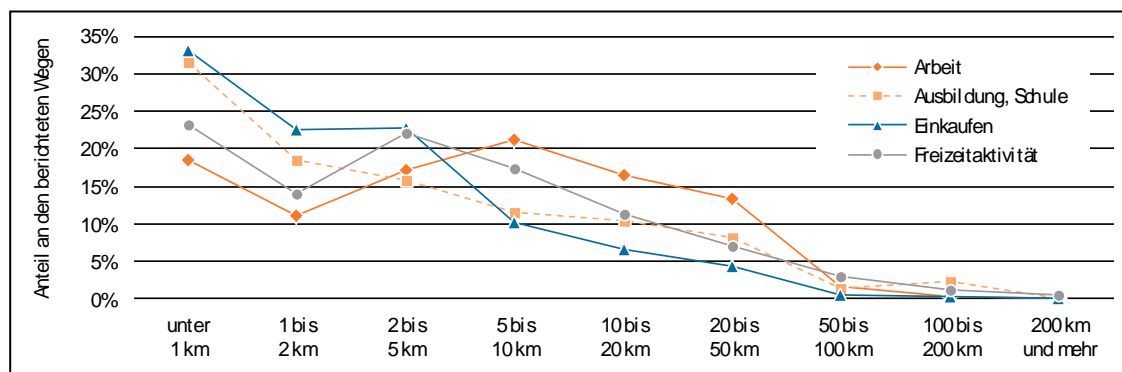
Figur 15 Anteile der Verkehrszwecke an den berichteten Wegen (links) und an der Tagesdistanz (rechts) im Kanton Basel-Landschaft (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung; Basis: 7'149 Wege)

Der Blick auf die Verkehrsmittelanteile bei den erfragten Wegen zeigt, dass der ÖV-Anteil gesamtkantonal (16.6%) über dem Schweizer Durchschnitt liegt (12.9%). Seit 2005 (13.5%) hat der ÖV-Anteil in Basel-Landschaft stark zugenommen. Auch wenn die Differenz zu einem Teil der statistischen Unschärfe respektive der kleinen Stichprobe für BL geschuldet sein mag, entspricht die Entwicklung doch dem klaren schweizweiten Trend der letzten Jahre zu höheren ÖV-Anteilen. Innerkantonal lassen sich die erwarteten Unterschiede zwischen den stadtnahen Agglomerationsgemeinden und den gut erschlossenen Talgemeinden gegenüber den ländlichen Gemeinden feststellen. Den höchsten ÖV- und LV-Anteil erreichen die Agglomerationsgemeinden im Raum Leimental / Allschwil. In den Gemeinden der grossen Talachsen liegen die ÖV-Anteile leicht und die LV-Anteile etwas deutlicher darunter.

Betrachtet man die Verkehrsmittelanteile getrennt für die vier wichtigsten Verkehrszwecke, fallen vor allem die strukturellen Unterschiede zwischen Pendlerwegen einerseits und Freizeit- und Einkaufswegen andererseits auf. Freizeit- und Einkaufswegen erreichen einen hohen LV-Anteil, weisen hingegen tiefe ÖV-Anteile auf. Bei Arbeitswegen ist es umgekehrt. Der LV-Anteil ist deutlich tiefer und der ÖV-Wert höher als bei anderen Wegen. Auch der MIV-Anteil ist bei den Arbeitswegen höher. Der Grund für diese Unterschiede ist zu einem Teil mit verschiedenen Weglängenverteilungen zu erklären. Figur 17 zeigt, dass der Anteil von Wegen über 5 km bei den Arbeitswegen deutlich höher ist als bei den Einkaufs- oder Freizeitwegen. Bis ca. 20 km ist die Verteilung relativ ausgeglichen. Die Einkaufswegen sind dagegen sehr kleinräumig ausgerichtet. Über 30% dieser Wege sind weniger als 1 km lang und mit zunehmender Distanz geht die Häufigkeit der Wege steiler zurück als bei den anderen Zwecken.



Figur 16 Anteile der Hauptverkehrsmittel an den Wegen (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung; Basis: 7'147 Wege von Personen mit Wohnort im Kanton BL)

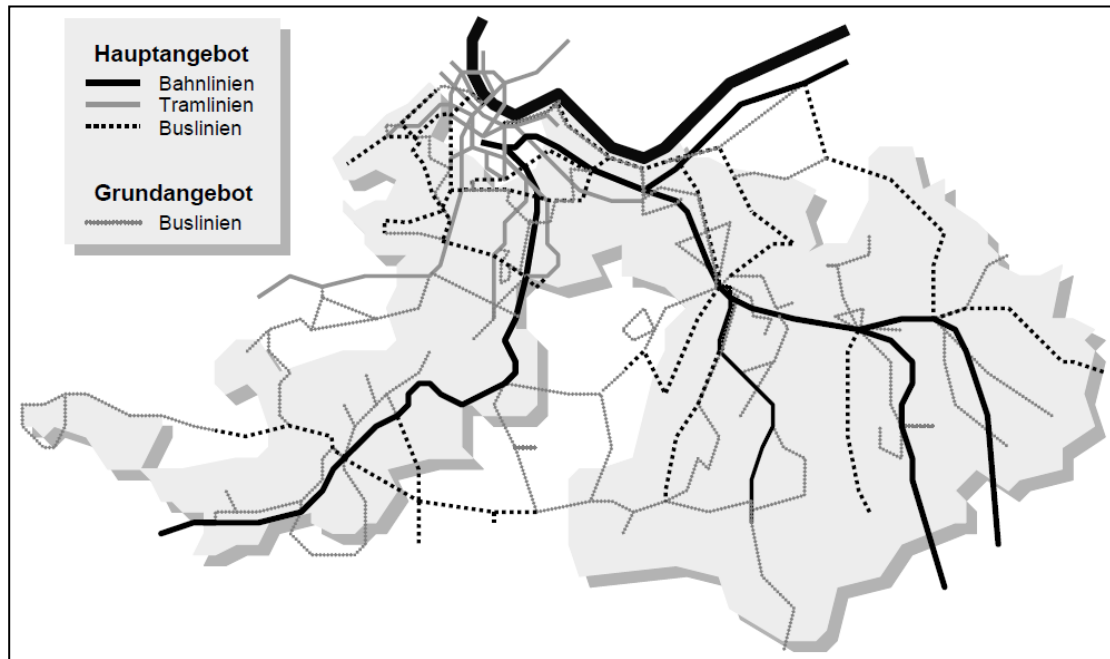


Figur 17 Histogramm der Weglängen unterschieden nach den vier wichtigsten Verkehrszwecken (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung; Basis: 7'147 Wege von Personen mit Wohnort im Kanton BL)

Öffentlicher Verkehr

Die grundsätzliche Ausgestaltung des kantonalen ÖV-Angebots ist im „Dekret über das Angebot im öffentlichen Personennahverkehr (Angebotsdekret)“ geregelt. Dieses definiert zwei Angebotsstufen, das Hauptangebot (A) und das Grundangebot (B). Das Hauptangebot bildet das Basisnetz des öffentlichen Verkehrs. Es sind Linien mit dichtem Angebot, die einen zweckmäs-

sigen Aufbau der Transportkette mit hoher Attraktivität ermöglichen sollen. Das Grundangebot stellt die Minimalerschliessung jeder Gemeinde im Sinne der Mobilitätssvorsorge sicher.



Figur 18 ÖV-Netz unterteilt in Haupt- und Grundangebot (Quelle: Genereller Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr 2014-2017, Vorlage an den Landrat vom 5. Februar 2013).

Die folgende Darstellung zeigt die werktägliche Angebotsmenge gemäss Landratsvorlage für den generellen ÖV-Leistungsauftrag 2014-2017.

Das Spätangebot ist mittlerweile derart ausgebaut, dass 37 Gemeinden (von 86) mit gesamthaft 232'000 Einwohnern von einem Spätangebot mit Ankunft des letzten Kurses nach 24 Uhr profitieren. Nach 23 Uhr werden gar 65 Gemeinden mit 257'000 Einwohnern erreicht. Für einen ländlichen Kanton ist dieses Angebotsniveau vergleichsweise gut.



Figur 19 Werktagsangebot ÖV (Quelle: Genereller Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr 2014-2017, Vorlage an den Landrat vom 5. Februar 2013).

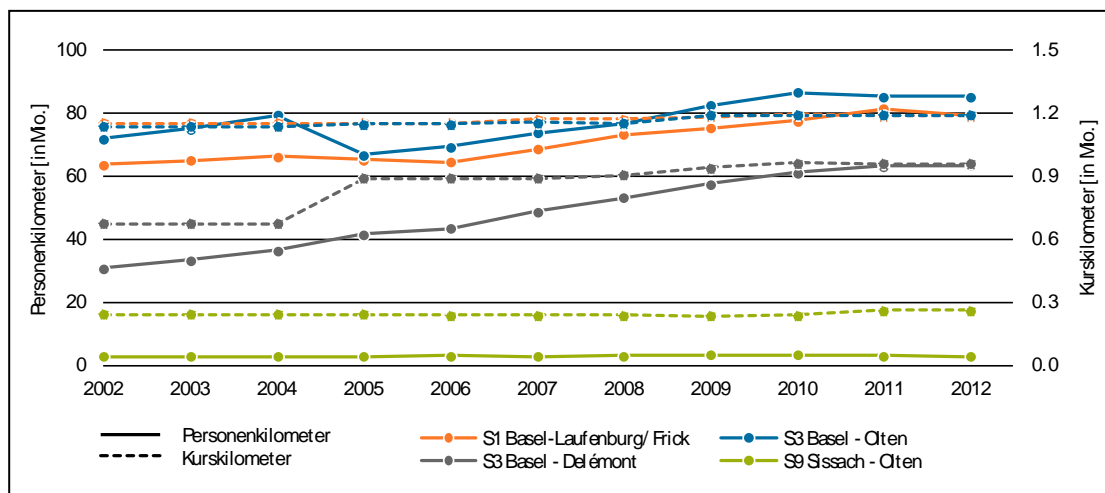
Im **Bahn-Fernverkehr** besteht folgendes Angebot:

- Ergolzthal (Hauensteinlinie): IC- und IR-Halte in Liestal, IR-Halte in Sissach und Gelterkinden, Verbindungen v/n Bern, Luzern und Zürich, Anbindung an inter- und nationalen Nord-Süd-Verkehr
- Laufental: IC-Halte in Laufen, Verbindungen v/n Delémont und Biel
- Rheintal: Auf dem Abschnitt zwischen Basel und Pratteln überlagern sich die Angebote der Hauensteinlinie mit denen der Bözberglinie (Basel – Frick – Brugg – Zürich). Allerdings hält kein Fernverkehrszug in Pratteln oder Muttenz.

Das Angebot der **Regio-S-Bahn** wurde im letzten Jahrzehnt ausgebaut (vgl. Figur 20). Parallel dazu stiegen die Fahrgastzahlen. Die Dynamik ist vor allem im Vergleich zur Nachfrageentwicklung auf den Tramlinien interessant (vgl. Figur 21). Der stärkere Zuwachs auf der S-Bahn verdeutlicht die dahinterliegende strukturelle Entwicklung der Periurbanisierung mit einem stärkeren Bevölkerungswachstum in den ländlichen Räumen und das vorhandene Wachstumspotenzial für den ÖV auf diesen Relationen. Auf den Tramlinien im dichten urbanen Gebiet ist das Fahrgastpotenzial im Vergleich dazu schon eher ausgereizt. Der Einbruch des Verkehrsaufkommens auf der S3 im Jahr 2005 ist auf zusätzliche Fernverkehrshalte in Liestal und Sissach zurückzuführen. Jener auf der S1 im Jahr 2009 durch einen neu eingeführten Fernverkehrshalt in Rheinfelden. Die wichtigsten Änderungen im Angebot waren die Einführung der Flirt-Triebzüge, die Einführung des Halbstundentakts auf der S3 (2001) und die Inbetriebnahme

neuer Haltestellen (Dreispietz, Pratteln Salina Raurica, Rheinfelden Augarten). Unerfreulich ist der Wegfall der grenzüberquerenden S1 zwischen Mulhouse und Laufenburg/ Frick im Jahr 2008 aufgrund der fehlenden Betriebsbewilligung für die Flirt-Triebzüge in Frankreich.

Als aktuelle Herausforderung im S-Bahnbereich sind die während den Hauptverkehrszeiten stark ausgelasteten Beförderungskapazitäten bei gleichzeitig sehr dicht befahrenem Bahnnetz zu beurteilen, welches kaum mehr Möglichkeiten für eine Angebotsverdichtung offen lässt.



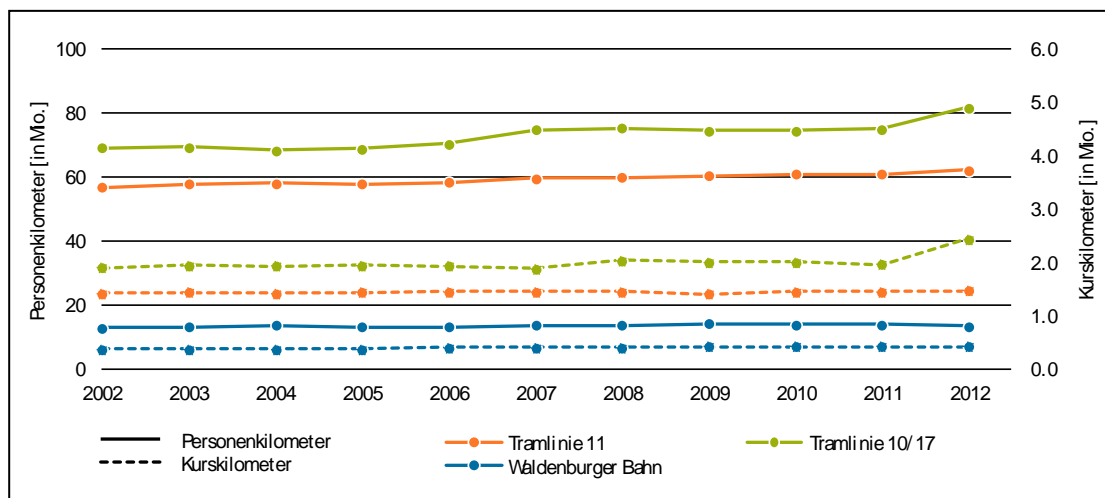
Figur 20 Angebots- und Leistungsentwicklung auf den Linien S1, S3 und S9

Für die Zukunft ist ein Angebotsausbau der erfolgreichen Regio-S-Bahn vorgesehen. Auf den stark belasteten Abschnitten der inneren Agglomeration soll das Angebot vom $\frac{1}{2}$ - hin zum $\frac{1}{4}$ -Stundentakt verdichtet werden. Aufgrund der starken Auslastung des Basler Bahnknotens und seiner Zulaufstrecken sind dafür Infrastrukturanpassungen notwendig. Diese umfassen kapazitätssteigernde Ausbauten der Schieneninfrastruktur in der Basler Ostzufahrt, in Muttenz und Pratteln (Entflechtung), im Ergolzthal (Entflechtung Liestal, Wendegleise in Liestal und Gelterkinden) und im Laufental (Doppelspurausbau).

Als langfristige Vision im Bahnbereich verfolgt die Agglomeration Basel die Realisierung des Projekts Herzstück Regio-S-Bahn Basel. Mit einem Innentunnel zwischen den beiden Bahnhöfen Basel SBB und Badischer Bahnhof könnten S-Bahnen auf direkten Durchmesserlinien ohne Fahrtrichtungsänderung zwischen dem Wiesental bzw. dem Hochrhein und den Schweizer Korridoren verkehren. Die Erreichbarkeit der Basler Innenstadt würde verbessert und das Tramnetz entlastet.

Das **Tram- bzw. Schmalspurangebot** umfasst mehrere Linien zwischen Basel-Stadt und Endpunkten im basellandschaftlichen Umfeld sowie die Waldenburgerbahn. Bei annähernd gleich-

bleibendem Angebot konnte die Linie 11 in den letzten Jahren eine leichte aber konstante Zunahme der erbrachten Transportleistung verzeichnen. Auf der Linie 10/17 stagnierten die Leistungen nach dem Nachfragezuwachs 2007 dagegen eher. Der deutliche Leistungszuwachs im Jahr 2012 ist auf die Einführung des durchgehenden 7.5-Minutentakts zwischen Ettingen und Dornach zurückzuführen. Bei der Waldenburger Bahn sind Angebot und Verkehrsleistung seit einigen Jahren stabil.



Figur 21 Angebots- und Leistungsentwicklung auf den Tramlinien 10/17 und 11 (Daten: von BUD zur Verfügung gestellt, eigene Darstellung).

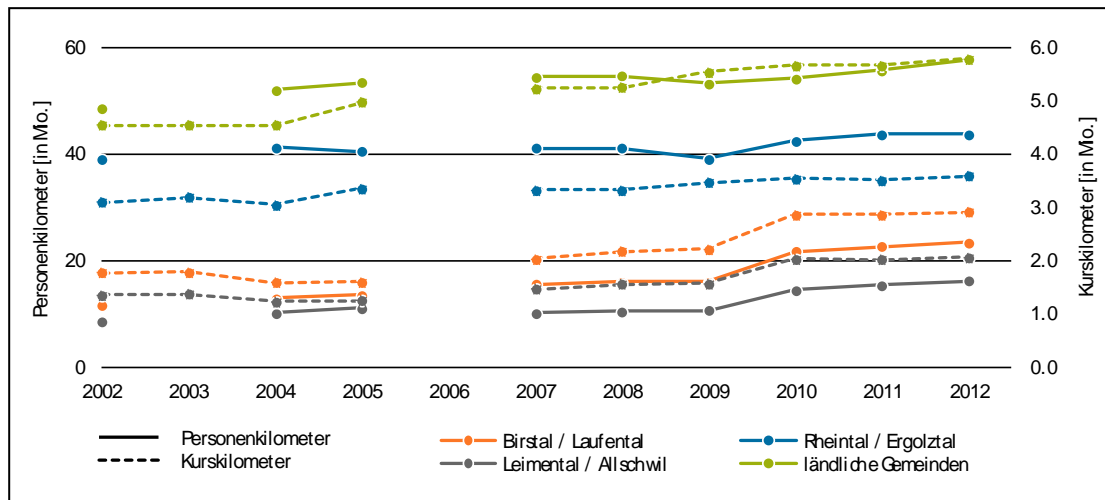
Dem **Busnetz** im Kanton fallen schwerpunktmässig zwei Aufgaben zu. Einerseits funktionieren die Linien im agglomerationsnahen Raum und in den Hauptachsen als Feinverteiler, wobei Ziele abseits der Bahn- und Tramlinien sowie Tangentialbeziehungen bedient werden. Insgesamt werden rund 56% der Kurskilometer im öffentlichen Regionalverkehr⁹ auf der Strasse produziert. Im ländlichen Raum sind die Busangebote Mittel- und Feinverteiler, wobei die Verbindungen zwischen den Gemeinden und die Anbindung an die Zentren und die Bahnhöfe der Hauptachsen im Vordergrund stehen.

Für die folgende Darstellung wurden die Linien von AAGL, BLT und PostAuto den Analyse-räumen zugeordnet¹⁰. Das Bild verdeutlicht, dass Angebot und Verkehrsleistung in den letzten Jahren tendenziell zugenommen haben. Angebotsseitig profitierte v.a. das Birseck durch eine

⁹ Regio-S-Bahnlinien S1/S3/S9, Waldenburgerbahn, Buslinien von AAGL, BLT, PostAuto AG.

¹⁰ Die detaillierte Zuordnung ist im Anhang 1 ersichtlich. Grundsätzlich wurde jede Linie nur einem Analyse-raum zugeordnet, was insbesondere für Linien von Bedeutung ist, die primär den ländlichen Raum bedienen, aber in Liestal, Sissach, Gelterkinden oder Laufen beginnen/enden. Wenige Mehrfachzuordnungen ergeben sich bei den Buslinien in den Räumen Leimental, Birseck, Muttetz/Pratteln. Zudem wurden die AAGL-Linien 70 und 81 sowohl dem Raum Ergolzthal als auch dem ländlichen Raum zuge-rechnet.

Neukonzeption des Angebots im Jahr 2010. Entsprechend hat in diesem Raum auch die Verkehrsleistung am stärksten zugenommen. Im ländlichen Raum und im Ergolztal / Rheintal fiel das Wachstum seit 2007 am geringsten aus, allerdings erholten sich die Fahrgastzahlen von einem Einbruch 2009.



Figur 22 Angebots- und Leistungsentwicklung auf den Buslinien von AAGL, BLT und PostAuto AG, unterschieden nach Grossräumen; fehlende AAGL-Daten für 2003 und fehlende PostAuto-Daten für 2006 (Daten: von BUD zur Verfügung gestellt, eigene Darstellung; Zuordnungen siehe Anhang 1).

In der **Tarifierung** verfolgt der Tarifverbund Nordwestschweiz mit der Einheitszone für das U-Abonnement (=unbegrenzte räumliche Gültigkeit innerhalb des Verbundgebiets) eine in der Schweiz einzigartige Strategie. Zudem wird das U-Abonnement zurzeit durch die Kantone subventioniert. Diese Preisgestaltung macht das U-Abonnement v.a. für Langdistanzpendler attraktiv, im Gegenzug werden Pendler mit kurzen Wegen benachteiligt. Im nationalen Vergleich erreicht der Tarifverbund mit knapp 30% die höchste Abonnementsdichte in der Bevölkerung.

Diesen Erfolg erkaufte sich die Region mit einem hohen **Abgeltungsbedarf**. Aufgrund der tiefen Teuerung wurden die Tarife in den letzten Jahren nur wenig angehoben, obwohl das Angebot ausgebaut wurde. Dadurch stiegen die von der öffentlichen Hand getragenen Abgeltungen in den letzten Jahren auf 62.8 Mio. CHF im Jahr 2013. Gemäss dem 7. generellen Leistungsauftrag sollen die Abgeltungen bis 2017 auf 75.7 Mio. CHF ansteigen. An diesen Kosten beteiligt sich der Bund mit rund 16 Mio. CHF. Mit dem Leistungsauftrag verfolgt der Kanton das Ziel, den Kostendeckungsgrad pro Verkehrsmittel im TNW-Raum im Schnitt zu steigern. Steigerungen beim Abgeltungsbedarf sollen mittels Tarifierhöhungen auf die Verkehrsteilnehmenden überwältzt werden.

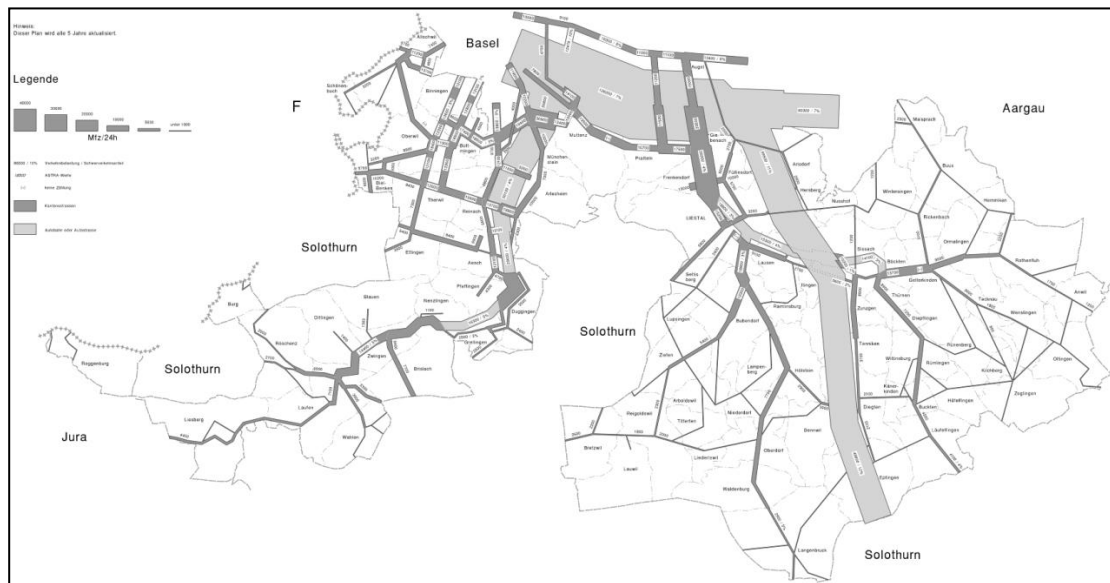
Motorisierter Individualverkehr

Das Strassennetz im Kanton Basel-Landschaft widerspiegelt die Topographie und die Siedlungsstruktur mit leistungsstarken Strassen in den grossen Talachsen und einem maschenartigen Strassennetz im ländlichen Raum zur Sicherstellung der wichtigsten Verbindungen. Die Nationalstrasse A2 ist die wichtigste Strassenachse vom Kanton Basel-Landschaft ins Schweizerische Mittelland. Von Süden her kommend vereinigt sie sich in Augst mit der von Rheinfelden her führenden Nationalstrasse A3 auf dem Abschnitt bis an die Landesgrenze. Aufgrund seiner (Grenz-)Lage und den Korridoren zum Schweizer Mittelland ist der Kanton Basel-Landschaft von erhöhtem Durchgangsverkehr geprägt. Auf den zentralen Basler Autobahnabschnitten der A2/A3 dürfte der Anteil des Durchgangsverkehrs mit Quelle und Ziel ausserhalb der Agglomeration bei etwa 25-30%¹¹ liegen.

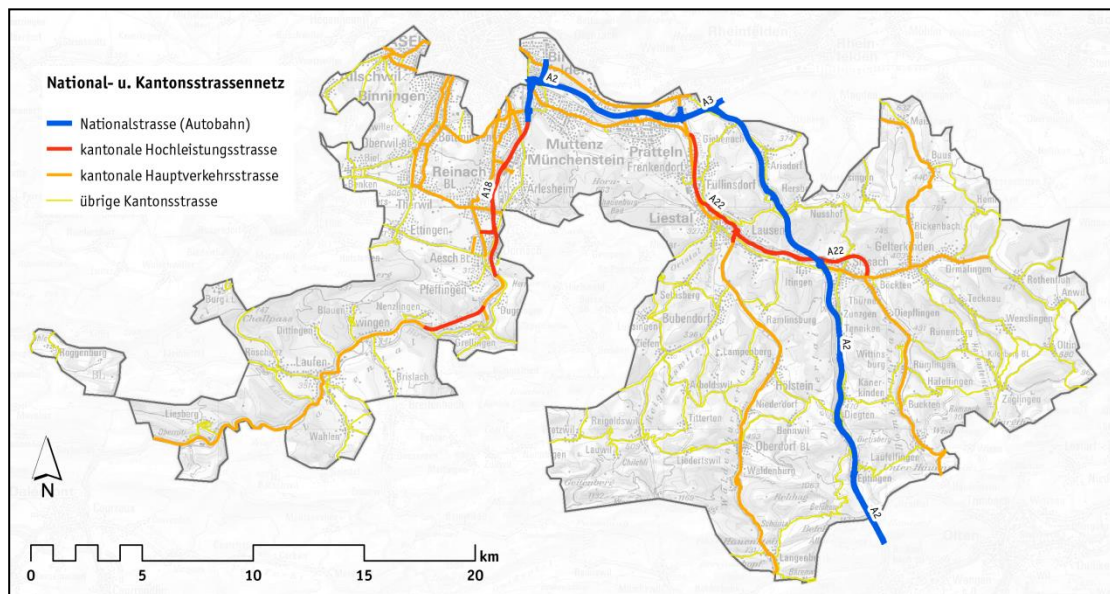
Das Hochleistungsstrassennetz der inneren Korridore der Agglomeration Basel ist auf einzelnen Abschnitten in den Hauptverkehrszeiten bis an seine Kapazitätsgrenzen ausgelastet. Durch den Zusammenfluss der beiden radialen Ströme aus dem Birstal / Laufental (A18), dem Ergolzthal und dem Rheintal (A2/A3) ist – nebst der Strecke von der Verzweigung Augst (A2/A3) bis und mit dem Schwarzwaldtunnel¹² – vor allem der Knoten Hagnau oft überlastet. Figur 25 bestätigt die konstant hohe Belastung auf der A2. Die hohe Belastung in den Spitzenstunden überträgt sich auch HVS-Parallelachsen, beispielsweise in Birsfelden. Die Karte zeigt aber auf der anderen Seite, dass in den letzten 10 Jahren an einigen Querschnitten der Strassenverkehr stagniert. Und die Schwerverkehrsanteile sind auf dem HVS-Netz teilweise sogar rückläufig. Grundsätzlich sind pauschale Aussagen heikel, jede lokale Verkehrssituation hat ihre Besonderheiten. Der Stagnationstrend im Strassenverkehr deckt sich im Allgemeinen aber durchaus mit Untersuchungen zum Gesamtmobilitätsverhalten, wonach in den vergangenen 10 Jahren vor allem der öffentliche (Bahn-)Verkehr nochmals deutlich zugelegt hat.

¹¹ Basis für diese Abschätzung ist eine einfach gehaltene Auswertung der GVM-Quell-Ziel-Matrix für den Referenzzustand 2008, die zwischen Agglomerationsverkehr (=Quelle und/oder Ziel innerhalb der Agglomeration) und Durchgangsverkehr (= Quelle und Ziel ausserhalb der Agglomeration) differenziert und resultierende Anteile auf ausgewählten Strassenachsen betrachtet.

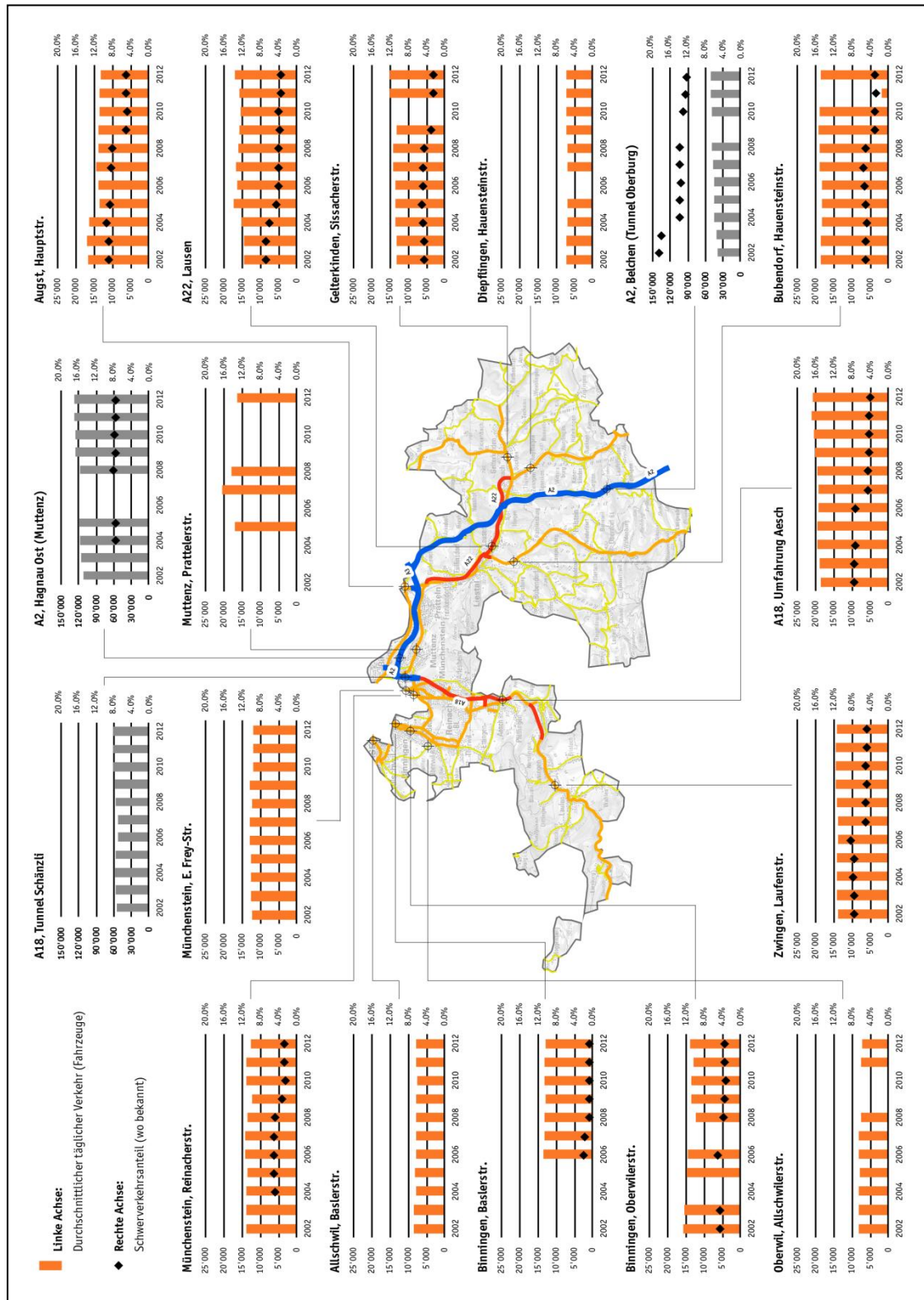
¹² Projekt Strukturverbesserung Osttangente Basel (STOT) im Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz; Problemstufe III (hoch).



Figur 23 Strassenbelastungen; durchschnittlicher Tagesverkehr 2010 (Quelle: Tiefbauamt BL)

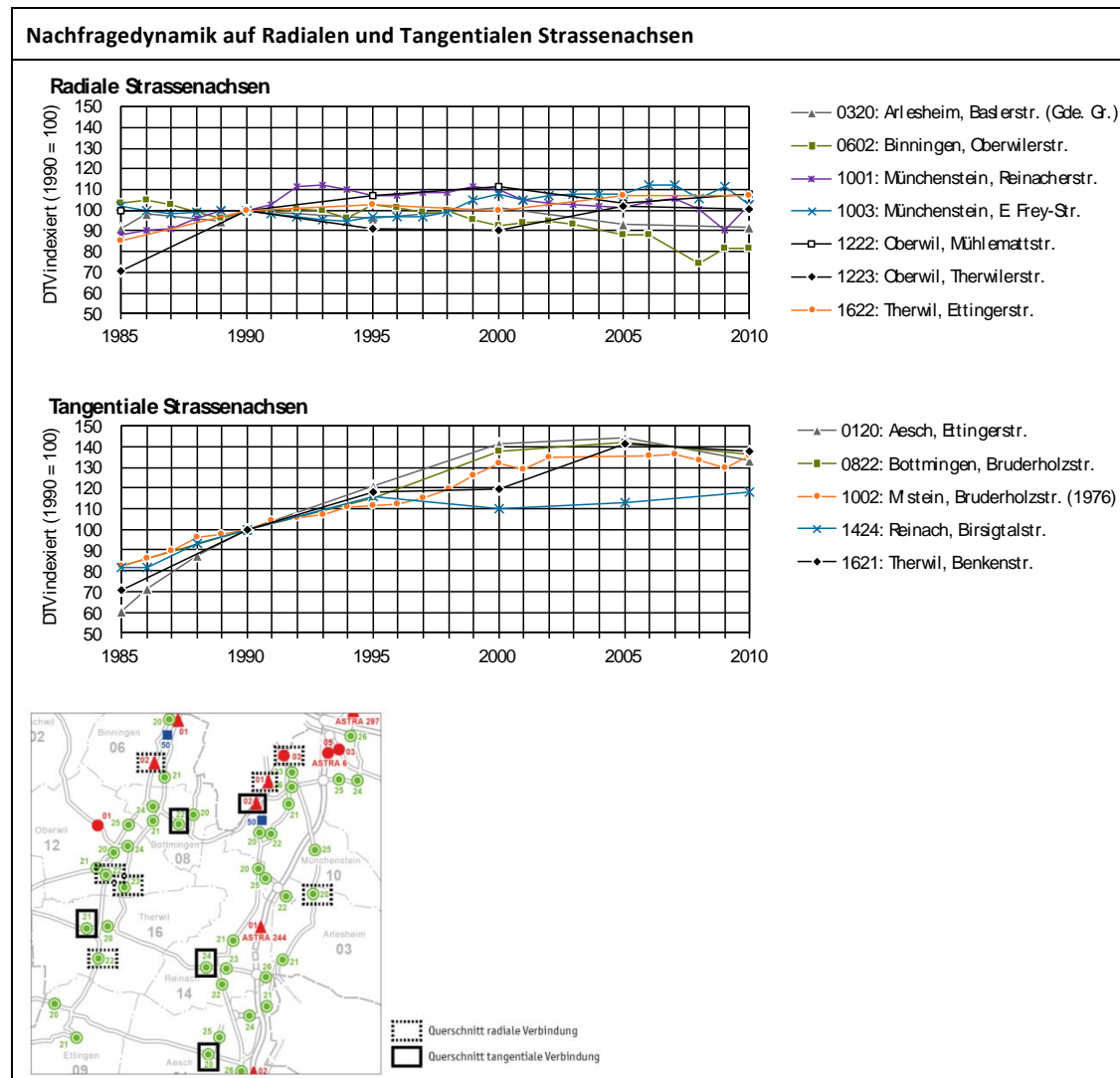


Figur 24 Übersicht National- und Kantonstrassennetz (Geodaten: Tiefbauamt BL, eigene Darstellung)



Figur 25 Dynamik des Strassenverkehrsaufkommens an ausgewählten Zählstellen (Daten: von TBA zur Verfügung gestellt, eigene Darstellung)

Raumstrukturell bedingt sind die Verkehre in Basel-Landschaft grundsätzlich mehrheitlich von radialer Ausprägung zwischen Korridoren und Basel-Stadt. Je stärker sich die inneren Korridore entwickeln, umso bedeutender werden aber auch agglomerationsnahe tangentielle Verbindungen. Am augenfälligsten ist diese Entwicklung zwischen dem Leimental und Birstal. Figur 26 verdeutlicht, wie in diesem Raum das Strassenverkehrsaufkommen auf den tangentialen Achsen in den letzten 25 Jahren deutlich dynamischer zugenommen hat als auf den radialen Achsen. Diese Beobachtung lässt allerdings nicht den Schluss zu, dass tangentielle Quell-Ziel-Verknüpfungen im gleichen Mass gewachsen sind. Ein Teil der Zunahme dürfte auch durch radiale oder bestehende tangentielle Verkehre verursacht sein, die aufgrund der starken Verkehrsbelastungen in Basel-Stadt auf Routen weiter südlich ausweichen. An der verstärkten Dynamik auf zentrumsnahen tangentialen Strassenachsen in der jüngsten Vergangenheit besteht aber kein Zweifel. Aus topografischen Gründen ist diese Entwicklung in den äusseren Agglomerationsgebieten weniger stark zu erwarten.



Figur 26 Nachfragedynamik auf ausgewählten radialen und tangentialen Strassenquerschnitten im Raum Leimental – Birstal (Daten: von BUD zur Verfügung gestellt, eigene Darstellung)

Das Strassengesetz des Kantons verpflichtet die kantonalen Behörden in §43a, Verkehrsstaus zu verhindern bzw. abzubauen und darüber Bericht zu erstatten. Darin werden sogenannte Stauverdachtsstellen erfasst und ausgehend von VSS-Normen die Qualität des Verkehrsablaufs an diesen Stellen beurteilt.

Auf dem Kantonsstrassennetz stehen die folgenden Räume und Strassen mit verkehrlich unbefriedigenden Situationen im Fokus:

- **Raum Birseck und vorderes Leimental:** In diesem dicht besiedelten Raum überlagern sich aufkommensstarke Radial- und Tangentialströme. Dies führt an einzelnen Knoten zu hohen Belastungen verbunden mit Rückstau auf den zuführenden Strassenachsen. Besonders be-

treffen sind die zentralen Knoten in Bottmingen, Therwil und Reinach. In der Strassenbelastungskarte (Figur 23) ist diese Aufkommenssituation gut erkennbar.

- **Rheinfelderstrasse, Ortsdurchfahrt Birsfelden:** Am Birsfelder Ortseingang verengt sich die von Osten herführende zweispurige ausgebaute Rheinfelderstrasse zu einer einspurigen Strasse in städtischer Umgebung. Im Falle eines Verkehrseignisses auf der Autobahn, dient diese Route auch als Ausweichroute, welche jedoch sehr schnell überlastet ist.
- **Allschwil, Ortszentrum:** Die Knoten und Strassen im Ortszentrum sind in den Hauptverkehrszeiten durch Ortsverkehr und regionalen Durchgangsverkehr stark belastet mit entsprechenden negativen Auswirkungen auf die umliegenden Siedlungsgebiete.

In den folgenden Räumen wurden durch Ausbauten bzw. Anpassungen der Strasseninfrastruktur Verbesserungen der verkehrlichen Situation erreicht oder sind zu erwarten:

- **Raum Liestal bis Pratteln:** Der kürzlich abgeschlossene Bau der zweispurigen Hauptstrasse H2 Pratteln – Liestal soll die mit rund 40'000 Fahrzeugen im Tag belastete Rheinstrasse im Raum Frenkendorf / Füllinsdorf um 60-70% entlasten. Die bisher als Hochleistungsstrasse nördlich von Liestal endende H2 wird also solche bis zum Anschluss Pratteln Ost weitergeführt.
- **Sissach:** Der Ende 2006 eröffnete Chienbergtunnel entlastet Sissach vom Durchgangsverkehr zwischen A2 / Ergolzthal und den Räumen Gelterkinden, oberes Baselbiet und Homburgertal.

Veloverkehr

Das im Richtplan definierte Netz der kantonalen Radrouten stammt massgeblich aus den Achtzigerjahren, wurde jedoch regelmässig nachgeführt. Figur 27 zeigt das Netz und den aktuellen Ausbaustand. Längere Netzabschnitte mit fehlendem Ausbau bestehen vor allem in den Baselbieter Seitentälern und im Laufental. Auf den wichtigen Routen entlang der Talachsen bestehen ausserorts in der Regel separate Velofahrwege, innerorts auch häufig Velofahrstreifen. In den Siedlungsgebieten der inneren Korridore sind es eher einzelne fehlende Verbindungen. Handlungsbedarf besteht in der Abstimmung des kantonalen Radroutennetzes mit denjenigen der Nachbarkantone, um eine grenzüberschreitende Netzqualität bzw. -homogenität herzustellen. Dies betrifft sowohl den infrastrukturellen Ausbau als auch die Signalisation. Die Abstimmung erfolgt weitestgehend im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel. Dieses hat ein agglomerationsweites Velo-Haupttroutennetz definiert und die wichtigsten Netzlücken aufgezeigt. Das Velo-Haupttroutennetz wird vom kantonalen Radroutennetz vollständig abgedeckt.

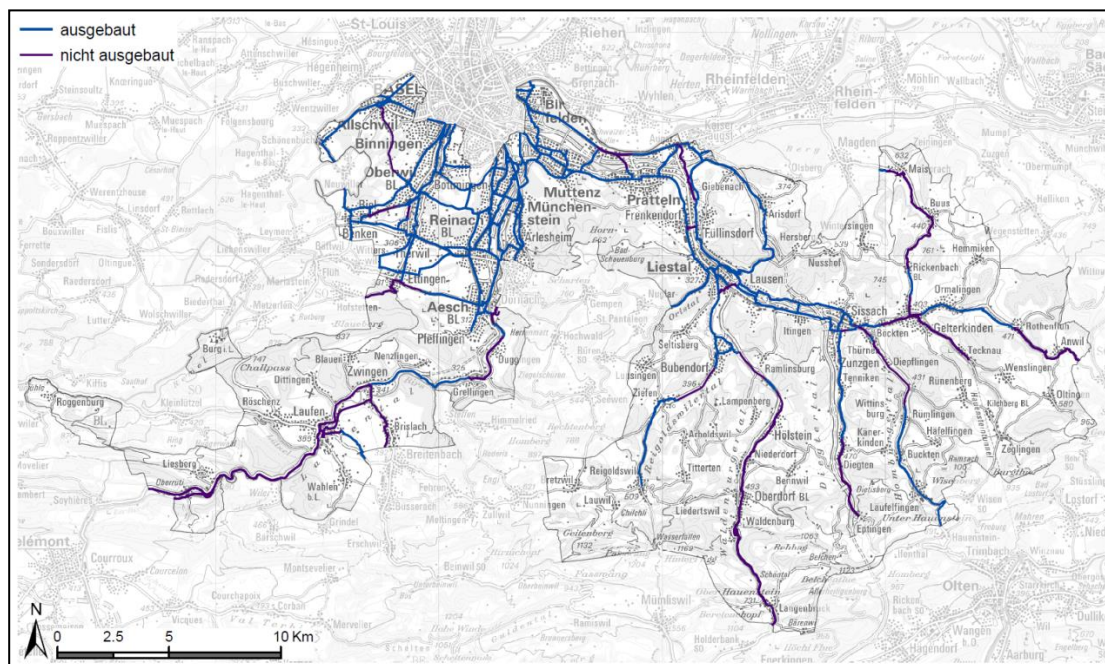


Figure 27 Übersicht kantonales Veloroutennetz nach Ausbaustand (Quelle: Tiefbauamt BL)

Die Sicherstellung eines Velo-Haupttroutennetzes hat oberste Priorität und ist planerisch als Massnahme des Agglomerationsprogramms Basel aufgegleist. In Ergänzung dazu können in dicht besiedelten Gebieten der inneren Korridore Velo-Schnellrouten zweckmässig sein (vor allem auf Pendler abzielend). Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental-Birseck-Allschwil (ELBA) wurden die Möglichkeiten für solche Velo-Schnellrouten für zwei Korridore vertieft untersucht. Erkenntnisse aus ELBA sind:

- In bebauten Gebieten sind die Möglichkeiten für Velo-Schnellrouten aus Platzgründen oft eingeschränkt (v.a. Leimental und Muttenz/Pratteln).
- Velo-Schnellrouten in bebauten Gebieten stehen tendenziell in Konflikt mit vielfältigen Strassennutzungen. Wie stark soll für Velo-Schnellrouten die Funktion von Begegnungszonen oder verkehrsberuhigten Strassen als Spiel- und Aufenthaltsraum eingegrenzt werden?
- Gut ausgebaute Velo-Schnellrouten nützen wenig wenn nicht auch die (subjektiv von Velofahrern sehr negativ empfundenen) Widerstände durch die Verkehrssteuerung bzw. Vortrittsregelung an Knoten berücksichtigt werden. An zahlreichen Knoten im Raum Leimental und Birseck ist der Verkehrsfluss während den Spitzenzeiten aber bereits unbefriedigend. Eine Umwidmung von Knotenkapazitäten zu Gunsten der Velofahrer verschärft solche Probleme. Dadurch ist teilweise die Notwendigkeit für infrastrukturelle Anpassungen (wie bspw. Unterführungen) begründet.

Auf diesem Hintergrund hat für Basel-Landschaft die Fertigstellung eines homogenen Velo-Haupttroutennetzes vor allem mit den Schnittstellen zu den Nachbarkantonen höhere Priorität als Velo-Schnellrouten. Letztere sind im städtischen Kontext und aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive (Örtlichkeiten, an denen alternative ÖV/MIV-Lösungen nicht zweckmässig sind) aber zusammen mit Basel-Stadt weiter zu prüfen.

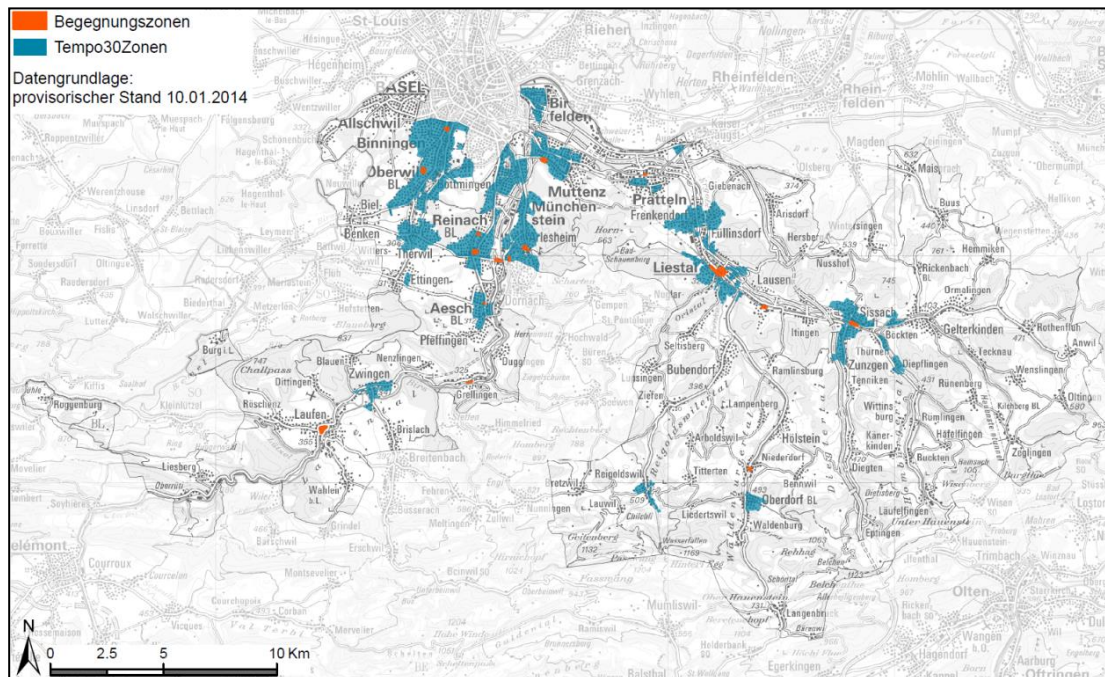
Fussverkehr

Eine kantonsweite, konzise Analyse der Situation im Fussverkehr ist aufgrund der dafür notwendigen kleinräumigen Optik schwierig. Je nach Örtlichkeit erfüllt der Fussverkehr unterschiedliche Funktionen. Dadurch verschieben sich auch die Ansprüche der zu Fussgehenden. Aus planerischer Sicht es deshalb vor allem wichtig zu klären, wo welche Funktionen gefördert werden sollen. Mögliche Funktionen sind:

- Fussverkehr in Ortszentren, Begegnungszonen: In Ortszentren möchten viele zu Fussgehenden gemächlich bummeln können, ohne ständig auf andere Verkehrsmittel Acht geben zu müssen. Direkte Wege sind weniger gefragt, dafür genügend Raum für verschiedene Geschwindigkeiten der Personen. Figur 28 zeigt eine aktuelle Übersicht zu bestehenden Begegnungs- und Tempo 30-Zonen.
- Schulwege: Bei Schulwegen stehen sowohl die objektive Sicherheit der Kinder und Jugendlichen als auch deren Sicherheitsempfinden an erster Stelle. Die Wege sollen auch kleine Kinder führen und sich gegenüber den Fahrbahnen klar abgrenzen.
- Zugänge zum ÖV: Bei Zugängen zum ÖV sind möglichst direkte Verbindungen zwischen den Haltepunkten der ÖV-Linien und den umliegenden Zielen der Reisenden gefragt. Zudem sollen die Zugangswege intuitiv Orientierung vermitteln. Auf Grund ihrer Lage hat die Ausgestaltung dieser Wege in der Regel zugleich eine erhebliche städtebauliche Wirkung.
- Wanderwege: Wander- und Spazierwege dienen Erholungs- und Freizeitnutzungen. Wichtige Ansprüche sind eine attraktive Umgebung, wenig Immissionen und klare Beschilderung.

Die Fusswege werden in der inneren Agglomeration aufgrund der angestrebten Verdichtung eine grössere Bedeutung erhalten. Aufgrund des bereits guten ÖV-Angebots (inkl. U-Abo) in der inneren Agglomeration besteht in der unmittelbaren Zugänglichkeit zu den ÖV-Haltestellen noch ein grosses Potential für die Verbesserung des Gesamtsystems kombinierte Mobilität. Hier sind neben den funktionalen zwingend die städtebaulichen Aspekte zu berücksichtigen, damit eine qualitativ hochwertige, möglichst identitätsstiftende Verdichtung entsteht.

Aktuell bestehen auf kantonaler Ebene wenige Grundlagen und fehlen geeignete Instrumente für eine differenzierte Handhabung und Beurteilung von solchen Funktionen.



Figur 28 Übersicht Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen (Quelle: Tiefbauamt BL)

Kombinierter Verkehr und Nachfragebeeinflussung

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt bisher weder über ein P+R- noch ein B+R-Konzept. Allerdings sollen entsprechende Grundlagen im Anschluss an die Ausarbeitung der Mobilitätsstrategie konkretisiert werden.

Die aktuell vorhandenen **P+R**-Standorte sind meist Angebote der SBB. Aus kantonaler Sicht ist vor allem die Tarifierung an diesen Standorten zu bemängeln. Begrüssenswert wäre eine wohnortabhängige Bepreisung, um P+R v.a. für Bewohner von schlecht mit dem ÖV erschlossenen Gemeinden attraktiver zu machen. Zudem ist eine Standortstrategie nötig. P+R-Standorte sind aufgrund des Potenzials zur Vermeidung von motorisiertem Individualverkehr vor allem im äusseren Agglomerationsbereich bzw. an den Bahnanschlusspunkten sinnvoll. In diesen Räumen wohnen am ehesten Pendler mit wenig attraktiver ÖV-Erschliessung, die bei einem guten kombinierten Angebot auf reine MIV-Fahrten zu gut erschlossenen, zentralen Zielen verzichten.

Im Bereich **B+R** ist das Bild sehr unvollständig. Bislang fehlt dem Kanton eine strategische Handhabung, zumal zahlreiche Aufgaben bei den Gemeinden liegen. Ein bestehendes Problem ist das wilde Abstellen von Velos an einzelnen Standorten aufgrund ungenügender Situationen bei den Veloabstellplätzen. Beeinträchtigungen für Fussgänger und ein negatives Image der Velofahrenden sind Folgen daraus.

Im Bereich des **Mobilitätsmanagements**, das auf Änderungen im Verkehrsverhalten abzielt, verfolgt der Kanton bislang keine Aktivitäten. Einzelne Unternehmen sind im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagement aktiv (z.B. Postauto CH). Zudem gibt es Aktivitäten in einzelnen Gemeinden.

Als Hindernis im Bereich des Mobilitätsmanagements muss die gültige **Parkplatzpflicht** in der Verordnung zum Raumplanungs- und Baugesetz (RBV, Anhang 11/1) beurteilt werden. Das verpflichtende Mindestmass zur Erstellung von Parkplätzen ist selbst mit der Anwendung der Reduktionsfaktoren an ÖV-affinen Standorten immer noch als hoch zu beurteilen. Oft ist selbst in diesem Fall ein Überangebot zu beobachten. Die baselstädtische Parkplatzverordnung verfolgt mit der Vorgabe eines Maximalangebots den entgegengesetzten Ansatz und ermöglicht den Verzicht auf die Parkplatzerstellung.

Die Unzulänglichkeit der RBV ist seit Längerem bekannt und politische Vorstösse (bspw. zu autofreien Siedlungen) zielen regelmässig auf eine Änderung ab, dennoch sind die Bestimmungen zur Parkplatzerstellung weiterhin unverändert gültig.

Über die Bewirtschaftung von öffentlichen Parkplätzen der Gemeinden entscheiden diese selbst, ohne Vorgabe des Kantons. Parkplätze auf Staatsareal werden seit Längerem bewirtschaftet, wobei auch Verwaltungsangestellte des Kantons Parkgebühren bezahlen müssen. Mitte 2012 hat der Kanton die Tarife für das Parkieren auf Staatsareal erhöht.

Güterverkehr

Die Region Basel ist ein Güterlogistik-Standort von nationaler Bedeutung. Aufgrund der verkehrlichen Lage am Ende der Rhein-Wasserstrasse und an der europäischen Nord-Süd-Achse konzentrieren sich in Basel Einrichtungen für den Güterumschlag zwischen den verschiedenen Verkehrsträgern sowohl im regionalen, nationalen als auch im grenzüberschreitenden Verkehr.

Auf basellandschaftlichem Boden liegen diese flächenintensiven Nutzungen v.a. im Gebiet nördlich von Muttenz und Pratteln. Zu erwähnen sind insbesondere die beiden Rheinhäfen in Birsfelden und Muttenz sowie bahnseitig der Rangierbahnhof in Muttenz. Aktuell laufen Planungen der SBB Cargo für ein neues Containerterminal in Basel Nord sowie einen neuen LKW-Terminal in Muttenz. Für den Kanton Basel-Landschaft ist die Trimodalität mit Rheinschifffahrt, Schiene und Strasse als Chance zu werten. Der Kanton hat ein Interesse daran, dass ein möglichst hoher Teil des Hinterlandverkehrs von und zu den Rheinhäfen auf der Schiene stattfindet. Dafür sind jedoch die erforderlichen Kapazitäten (Strasse und Schiene) zu schaffen bzw. Engpässe zu beheben. Dabei geht es aber nicht nur um die unmittelbaren Anschlusskapazitäten, sondern auch um die generell knappen Trassen im Nord-Süd-Schienenverkehr. Die entsprechenden Ausbauvorhaben (Stichwort: dritter Jura-Durchstich) sind von grosser langfristiger Bedeutung, damit Personen- und Güterverkehr sich weiter entwickeln können.

Für die kleinräumige Güterversorgung in den einzelnen Kantonsteilen ist die Strasse als Verkehrsträger unverzichtbar. Besonders wichtig ist die Zugänglichkeit von Ortskernen. Ortskerne mit starkem Einfluss des LKW-Verkehrs sind Laufen, Augst, Aesch und Zwingen.

2.4. Ver- und Entsorgung

Im Bereich der Versorgung mit Trinkwasser, Elektrizität und Telekommunikation verfügt der Kanton Basel-Landschaft über eine gut ausgebaute Infrastruktur. Trinkwasser- und Elektrizitätsversorgung erfolgen weiterhin durch die öffentliche Hand bzw. staatsnahe Betriebe. Der Telekommunikationsmarkt ist mittlerweile in der ganzen Schweiz liberalisiert.

Der Schutz des Grundwassers ist für die langfristige Trinkwasserversorgung eine Daueraufgabe der Raumplanung. Siedlungsdruck und verstärkte Bauaktivitäten im Untergrund (Siedlung und Verkehr) führen dazu, dass trotz hohem Stand in Sachen quantitativem Grundwasser und Gewässerschutz die Herausforderungen zunehmen. Besonders die strategischen Grundwasserschutzzonen in den inneren Korridoren sind einem konstanten Interessensdruck für eine bauliche Nutzung ausgesetzt. Mit dem erhöhten Verdichtungsanspruch in den inneren Korridoren gemäss vorliegendem Raumkonzept sind die bestehenden Objektblätter in den Themenfeldern der Wasserversorgung (Grundwasserschutz) und -entsorgung im Rahmen der Richtplanrevision zu überprüfen.

Als Grundlage für die zukünftige Energieversorgung hat der Kanton die Energiestrategie 2012 erarbeitet. Diese zielt auf eine nachhaltigere, ökologischere aber auch sicherere und wirtschaftliche Energieversorgung in den Bereichen Strom und Wärme. Einerseits soll der Energieverbrauch durch eine verbesserte Energieeffizienz gesenkt werden, andererseits in der Stromversorgung der Fokus stärker auf hiesige Ressourcenvorkommen gerichtet werden (Ziel 40% erneuerbare Energiequellen bis 2030). Die Totalrevision des neuen Energiegesetzes wurde 2014 einer Vernehmlassung unterzogen. Die Inkrafttretung ist per 1. Januar 2016 vorgesehen.

Mögliche Auswirkungen auf den Siedlungs- und den Landschaftsraum ergeben sich einerseits durch den Bau oder Ausbau von Elektrizitäts-, Kommunikations- und Gasleitungen, andererseits aber auch durch neue Produktionsanlagen zur Energiegewinnung. Der letzte Punkt ist auf dem Hintergrund der beabsichtigten stärkeren Nutzung erneuerbarer Ressourcen besonders relevant.

Hinsichtlich des Materialabbaus verfolgt der Kanton eine dezentrale Strategie mit einem an die Grösse des Abbaus angepassten Bewilligungsverfahren. Zurzeit gibt es im Kanton mehrere verhältnismässig kleine Abbaustandorte. Grosse Kiesabbaustandorte sind weiterhin nicht vorgesehen (mit Ausnahme einer allfälligen Erweiterung der Muttенzer Hard).

Im Bereich der Entsorgung ist der Bedarf an Deponiestandorten für Bauschutt und unverschmutztem Aushub nicht gedeckt. Ein grosser Teil der anfallenden Mengen wird in den süd-deutschen Raum und ins Elsass exportiert. Die Standortevaluation verfolgt einen grundsätzlich regionalen Ansatz (Vermeidung von Transporten durch den Kanton). Für die Region Basel-Laufen-Thierstein-Dorneck konnte mit den Kantonen BS und SO eine gemeinsame Deponiestandortsuche im Jahr 2014 abgeschlossen werden. Für den oberen Kantonsteil wurde eine gleichartige Standortevaluation gestartet.

2.5. Regionale und überregionale Zusammenarbeit

Regionale Planung

Mit der grundeigentümerverbindlichen Nutzungsplanung in der Zuständigkeit der Gemeinden ist die Raumplanung in der Schweiz und damit auch im Kanton Basel-Landschaft sehr kleinräumig ausgerichtet. Die Aktions- und Wirkungsradien der Bevölkerung und der Gemeinden sind allerdings in einen regionalen Kontext eingebettet. Die räumlichen Verknüpfungen zwischen Wohnen, Arbeit, Freizeit, Bildung oder Einkauf bilden funktionale Räume, die über Gemeindegrenzen hinaus greifen. Die Raum- und Verkehrsentwicklung erfordert deshalb eine überkommunale Sichtweise.

Obwohl eine gemeindeübergreifende Kooperation in Teilbereichen etabliert ist (z.B. Spitex, Schulkreise, Gewerbevereine), besteht im Bereich der Raum- und Verkehrsentwicklung noch erheblicher Handlungsbedarf. Eine institutionalisierte regionale Raumplanung ist bisher nicht etabliert.

Im Rahmen des Prozesses „Avenir BL-Gemeinden“ beabsichtigen die Gemeinden eine Stärkung der überkommunalen Zusammenarbeit. An der Tagsatzung vom 2. November 2013 wurde die funktionale Abgrenzung von regionalen Teilräumen intensiv diskutiert. Aktuell planen die Gemeinden, möglichst „multifunktionale Zusammenarbeitsregionen“ abzugrenzen, wobei je nach Themengebiet "Doppelmitgliedschaften" denkbar sein sollen. D. h. die Gemeinden sollen zwar einer bestimmten Zusammenarbeitsregion angehören, sich aber im Sinne eines adäquaten Betrachtungsperimeters themenorientiert in einzelne Projekte der Nachbarregion miteinbringen können. Die Zusammenarbeitsregionen könnten dereinst die heute an Bedeutung verlierenden Administrativbezirke ablösen.

Unabhängig von regionalen Handlungsräumen lässt sich zunächst eine Zweiteilung des Kantons bezüglich der grundsätzlichen Ausgangslage feststellen:

- **Urbane und suburbane Gemeinden in den Haupttalachsen:** In diesen Räumen konzentriert sich schwerpunktmässig die demografische und wirtschaftliche Entwicklung. Spezifische

Herausforderungen sind gemeindeübergreifende Ortsplanungen, eine koordinierte Industrie- und Gewerbeflächenentwicklung, die Bewältigung der hohen Verkehrsnachfrage und die Verdichtung und Erneuerung bestehender Siedlungen.

- **Ländliche Gemeinden:** Die Kleingemeinden in den Seitentälern und auf den Jurahöhen sind durch ihre periphere Lage abseits der verkehrlichen Hauptachsen gekennzeichnet. Der kantonale Finanzausgleich mildert strukturelle Nachteile, gleichzeitig besteht aber keine schlagkräftige überkommunale Zusammenarbeit in raumplanerischen Fragen. Für die Identität des Kantons ist es aber zentral, die Entwicklung der ländlichen Gemeinden in den Fokus zu nehmen und die kantonale Raumplanung auch aus Sicht der ländlichen Räume zu entwerfen. Ein Nachteil ist bisher das Fehlen von interkommunalen Ausgleichssystemen oder Planungsinstrumenten, beispielsweise bei der Zusammenlegung von Industrie- und Gewerbezonan an geeigneten, zentralen Standorten.

Agglomerationsprogramm

Mit den Agglomerationsprogrammen fördert der Bund die Infrastrukturentwicklung in den Agglomerationen. Im Rahmen des Agglomerationsprogramms wurde ein räumliches Zukunftsbild ausgearbeitet. Dieses differenziert folgende Räume mit daran geknüpften strategischen Entwicklungsabsichten: Kernstadt, Innere Korridore, Äussere Korridore (inkl. Regionalzentren) und Übriges Siedlungsgebiet.

Die im Agglomerationsperimeter liegenden basellandschaftlichen Kantonsteile umfassen grosse Gebiete in den inneren Korridoren (Allschwil, vorderes Leimental, Birstal, Raum Muttenz bis Liestal), äusseren Korridore (hinteres Ergolzthal ab Lausen bis Gelterkinden, Laufental zwischen Duggingen und Laufen) und als übriges Siedlungsgebiet klassierte ländliche Gemeinden.

2.6. Überblick raumplanerische Herausforderungen Basel-Landschaft

Regionale und überregionale Zusammenarbeit

- **Institutionalisierung der regionalen Zusammenarbeit:** Die gemeindeübergreifende Raum- und Verkehrsplanung ist im Kanton Basel-Landschaft bisher nicht etabliert. Im Rahmen des Prozesses „Avenir BL-Gemeinden“ haben die basellandschaftlichen Gemeinden ihren Willen zur verstärkten interkommunalen Zusammenarbeit bekräftigt und die Frage zweckmässiger Raumabgrenzungen intensiv diskutiert. Die vorgeschlagenen regionalen Handlungsräume müssen sich zukünftig im politischen Alltag bewähren. Aus kantonaler Sicht besteht ein Interesse an einer Institutionalisierung der Zusammenarbeit in diesen Räumen. Die gesetzlichen Grundlagen dazu müssen noch in Kraft gesetzt werden (Entwurf Gemeindestrukturengesetz).
- **Festigung der trinationalen Zusammenarbeit im Agglomerationsprogramm Basel:** Grossräumig ist für Basel-Landschaft die Zusammenarbeit in der grenzüberschreitenden Agglomeration Basel von zentraler Bedeutung, insbesondere im Agglomerationsprogramm zur grossräumigen Abstimmung von Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Die Zusammenarbeitsformen von Trägerschaft und Fachgremien sind zu festigen und die gebietsspezifischen Interessen noch stärker aufeinander abzustimmen. Die Tätigkeiten sind mit dem Trinationalen Eurodistrict Basel (TEB) gut abzustimmen.

Siedlung

- **Urbane und semiurbane Räume – qualitativ hochstehende Siedlungsverdichtung:** Das Bevölkerungswachstum und die anhaltende Zunahme des Wohnflächenkonsums pro Person sind die beiden Gründe für die Nachfrage nach zusätzlichen Siedlungsflächen und einer tendenziellen Abnahme der Einwohnerdichte. Im Interesse einer haushälterischen Bodennutzung ist dieser Entwicklung mit Verdichtung entgegenzuwirken. Dabei verfügen die Gemeinden der inneren Korridore über ausreichend BGF-Innenreserven. Die Aktivierung dieser Reserven, so lehrt die Erfahrung der letzten Jahre, bedingt allerdings ein aufwändiges Engagement der Raumplanung in partizipativen Prozessen mit Beteiligung von Gemeinden, Grundeigentümern und Investoren. Nur so können die Vorbehalte gegenüber Verdichtung und Verstädterung überwunden werden, rein normative Regelungen reichen nicht. Damit die Nachfrage vermehrt in die Gebiete der inneren Korridore gelenkt werden kann, gewinnt die qualitative Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsraumgestaltung an Bedeutung.
- **Äussere Korridore und ländliche Räume – Entwicklungschancen nutzen und Regionalzentren stärken:** Aktuell konzentriert sich die räumliche Entwicklung stark auf die Gemeinden

im Umfeld von Basel. Zur Vermeidung einer einseitig auf die Agglomeration Basel ausgerichteten Raum- und Verkehrsentwicklung besteht vor allem in Gemeinden der äusseren Korridore der Bedarf an eigenständigen Teilräumen mit starken Regionalzentren, welche regionale Arbeitsplätze und Grundversorgung sichern. Für den ländlichen Raum muss die Raumstrategie die Voraussetzungen schaffen, dass eine weitere Entwicklung möglich ist und die Chancen verstärkt genutzt werden können. In regionalen Entwicklungskonzepten gilt es die entsprechenden Strategien zu konkretisieren. Dabei sind insbesondere die lokalen Arbeitsplätze, der Erhalt attraktiver Landschaften und die Abstimmung zwischen Freizeitgestaltung und Land-/ Waldwirtschaft wichtig.

- **Wirtschaftsräume und Arealentwicklung:** Die Bereitstellung eines ausreichenden Flächenangebots für die Wirtschaft ist eine grundlegende Voraussetzung zur Sicherstellung des kantonalen Wohlstands und der regionalen Eigenständigkeit. Handlungsbedarf besteht beim Angebot zusammenhängender Flächen für mittlere und grössere Betriebe und bei der Umnutzung nicht mehr genutzter Gebiete. Dabei stehen Mischnutzungen oft im Vordergrund. Aber auch reine Arbeitsplatzgebiete sind zu sichern. Bei arbeitsplatz- und verkehrintensiven Nutzungen besteht die Herausforderung in einer möglichst attraktiven ÖV-Erschliessung.

Natur und Landschaft

- **Kulturlandverlust:** Das Siedlungsflächenwachstum und der Bau von Verkehrsinfrastrukturen sind Treiber für den anhaltenden Kulturlandverlust. Dessen Eindämmung bleibt eine Daueraufgabe der Raumplanung.
- **Zunehmender Nutzungsdruck:** Durch Land- und Waldwirtschaft, Freizeit- / Erholungsnutzungen und Infrastrukturausbau ist die Landschaft einem zunehmenden Nutzungsdruck ausgesetzt. Die Entwicklungsgebiete der inneren (und tlw. äusseren) Korridore sind davon stärker betroffen als die übrigen ländlichen Gebiete. Auch innerhalb einzelner Nutzungen nehmen die Konfliktpotenziale zu (z.B. verschiedene Freizeit- und Erholungsformen im Wald).
- **Freiraumgestaltung in dichten Siedlungsgebieten:** In urbanen Gebieten der inneren Korridore, wo der direkte Zugang zu grösseren Landschafts- und Naturräumen eingeschränkt ist, sind attraktiv gestaltete Grün- resp. Freiräume immer wichtiger.
- **Fragmentierung, abnehmende biologische und landschaftliche Vielfalt:** In den dicht besiedelten Gebieten äussert sich der Kulturlandverlust insbesondere in der Zerschneidung und Fragmentierung verbleibender Landschaftsräume. Deswegen und auch wegen des zunehmenden Nutzungsdrucks nimmt die biologische und landschaftliche Vielfalt gesamthaft noch immer ab.

Verkehr

- **Abstimmung Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung:** Die Siedlungsentwicklung in Gebiete bester Verkehrserschliessung zu lenken, insbesondere entlang den S-Bahn- und Tramlinien, bleibt eine zentrale raumplanerische Herausforderung. Hinzu kommt die Abstimmung zwischen den Verkehrsträgern. Vor allem die Abstimmung zwischen Bahn-, Bus- und Tramangeboten und die Integration multimodaler Angebote (P&R, B&R) im Sinne von ÖV-Drehscheiben ist auf dem Hintergrund eines insgesamt hohen Ausbaustandards im basellandschaftlichen Verkehrsangebot immer wichtiger. Zugleich ergeben sich daraus zahlreiche städtebauliche Chancen.
- **Sicherstellung Funktionsfähigkeit übergeordnetes Strassennetz:** Die Kapazitätsengpässe auf dem HLS-Netz reduzieren dessen Entlastungswirkung und erhöhen damit den verkehrlichen Druck auf das untergeordnete Strassennetz. Neben gezielten Engpassbeseitigungen ist ein Verkehrsmanagement, insbesondere an den Schnittstellen der verschiedenen Strassenkategorien gefragt, das eine optimale Ausnutzung der Strassenkapazitäten sicherstellt. Die Kapazitätsengpässe auf dem Kantons- und Gemeindestrassennetz haben eher räumlich und zeitlich lokalen Charakter. Die Herausforderung besteht auch hier über Steuerungsmassnahmen möglichst den Verkehrsfluss zu gewährleisten ohne neue Kapazitäten (und Mehrverkehr) zu schaffen. Punkto Finanzierung gewinnt auf dem Hintergrund der immer intensiveren Nutzung der Strasseninfrastruktur der Substanzerhalt an Bedeutung.
- **Ausbau Regio-S-Bahn und Tramnetz als Rückgrat der Siedlungsentwicklung:** Im öffentlichen Verkehr ist der Angebotsausbau der Regio-S-Bahn auf einen ¼h-Takt in den inneren Korridoren geplant. Die Herausforderung besteht in der zeitnahen Realisierung der dafür notwendigen Infrastrukturausbauten im Basler Bahnknoten und auf den Zulaufstrecken. Beim Ausbau der Regio-S-Bahn sind die Zersiedlungseffekte zu beachten. Die weitere Entwicklung soll möglichst konzentriert um die Bahnhöfe erfolgen. Der weitere Ausbau des Tramnetzes ist insbesondere auf Achsen ohne S-Bahn (Leimental / Allschwil) und zur Erschliessung neuer Entwicklungsgebiete von grosser Bedeutung (v.a. Dreispitz und Salina Raurica).
- **Weiterentwicklung Veloroutennetz:** Das kantonale Veloroutennetz gilt es weiterzuentwickeln und neuen Bedürfnissen, bspw. denen von Elektro-Velofahrer, anzupassen. Damit das Velo in urbanen Gebieten künftig vermehrt eine Rolle als echte Alternative zu MIV und ÖV spielen kann, müssen die Routen sicher, direkt und schnell befahrbar sein.
- **Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität:** Die kombinierte Nutzung verschiedener Verkehrsmittel fördert einen nachhaltigen und situationsgerechten Verkehrseinsatz. Die Digitalisierung und Vernetzung des Alltags unterstützt dies. Das aktuelle Angebot an den Schnittstellen zwischen Fuss- und Veloverkehr und ÖV (B+R) sowie zwischen MIV und ÖV (P+R) ist uneinheitlich. Für den Kanton besteht die Herausforderung, das Angebot durch

qualitätsvolle Ausgestaltung und Vereinheitlichung der Infrastruktur als auch durch eine verbesserte Information (zu vorhandenen Abstellplätzen, Fahrplänen, Echtzeit-Reiseinformationen, etc.) attraktiver zu gestalten.

Ver- und Entsorgung

- **Grundwasserschutz und Trinkwasserversorgung:** Der Schutz des Grundwassers ist für die langfristige Trinkwasserversorgung eine Daueraufgabe der Raumplanung. Siedlungsdruck, verstärkte Bauaktivitäten im Untergrund (Siedlung und Verkehr) sowie der Verdichtungsanspruch in den inneren Korridoren führen dazu, dass die Herausforderungen im Bereich Wasserversorger- und Entsorgung zunehmen. Die entsprechenden Richtplan-Objektblätter gilt es zu prüfen.
- **Nachhaltige Energieversorgung und Landschaftsschutz:** Grössere Infrastrukturbauten und –anlagen mit starker Standortgebundenheit sind seit jeher eine raumplanerische Herausforderung. Mit der Ausrichtung der Energieversorgung auf einen nachhaltigeren und ökologischeren Pfad dürfte diese Herausforderung an Gewicht gewinnen. Dies betrifft die Weiterentwicklung der bestehenden Infrastrukturnetze (Strom, Gas etc.) und mögliche neue Bauten und Anlagen zur Energieproduktion. Bereits Gegenstand sind die Herausforderungen bei der Diskussion um mögliche Standorte für Windkraftanlagen. Solche Projekte erfordern eine Abwägung des erwünschten Landschaftsschutzes und eine möglichst sorgfältige Eingliederung in die Umgebung.
- **Deponiestandorte:** Im Bereich der Entsorgung ist der Bedarf an Deponiestandorten für Bauschutt und unverschmutzten Aushub nicht gedeckt. Ein grosser Teil der anfallenden Mengen wird in den süddeutschen Raum exportiert. Die Standortevaluation verfolgt einen grundsätzlich regionalen Ansatz (Vermeidung von Transporten durch den Kanton), ist aber noch nicht abgeschlossen.

Fazit und regionale Verortung

Die massgebende Herausforderung für das Raumkonzept Basel-Landschaft bleibt die Steuerung der Nachfrage nach zusätzlichen Siedlungsflächen in Verbindung mit der hohen individuellen Mobilität. Die Lenkung dieses Wachstums ist deshalb gefragt, um dem Zersiedelungstrend der letzten Jahrzehnte entgegenzuwirken und die vorhandenen Infrastrukturen optimal auszulasten. In urbanen und suburbanen Gebieten rücken die Verdichtung und die zeitgemässe Umgestaltung der bestehenden Siedlungen in den Vordergrund. Der Ausgleich der unterschiedlichen regionalen und kommunalen Entwicklungspotenziale in Form überkommunaler Ausgleichsmechanismen wird zudem ein wesentliches Thema sein.

Die folgende Übersicht fasst die zentralen raumplanerischen Herausforderungen nach regionalen Handlungsräumen zusammen:

Synthese Herausforderungen						
Herausforderung	Leimental	Birstal	Laufental	Rheintal-Hölften	Liestal / Frenkental	Oberes Baselbiet
REGIONALE PLANUNG UND KOORDINATION						
Institutionalisierung der überkommunalen Zusammenarbeit in regionalen Handlungsräumen						
Festigung der trinationalen Zusammenarbeit im AP Basel						
SIEDLUNG						
Urbane und suburbane Räume – qualitativ hochstehende Siedlungsverdichtung						
Äussere Korridore und ländliche Räume – Entwicklungschancen nutzen und Regionalzentren stärken						
Wirtschaftsräume und Arealentwicklung						
NATUR UND LANDSCHAFT						
Allgemeiner Kulturlandverlust						
Zunehmender Nutzungsdruck						
Freiraumgestaltung in dichten Siedlungsgebieten						
Fragmentierung, abnehmende biol. und landschaftl. Vielfalt						
VERKEHR						
Abstimmung von Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung						
Sicherstellung Funktionsfähigkeit übergeordnetes Strassennetz						
Ausbau Regio-S-Bahn u. Tramnetz als Rückgrat der Siedlungsentw.						
Weiterentwicklung Veloroutennetz						
Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität						
VER- UND ENTSORGUNG						
Grundwasserschutz und Trinkwasserversorgung						
Nachhaltige Energieversorgung und Landschaftsschutz						
Deponiestandorte						

Tabelle 8 Herausforderungen: Einschätzung des Handlungsbedarfs in den regionalen Handlungsräumen (mässiger Handlungsbedarf, mittlerer Handlungsbedarf, hoher Handlungsbedarf). Es handelt sich jeweils um eine relative Einschätzung gegenüber den anderen Handlungsräumen ohne absolute Beurteilung des Handlungsbedarfs.

3. Raumentwicklungsstrategie

Im Folgenden werden entlang der vom Bund geforderten Mindestinhalte¹³ die Aussagen des kantonalen Raumkonzepts festgelegt und erläutert. Jeweils zu Beginn der Unterkapitel werden Formulierungen für → „Planungsgrundsätze“ und „Planungsanweisungen“¹⁴ vorgenommen.

3.1. Leitsätze der räumlichen Entwicklung

→ **Planungsgrundsatz:** Die räumliche Entwicklung im Kanton Basel-Landschaft orientiert sich an sechs Leitsätzen. Diese verfolgen das übergeordnete Ziel einer nachhaltigen Entwicklung sowie das spezifische raumplanerische Ziel der haushälterischen Nutzung des Bodens und der Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten (RPG Art. 1).

Leitsatz 1: Der Kanton Basel-Landschaft fördert mit einem geeigneten Flächenangebot die Wirtschaftsentwicklung und wahrt dabei seine Attraktivität als Wohnstandort.

Erläuterung: Der Kanton will mit dem Raumkonzept auch für künftige Generationen einen attraktiven Lebens- und Wirtschaftsraum sicherstellen. Mit Massnahmen der Raumplanung lassen sich auch Standortfaktoren wie Wohnqualität, Kulturlandschutz, Kultur- und Freizeitangebote oder Sicherheit im öffentlichen Raum beeinflussen. Der Kanton Basel-Landschaft soll ein Kanton mit abwechslungsreichen Siedlungsstrukturen in enger Beziehung zur Landschaft bleiben.

Zur Sicherstellung der kantonalen Wertschöpfung und der regionalen Eigenständigkeit muss die Wohnraumentwicklung mit einem geeigneten Flächenangebot für die Wirtschaft verknüpft sein. Um mittel- und langfristig ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Wohn- und Arbeitsnutzungen sicherzustellen, hat der Schutz von strategischen Arbeitszonen eine hohe Bedeutung. Vorrangig zu entwickeln sind die im Richtplan definierten Entwicklungsschwerpunkte in Bahnhofsgeländen (Richtplankapitel S1.4) sowie die Arbeitsgebiete von kantonomer Bedeutung (S3.1).

Für die wirtschaftliche Entwicklung sind auch funktionierende Verkehrsnetze zentral. Der Kanton setzt sich für genügende Kapazitäten auf dem übergeordneten Netz ein (Autobahnen,

¹³ ARE „Ergänzung des Leitfadens Richtplanung“, Entwurf für das Vernehmlassungsverfahren, August 2013.

¹⁴ Behördenverbindlicher Teil des neuen Richtplankapitels Raumkonzept BL. Im Gegensatz zu den Herausforderungen in Kapitel 2, dessen Essenz als nicht-behördenverbindlicher Teil ins Richtplankapitel übernommen werden.

Schienen-Fern- und Güterverkehr), für verbesserte intermodale Güterumschlagsknoten und stellt die Zugänge des Wirtschaftsverkehrs zu den Arbeitsplatzgebieten auch auf den untergeordneten Netzen sicher. Dabei können Zielkonflikte mit den Ansprüchen der lokalen Wohnbevölkerung entstehen. Diese sind durch zeitlich und räumlich angepasste Verkehrssteuerungs- und –gestaltungsmaßnahmen zu lösen.

Leitsatz 2: Der Kanton Basel-Landschaft verstärkt die Zusammenarbeit in funktionalen regionalen Handlungsräumen und nimmt eine aktive Rolle im Rahmen der grenzüberschreitenden Zusammenarbeit von Agglomerations- und Metropolitanraum Basel sowie Oberrheinkonferenz wahr.

Erläuterung: Mit der verstärkten Zusammenarbeit verfolgt der Kanton die Ausrichtung der räumlichen Planung auf funktionale Räume. Damit verknüpft ist die Erwartung an die Gemeinden, ihre Entwicklung in einem regionalen Kontext zu sehen und entsprechend zu koordinieren. Diese Koordination erfolgt in den regionalen Handlungsräumen und auch zwischen den Handlungsräumen. Sie stärkt die regionale Eigenständigkeit und soll eine haushälterische Ressourcennutzung fördern.

Wo Konzentration in der einen Gemeinde Verzicht andernorts bedeutet, setzt sich der Kanton für den (planerischen und finanziellen) Ausgleich unterschiedlicher Entwicklungsperspektiven ein. Der Kanton schafft die gesetzlichen Grundlagen und entwickelt die Instrumente für die Planung in den regionalen Handlungsräumen (insbesondere im zukünftigen Gemeindestrukturgesetz).

Grossräumig dient die Zusammenarbeit mit den umliegenden Kantonen bzw. Landesteilen von Deutschland und Frankreich der Stärkung des Lebens- und Wirtschaftsraums Nordwestschweiz, insbesondere in Fragen der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung. Der Kanton nimmt im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel und den weiteren Gremien der Oberrheinkonferenz und des trinationalen Metropolitanraums Basel eine aktive Rolle wahr.

Leitsatz 3: Der Kanton Basel-Landschaft stimmt die Verkehrsplanung auf die erwünschte Siedlungsentwicklung ab. Bahn- und Tramkorridore sind das Rückgrat der Siedlungsentwicklung.

Erläuterung: Der Kanton setzt sich für eine integrierte Siedlungsentwicklung ein, mit möglichst hoher Konzentration verschiedener Nutzungen und damit kurzen Wegen. Die Voraussetzungen dazu sind in den Gemeinden der inneren Korridore besonders gut. Trotzdem werden auch in Zukunft die wenigsten Leute am selben Ort wohnen, zur Schule gehen, arbeiten, ihre Freizeit verbringen und einkaufen. Immerhin schafft aber die Siedlungsentwicklung entlang von Bahn-

und Tramkorridoren die Voraussetzung für möglichst kurze Wege. Zudem wird mittels Verknüpfung der Verkehrsmittel und Mobilitätsmanagement darauf hingewirkt, die Stärken der einzelnen Fortbewegungsmittel bei der Benutzung zu kombinieren.

Andererseits schafft die verbesserte verkehrliche Erreichbarkeit (insbesondere S-Bahnseitig) die Voraussetzung zur Beanspruchung von Bauland auch an peripheren Lagen. Mit Blick auf diesen Zielkonflikt strebt der Kanton in den äusseren Korridoren und übrigen ländlichen Gebieten eine möglichst gute Anbindung an die Regionalzentren an. Intelligenten Buskonzepten und Angeboten der kombinierten Mobilität kommt dabei eine hohe Bedeutung zu.

Leitsatz 4: Der Kanton Basel-Landschaft lenkt die Siedlungsentwicklung nach innen und erhöht die Siedlungsqualitäten, insbesondere in urbanen Gebieten und Dorfkernen.

Erläuterung: Der Kanton Basel-Landschaft verfolgt eine griffigere Siedlungsbegrenzung und Siedlungsverdichtung im Sinne des revidierten Raumplanungsgesetzes des Bundes (in Kraft seit 1. Mai 2014).

Stadtnahe Gemeinden müssen dabei aufgrund der bereits stark genutzten Bauzonen zur Erweiterung ihres Wohnungsangebots auch neue Gebiete einzonen können. Dazu können z.B. schlecht erschlossene Bauzonenreserven in gut erschlossene Gebiete umgelagert werden.

In den mehrheitlich überbauten urbanen und suburbanen Gebieten der inneren Korridore (Birstal, Leimental / Allschwil, MuttENZ bis Liestal) sind die Möglichkeiten für Siedlungserweiterungen beschränkt, auch wenn der Bedarf dafür vorhanden ist. Die Verdichtung ihrerseits stellt hohe Ansprüche an die Siedlungsqualitäten: Neubauten und Sanierungen müssen zusätzlichen und zeitgemässen Wohnraum schaffen, der langfristig attraktiv bleibt und verschiedenen Ansprüchen gerecht wird. Daneben ist der Gestaltung der Aussenräume und der Siedlungsdurchgrünung hohe Bedeutung zuzumessen. Die Freiraumgestaltung ist vor allem in den Gemeinden der inneren Korridore sehr wichtig, um die Lebensqualität im direkten Wohnumfeld zu fördern.

Sehr wichtig sind auch die Aufwertungen von Kernzonen. In den Ortskernen besteht die Herausforderung, den Mittelweg zwischen ortsbildverträglicher Nutzung bestehender Gebäude bei gleichzeitiger Aufwertung und Belebung der Dorfkerne durch verbesserte Aufenthaltsqualität und Nutzungsintensivierung zu finden.

Leitsatz 5: Der Kanton Basel-Landschaft lenkt und koordiniert die verschiedenen Funktionen von Landschaften mit dem Ziel einer vielfältigen, ökologisch vernetzten und produktionsfähigen Kultur- und Naturlandschaft bei gleichzeitiger Gewährleistung von Erholungsfunktionen.

Erläuterung: Der Landschaftsraum übt vielfältige und je nach den räumlichen Voraussetzungen unterschiedlich ausgeprägte Funktionen aus. Zwischen Schutzfunktionen (Natur-, Landschafts-, Boden –und Gewässerschutz) und Nutzungen (Land- und Waldwirtschaft, Energie, sowie Erholung und Freizeit) bestehen verschiedene Zielkonflikte, welche abzustimmen sind. Die übergeordneten Ziele im Bereich Natur und Landschaft definiert das Gesetz über den Natur- und Heimatschutz (NHG), die „Möblierung“ der Landschaft mit Bauten und Anlagen das Raumplanungsgesetz des Bundes (RPG). Die verschiedenen Ansprüche an die Landschaft koordiniert der Kanton durch die Kennzeichnung von Vorrangfunktionen. Diese dienen als Anhaltspunkte bei raumplanerischen Abwägungsprozessen. In den am dichtesten besiedelten Gebieten der basellandschaftlichen Talachsen wird der Druck auf die verbleibenden Landwirtschaftsflächen durch notwendige Einzonungen, Freizeit- und Erholungsnutzungen immer grösser. Siedlungsorientierte Freiraumgestaltung bei gleichzeitig konsequenter Durchsetzung siedlungsgliedernder Grünzäsuren wird immer wichtiger. Nur so kann die Vorrangnutzung Land- und Waldwirtschaft nicht nur in weiten Teilen des ländlichen Raums, sondern auch in den Grenzgebieten zu den inneren Korridoren aufrechterhalten werden.

Leitsatz 6: Der Kanton Basel-Landschaft schafft die raumplanerischen Voraussetzungen zur Grundversorgung von Bevölkerung und Wirtschaft im ganzen Kanton und gestaltet sie landschafts- und umweltverträglich. Bei Zielkonflikten zwischen einer verstärkten Nutzung erneuerbarer Energiequellen und dem Natur- und Landschaftsschutz ist im Rahmen der gesetzlichen Vorgaben eine Interessensabwägung vorzunehmen.

Erläuterung: Die Grundversorgung in Basel-Landschaft mit Einrichtungen in den Bereichen Energie, Wasser sowie Telekommunikation ist grundsätzlich in allen Kantonsteilen sichergestellt. Infrastrukturen für Ver- und Entsorgung sind unverzichtbar, werden aber in der Regel als störend empfunden und können negative Umweltauswirkungen haben. Substanzerhalt und weitere Ausbauten sind deshalb umwelt- und landschaftsverträglich zu gestalten.

Nationale und kantonale Energiestrategien setzen vermehrt auf den Einsatz erneuerbarer Energiequellen. Die Strategie zur Baselbieter Energiepolitik (18.12.2012) zielt auf einen Anteil von 40% erneuerbarer Energien bis ins Jahr 2030. Neue Wind- und Solaranlagen sowie ein weiterer Ausbau der Wasserkraft können jedoch mit bedeutenden raumplanerischen Zielkonflikten verbunden sein (Landschaftsschutz, Biodiversität, etc.). Zu deren Abstimmung sind kantonsweite Kriterien zu entwickeln und regionsspezifisch anzuwenden. Potenzialgebiete für Windparks sind richtplanerisch festgesetzt.

Die Ausscheidung weiterer Deponien und Abbaustellen erfolgt zur Sicherstellung einer gewissen Entsorgungsautarkie sowie zur Vermeidung von langen Transporten auf regionaler Ebene. Geeignete neue Deponiestandorte im Kanton sind zu suchen und räumlich festzusetzen.

Der Schutz des Grundwassers ist für die langfristige Trinkwasserversorgung eine Daueraufgabe der Raumplanung. Infolge des anhaltenden Siedlungsdrucks und der verstärkten Bauaktivitäten im Untergrund nimmt die Bedeutung von Massnahmen des Grundwasser- und Gewässerschutz wieder zu. Die richtplanerischen Festsetzungen der entsprechenden Schutzgebiete und Entsorgungssysteme gilt es auf dem Hintergrund der neuen Entwicklungsziele des Raumkonzepts zu überprüfen.

3.2. Positionierung des Kantons

Planungsgrundsatz: Der Kanton Basel-Landschaft positioniert sich als starker Partner im trina-tionalen Oberrhein-, Metropolitan- und Agglomerationsraum Basel , unterstützt die fachliche Koordination in der Nordwestschweiz und organisiert die kantonsinterne Zusammenarbeit in regionalen funktionalen Handlungsräumen.

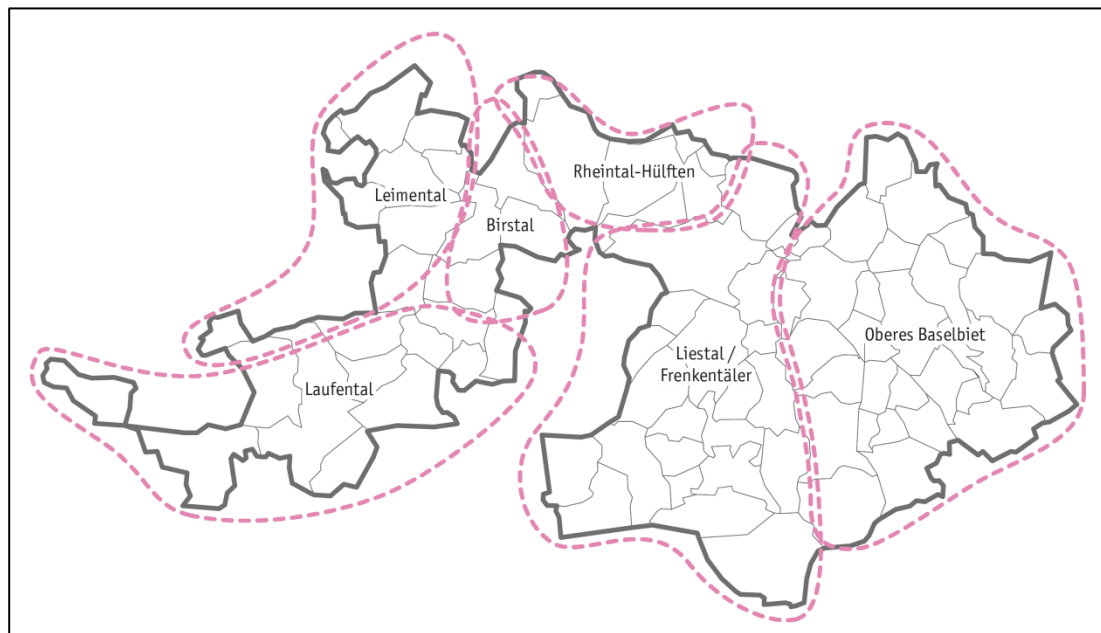
→ Leitsätze 1, 2

Das Thema Positionierung und Zusammenarbeit (kantonsintern und –extern) ist gegenüber dem KORE 2001 deutlich stärker zu gewichten. Das Raumkonzept verdeutlicht sowohl funktio-nale Handlungsräume innerhalb des Kantons als auch Zusammenarbeitsräume und Beziehun-gen auf kantonsübergreifender, grossräumiger Ebene.

3.2.1. Regionale Handlungsräume

Die im Rahmen des Prozesses „Avenir BL-Gemeinden“ verabschiedete Charta von MuttENZ (vom 16.6.2012) hält in Grundsatz 3 fest, dass „die Gemeinden in funktionalen Lebens- und Wirtschaftsräumen denken“. Mit den vorgeschlagenen multifunktionalen Zusammenarbeitsre-gionen wird dieses Ziel konkretisiert. Das kantonale Raumkonzept übernimmt diesen Vorschlag weitgehend als Basis für eine verstärkt regional abgestimmte Raum- und Verkehrsplanung. Die Handlungsräume werden gemäss Figur 29 abgegrenzt, wobei die Grenzen bewusst unscharf gezogen sind. Doppelmitgliedschaften je nach Themenfeld sollen ausdrücklich möglich sein.

Besonders wichtig ist, dass mit der gewählten Raumaufteilung die Zusammenarbeit ver-bessert werden kann. Der Kanton schafft die erforderlichen Rahmenbedingungen zur Bildung geeigneter Organisationsformen. Die rechtliche Basis dazu schafft das zukünftige Gemein-destrukturengesetz.



Figur 29 Regionale Handlungsräume.

Die von den Gemeinden vorgeschlagenen funktionalen Zusammenarbeitsregionen orientieren sich sowohl an der Topographie als auch an der Ausrichtung auf ein regionales Zentrum. Im westlichen Kantonsteil stimmen die Teilräume auch gut mit der „Korridorlogik“ des Agglomerationsprogramms überein, indem das Laufental vom Birstal abgetrennt wird. Im östlichen Kantonsteil wird hingegen die „Korridorlogik“ eher durch die Raumtypen (siehe Kapitel 3.3) und deren Abstimmung mit der verkehrlichen Erschliessung im Raumkonzept abgedeckt.

Im Folgenden werden eine kurze Charakterisierung der funktionalen Handlungsräume vorgenommen und die Entwicklungsziele aufgezeigt.

Charakteristik und Handlungsbedarf der regionalen Handlungsräume							
Regionaler Handlungsraum	Räumlicher Koordinationsbedarf und Entwicklungsziele						
Laufental	<p>Die Laufentaler Gemeinden weisen 2012 knapp 19'200 Einwohner auf. Die Teilregion hat den höchsten Pro-Kopf-Flächenverbrauch im Kanton (rund 230m² Nettobauzone pro Einwohner bzw. 44 Einwohner pro Hektare). Bezogen auf die erwartete Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung sowie die untenstehenden Dichteziele übersteigt die Bauzonkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen 2035 den Bedarf nur unwesentlich.. Ein Bedarf für die Erweiterung des Baugebiets ist per Saldo im Laufental ebenso nicht gegeben wie Baugebietsreduktionen auf Ebene Richtplan.</p> <p>Viele der ländlichen Gemeinden bieten attraktive Wohnlagen. In diesen Gemeinden besteht die Herausforderung einer wirksamen Siedlungsbegrenzung und der prioritären Ausschöpfung von Bauzonenreserven innerhalb des Siedlungskörpers.</p> <p>In den Talgemeinden entlang der S3 sind die Potenziale um die Bahnhöfe zu nutzen. Im regionalen Zentrum Laufen liegt der Fokus zudem auf der verdichteten Zentrumsentwicklung und der Flächenverfügbarkeit für wirtschaftliche Nutzungen, um den Anteil der Binnenpendler im Handlungsraum zu halten.</p> <p>Aus verkehrlicher Sicht stehen der Bahnausbau (Doppelspurausbau) im Laufental sowie die Aufwertung der Ortsdurchfahrten der H18 im Vordergrund, so lange die Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen nicht absehbar ist.</p> <div style="background-color: #f4a460; padding: 10px; margin-top: 10px;"> <p>Entwicklungs- und Dichteziele</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bevölkerungswachstum: +0.75% / Jahr <table style="width: 100%; border-collapse: collapse;"> <tr> <td style="width: 50%;">2012: 19'100 Einw.</td><td style="width: 50%;">2035: 22'400 Einw.</td></tr> <tr> <td>2012: 44 Einw./ha</td><td>2035: 48 Einw./ha</td></tr> <tr> <td>2012: 51 Einw. + Besch./ha</td><td>2035: 55 Einw. + Besch./ha</td></tr> </table> </div>	2012: 19'100 Einw.	2035: 22'400 Einw.	2012: 44 Einw./ha	2035: 48 Einw./ha	2012: 51 Einw. + Besch./ha	2035: 55 Einw. + Besch./ha
2012: 19'100 Einw.	2035: 22'400 Einw.						
2012: 44 Einw./ha	2035: 48 Einw./ha						
2012: 51 Einw. + Besch./ha	2035: 55 Einw. + Besch./ha						
Birstal	<p>Das Birstal ist ein suburbaner Raum mit einem weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper. Der durchschnittliche Nettobauzonverbrauch beträgt rund 140 m² pro Einwohner. Dies entspricht 69 Einwohnern pro Hektare (2012). Den im kantonalen Vergleich geringen anteilmässigen Bauzonenreserven stehen bedeutende Geschossflächenreserven in den überbauten Gebieten gegenüber. Dies gilt nicht nur für die Wohn- und Wohnmischzonen, sondern in besonderem Masse auch für die Arbeitszonen. Bezogen auf die erwartete Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung sowie untenstehenden Dichteziele ist die Bauzonkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen 2035 gegenüber dem Bedarf um knapp 6'000 Einwohner und Beschäftigte zu gering. Dieses Defizit ist durch die Verdichtung bestehender Wohnzonen, die Transformation von Arbeitsgebieten und von Gebieten für öffentliche Nutzungen sowie Baugebietserweiterungen/Einzonungen zu kompensieren.</p> <p>Für die Gemeinden stellt sich die Herausforderung, die bestehende Bebauung längerfristig zu erneuern und gebietsspezifisch zu verdichten. Gleichzeitig müssen in den planerisch bereits gesicherten Freiräumen entlang der Birs, auf dem Bruderholz und Richtung Gempenplateau die starke Freizeitnutzung und die naturschützerischen Interessen aufeinander abgestimmt werden (Nutzerlenkung).</p> <p>Akuter als die siedlungsbezogenen Probleme sind die verkehrlichen Herausforderungen. Mehrere wichtige Strassenachsen und Knoten sind in den Hauptverkehrszeiten stark aus- bis überlastet. Verdichtete Wohnnutzungen und Umnutzungen von Arbeitsgebieten müssen diese Ausgangslage berücksichtigen (wenig verkehrsintensive Nutzungen, gute ÖV-Erschliessung, direkter Anschluss an das übergeordnete Strassennetz). Zudem können dank guten topographischen Voraussetzungen verbesserte Velorouten auf radialen Achsen Entlastungen bewirken.</p>						

	<p>Entwicklungs- und Dichteziele</p> <ul style="list-style-type: none"> Bevölkerungswachstum: +0.75% / Jahr <p>2012: 52'900 Einw. 2035: 62'100 Einw. 2012: 72 Einw./ha 2035: 78 Einw./ha 2012: 82 Einw. + Besch./ha 2035: 89 Einw. + Besch./ha</p>
Leimental	<p>Das Leimental ist ähnlich wie das Birstal ein (im nördlichen Teil) mehrheitlich zusammenhängender und direkt an Basel-Stadt anschliessender suburbaner Siedlungsraum, allerdings mit einem deutlich geringeren Flächenanteil an Arbeitszonen. Mit 145 m² Nettowohn-/Wohnmischzonenverbrauch pro Einwohner bzw. 69 Einwohner pro Hektare ist die Dichte etwas geringer als im Birstal. Die vorhandenen Bauzonen sind zu einem grossen Teil überbaut, aber nicht genügend ausgenutzt (innere Reserven). Entsprechend liegt auch hier im stadtnahen Bereich die Herausforderung in der gezielten Verdichtung und Erneuerung der bestehenden Siedlungen.</p> <p>Bezogen auf die erwartete Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung sowie die entstehenden Dichteziele liegt die Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen deutlich unter dem Bedarf 2035. Es fehlen Kapazitäten für zusätzliche 7000 Einwohner und Beschäftigte auf. Das Defizit ist durch die Verdichtung bestehender Wohnzonen, die Transformation von Arbeitsgebieten, von Gebieten für öffentliche Nutzungen sowie von Gebieten für Spezialnutzungen sowie durch Baugebietserweiterungen/Einzonungen zu kompensieren. Daneben muss das Hauptaugenmerk den Freiräumen Bruderholz und Allschwiler Wald gelten. Sowohl die Gestaltung der Übergänge zur Landschaft als auch die Lenkung der Nutzung in diesen stark beanspruchten Freiräumen ist wichtig, um deren landschaftlichen Qualitäten zu erhalten.</p> <p>Im verkehrlichen Bereich ist die Zusammenarbeit mit dem Birstal zwingend, um die aufkommensstarken aber diffusen Verkehrsströme auf den tangentialen Beziehungen möglichst siedlungsverträglich zu bewältigen und den strassengebundenen ÖV konkurrenzfähig zu halten. Besonderes Augenmerk ist auf die Tangentialverbindungen und die Schnittstellen Tangentialverkehr-Radialverkehr zu richten.</p> <p>Entwicklungs- und Dichteziele</p> <ul style="list-style-type: none"> Bevölkerungswachstum: +0.75% / Jahr <p>2012: 71'250 Einw. 2035: 83'600 Einw. 2012: 69 Einw./ha 2035: 75 Einw./ha 2012: 77 Einw. + Besch./ha 2035: 83 Einw. + Besch./ha</p>
Rheintal-Hülfen	<p>Das Rheintal bildet das Bindeglied zwischen dem östlichen und westlichen Kantonsteil. Die beiden grossen Gemeinden Muttenz und Pratteln sind wichtige Arbeits- und Versorgungszentren und beidseitig stark mit den Nachbarräumen (Basel-Stadt, Birstal, Liestal) verflochten. Das Rheintal weist mit einem durchschnittlichen Wohn-/Wohnmisch-/Zentrumszonenverbrauch von knapp 112 m² pro Einwohner die höchste Dichte des Kantons auf (89 Einw. pro ha).</p> <p>Bezogen auf die erwartete Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung sowie die entstehenden Dichteziele ist die Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen 2035 gegenüber dem Bedarf um ca. 6000 Einwohner und Beschäftigte zu gering. Dieses Defizit ist durch die Verdichtung und Transformation von bebauten Flächen zu kompensieren, wie dies bereits heute im Umfeld des Bahnhofs Pratteln erfolgt und im Gebiet Salina Raurica (Augst, Pratteln) vorgesehen ist.</p> <p>Die spezifischen Herausforderungen in diesem Teilraum liegen in der Bewältigung des örtlich starken Verkehrsaufkommens, in der verstärkten (städtebaulichen) Zentrums-</p>

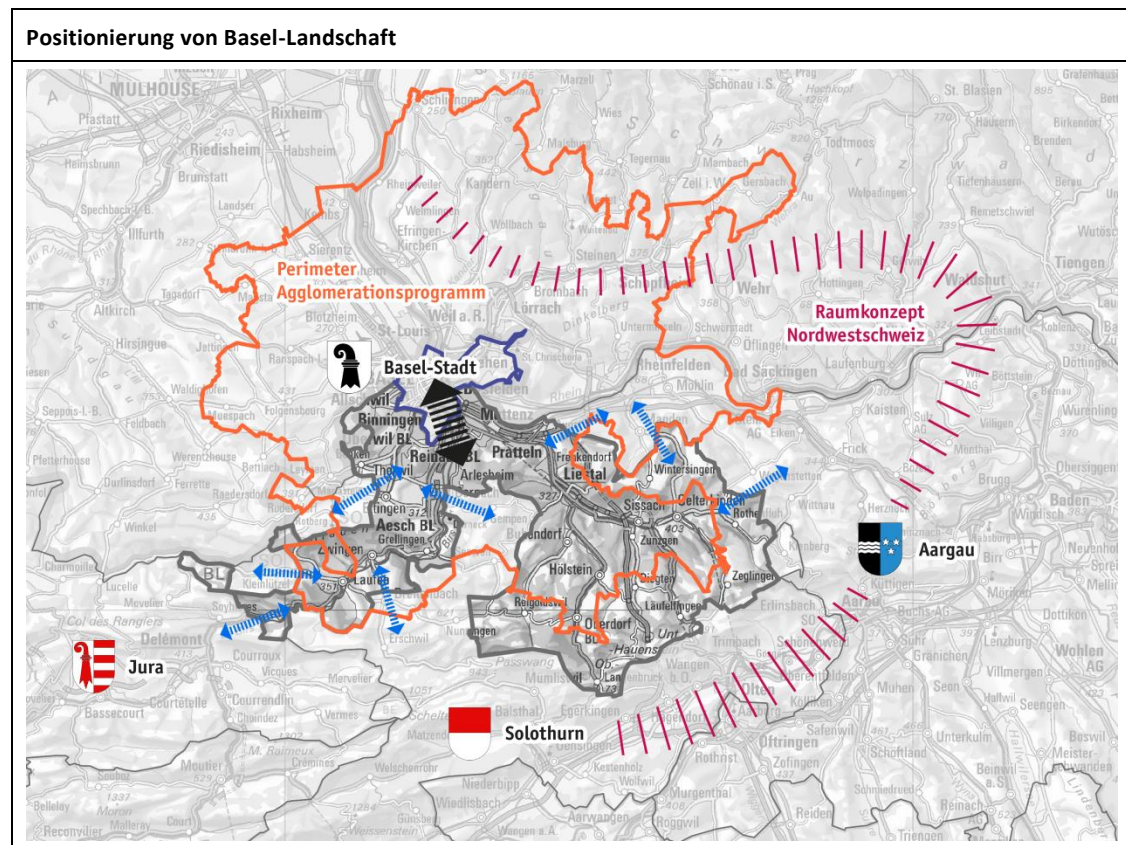
	<p>entwicklung bzw. Siedlungserneuerung sowie im Erhalt und in der Schaffung von natur- und siedlungsnahen Erholungsräumen.</p> <p>Die Raum- und Verkehrsentwicklung in diesem Raum ist eng an grosse Arealentwicklungen geknüpft (Polyfeld, St. Jakob, Salina Raurica), was als Chance zu verstehen ist. Die Nutzungen (Art, Intensität, Verteilung) können in direkter Abstimmung mit der verkehrlichen Erschliessung geplant werden, wodurch gute Voraussetzungen für hohe ÖV- und LV-Anteile gegeben sind. Andererseits bestehen in der Region Rheintal-Hülfen die grössten Engpässe im übergeordneten Strassennetz mit entsprechendem Druck auf die untergeordneten Verkehrsnetze in den Siedlungsgebieten.</p> <p>Entwicklungs- und Dichteziele</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bevölkerungswachstum: +0.75% / Jahr <table> <tr> <td>2012: 56'300 Einw.</td><td>2035: 66'100 Einw.</td></tr> <tr> <td>2012: 89 Einw./ha</td><td>2035: 96 Einw./ha</td></tr> <tr> <td>2012: 105 Einw. + Besch./ha</td><td>2035: 114 Einw. + Besch./ha</td></tr> </table>	2012: 56'300 Einw.	2035: 66'100 Einw.	2012: 89 Einw./ha	2035: 96 Einw./ha	2012: 105 Einw. + Besch./ha	2035: 114 Einw. + Besch./ha
2012: 56'300 Einw.	2035: 66'100 Einw.						
2012: 89 Einw./ha	2035: 96 Einw./ha						
2012: 105 Einw. + Besch./ha	2035: 114 Einw. + Besch./ha						
Liestal / Frenkentaler	<p>Die bandartig zusammengewachsenen Gemeinden Liestal, Frenkendorf, Füllinsdorf und Lausen bilden zusammen mit den beiden auf Liestal zulaufenden Frenkentälern (Waldenburgertal, Reigoldswilertal) eine räumliche Einheit. Aufgrund des hohen Anteils an ländlichen Gemeinden liegt der durchschnittliche Wohn-/Wohnmischzonenverbrauch von 179 m² pro Einw. (56 Einw. pro Hektare) über dem kantonalen Durchschnitt. Bezogen auf die erwartete Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung sowie die untenstehenden Dichteziele halten sich Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen und Bedarf für 2035 in etwa die Waage. Sie weisen Kapazitäten für zusätzliche 6000 Einwohner und Beschäftigte in den genannten Zonen auf. Ein Bedarf für weitere Einzonungen ist per Saldo im Raum Liestal / Frenkentaler nicht gegeben. Ebenso wenig sind Baugebietsreduktionen zu prüfen.</p> <p>Die Gemeinden um Liestal verbindet die Herausforderung, das Ausgreifen der Siedlungsentwicklung auf die Talflanken zu begrenzen, ältere Siedlungen an zentralen Lagen zu erneuern und zu verdichten sowie die Siedlungsentwicklung gemeindeübergreifend zu koordinieren. Dies beinhaltet insbesondere auch die Sicherung und Aufwertung von talübergreifenden Grünzäsuren, während Liestal – dem Hauptzentrum des Kantons – als Scharniergemeinde in Richtung Olten und Basel insbesondere für die Frenkentaler Gemeinden eine wichtige Rolle spielt.</p> <p>In den Frenkentaler Gemeinden liegt die Herausforderung in einer verstärkten Innenentwicklung. Daneben rückt die Entwicklung von Arbeitsgebieten zur Sicherstellung der regionalen Wertschöpfung und Eigenständigkeit in den Fokus. Attraktive Landschaften sind eine wichtige Standortgunst in diesem ländlich geprägten Handlungsraum. Umso wichtiger ist die regionale Abstimmung bei Interessenskonflikten (z.B. zwischen dem Schutz von BLN-Gebieten und Tagestourismus, insbesondere im Gebiet Belchen-Passwang, oder bei zukünftigen neuen Windparks).</p> <p>Verkehrsseitig sind im nördlichen Teil durch die Eröffnung der Hauptstrasse H2 Pratteln – Liestal deutliche Entlastungen zu erwarten. Handlungsbedarf besteht in der Sicherung dieser Entlastungen und in Verbesserungen für den Fuss- und Veloverkehr.</p> <p>Ein Teil der ländlichen Gemeinden im Süden verfügt mit der Waldenburger Bahn über eine attraktive ÖV-Anbindung Richtung Liestal. Dagegen kann in den Gemeinden abseits der Bahnstrecke mit dem ÖV nur eine Grundversorgung mit dem Bus sichergestellt werden. Die Verkehre aus den Seitentälern müssen optimal mit den radialen Angeboten in Liestal verknüpft werden.</p>						

	Entwicklungs- und Dichteziele <ul style="list-style-type: none"> Bevölkerungswachstum: +0.75% / Jahr 2012: 45'900 Einw. 2035: 53'900 Einw. 2012: 56 Einw./ha 2035: 61 Einw./ha 2012: 65 Einw. + Besch./ha 2035: 70 Einw. + Besch./ha
Oberes Baselbiet	<p>Dieser grosse Handlungsraum umfasst mit Ausnahme von Sissach und Gelterkinden ausschliesslich ländliche (Klein-)Gemeinden. Dichtemässig ist dieser Teilraum mit dem Laufental vergleichbar (207 m2 Wohn-/Wohnmischzonen pro Einw. bzw. 48 Einw. pro Hektare).</p> <p>Bezogen auf die erwartete Einwohner- und Beschäftigtenentwicklung sowie untenstehenden Dichteziele stimmen die Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen mit dem Bedarf 2035 überein. Ein Bedarf für Erweiterungen oder Reduktionen des Baugebiets sind im Raum Oberes Baselbiet per Saldo nicht gegeben.</p> <p>Viele dieser Gemeinden verbindet eine ähnliche Ausgangslage mit strukturellen Lasten und wenig wirtschaftlicher Dynamik. Die weitere Entwicklung der Regionalzentren Sissach und Gelterkinden ist für die Region sehr wichtig. Eine hohe Standortgunst ergibt sich zudem aus der Kombination von attraktiven Landschaften, Ruhe und gleichzeitig nicht allzu weiter Entfernung bzw. guter Erschliessung zu den Arbeitszentren des Metropolraums Basel.</p> <p>Aus Sicht der Raumentwicklung liegt die Herausforderung für die ländlichen Gemeinden in der Siedlungsbegrenzung und Reduktion des spezifischen Flächenverbrauchs. Gleichzeitig ist zur Stärkung der regionalen Wirtschaft (insbesondere im gewerblichen Bereich) eine verstärkte gemeindeübergreifende Koordination gefragt (bspw. mit dem Ziel regionaler Arbeitsgebiete).</p> <p>Verkehrlich ist der ländliche Raum weiterhin auf den MIV als wichtigstes Verkehrsmittel angewiesen. Der Substanzerhalt des Strassennetzes bleibt vorrangiges Ziel. Handlungsbedarf besteht aber auch bei der Förderung des kombinierten Verkehrs, beispielsweise durch Park + Ride, und bei der Sicherstellung möglichst attraktiver ÖV-Verbindungen in die regionalen Zentren Sissach und Gelterkinden.</p> Entwicklungs- und Dichteziele <ul style="list-style-type: none"> Bevölkerungswachstum: +0.75% / Jahr 2012: 34'500 Einw. 2035: 40'500 Einw. 2012: 48 Einw./ha 2035: 52 Einw./ha 2012: 54 Einw. + Besch./ha 2035: 58 Einw. + Besch./ha

Tabelle 9 Charakterisierung der Handlungsräume, spezifischer Handlungsbedarf und Entwicklungsziele.

3.2.2. Grenzüberschreitende und interkantonale Zusammenarbeit

Bei den kantonsübergreifenden Beziehungen sind die v.a. strategisch ausgerichteten grossräumigen von den eher sachbezogenen und räumlich begrenzteren (bi-)kantonalen Beziehungen zu unterscheiden. Die grossräumige Positionierung definiert das Rollenverständnis innerhalb der Nordwestschweiz sowie die Aussenwahrnehmung im nationalen und internationalen Standortwettbewerb (z.B. im Bereich des Fernverkehrs). Dagegen fokussiert die auf Teilgebiete der einzelnen Nachbarkantone ausgerichtete Zusammenarbeit auf themenspezifische Fragestellungen mit regionalem Charakter.



Figur 30 Grossräumige grenzüberschreitende Positionierung und interkantonale Zusammenarbeit (wobei schwarzer Pfeil: prioritäre Zusammenarbeit mit Basel-Stadt, blaue Pfeile: regionale und sachbezogene bikantonale Zusammenarbeit in den Grenzgebieten)

Den übergeordneten Perimeter für die grossräumige Positionierung bildet der trinationale Metropolitanraum Basel gemäss Raumkonzept Schweiz. In diesem Raum positioniert sich Basel-Landschaft als vielfältiger Wohn-, Arbeits- und Landschaftskanton mit sehr intensiven und engen Beziehungen zu Basel-Stadt. Die Koordination von raumstrategischen Fragen erfolgt schwergewichtig auf zwei Ebenen:

- **Agglomerationsprogramm Basel:** Mit dem Agglomerationsprogramm Basel hat der trinationale Perimeter (CH/D/F) an Bedeutung gewonnen und ist neben den Beziehungen zu Basel-Stadt mittlerweile wichtigster kantonsübergreifender Handlungsraum für Basel-Landschaft. Der Perimeter ist weitgehend deckungsgleich mit dem Metropolitanraum Basel als zentraler Handlungsraum für Basel-Landschaft gemäss Raumkonzept Schweiz. Die Beziehungen zu den Grensräumen in Deutschland und Frankreich werden intensiv über die Gremien der Agglomeration Basel gepflegt.
- **Raumkonzept Nordwestschweiz:** Mit dem Raumkonzept NWCH+ haben die beteiligten Kantone SO, AG, BS und BL sowie der Regionalverband Hochrhein-Bodensee¹⁵ ihren Willen zur stärkeren Koordination der raumwirksamen Tätigkeiten unterstrichen. Diese Ebene ist die adäquate Plattform zur Abstimmung der Nordwestschweizerischen Planungsinteressen. Die Zusammenarbeit findet primär auf der Fachebene statt (z.B. in Form von periodisch stattfindenden Planertreffen).

Die Zusammenarbeit mit den benachbarten Kantonen bzw. Kantonsgebieten ist nebst dem Fokus auf Basel-Stadt aufgrund von Topographie und funktionalen Verflechtungen regional unterschiedlich ausgeprägt.

- **Kanton BS:** Die Beziehungen der zwei Halbkantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt sind sehr eng, die raumplanerische Zusammenarbeit findet z.B. in der Regionalplanungsstelle beider Basel (RPS) statt. Eine enge fachliche Zusammenarbeit ist unerlässlich, um den Herausforderungen der Stadt-Umland-Situation gerecht zu werden. Typische aktuelle Beispiele mit Koordinationsbedarf sind die Weiterentwicklung des Tramnetz (Tramkonzept 2020) oder die Einführung eines regionalen Verkehrsmanagements und einer harmonisierten Parkraumpolitik.
- **Kanton SO (Dorneck / Thierstein)** Die räumliche Verzahnung der solothurnischen Bezirke Dorneck und Thierstein mit dem westlichen basellandschaftlichen Kantonsteil geht mit starken und vielfältigen Verflechtungen einher (Arbeit, Freizeit, Bildung, Versorgung etc.). Mit Arlesheim und Dornach besteht sogar ein kantonsübergreifender suburbaner Raum. Die Zusammenarbeit erfolgt bedarfs- und themenorientiert mit übergeordneter Abstimmung im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel.
- **Kanton AG (Fricktal-Bötzberg):** Die Beziehungen zwischen dem Baselbiet und den aargauischen Nachbarnregionen sind aufgrund der geografischen Bedingungen von mittlerer Intensität und eher auf lokale wirtschaftliche Verflechtungen beschränkt (mit Ausrichtung auf

¹⁵ D.h. ohne Beteiligung der französischen Nachbarngebiete.

Rheinfelden). Die räumliche Abstimmung – insbesondere bezüglich weiterer Entwicklung der Regio S-Bahn Basel – erfolgt vor allem im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

- **Kantone SO (Thal / Gäu / Niederamt):** Die Beziehungen zwischen dem Baselbiet und den südlich gelegenen Solothurner Bezirken (Gäu, Thal, Olten) sind aufgrund der Trennwirkung des Juras begrenzt (mit Ausrichtung v.a. auf Olten). Entsprechend besteht nur wenig räumlicher Abstimmungsbedarf, am ehesten in Fragen des öffentlichen Verkehrs.

3.3. Räumliche Differenzierung

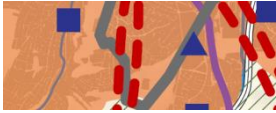



Planungsgrundsatz: Der Kanton Basel-Landschaft definiert im Raumkonzept vier Raumtypen im Bereich Siedlung, vier Landschaftstypen sowie ergänzende Festlegungen in den Bereichen Verkehr und Versorgung / Entsorgung. Das Raumkonzept legt pro Raumkonzeptelement allgemeine Ziele, Entwicklungsziele 2030 sowie Planungsgrundsätze fest. Letztere verstehen sich als Handlungsmaximen, wie auf die räumlichen Herausforderungen im Kanton reagiert werden soll.


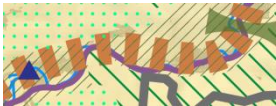
→ Leitsätze 3,4,5,6

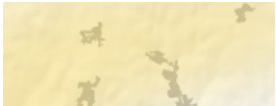
Die Raumtypen und Landschaftstypen sind klar von den funktionalen Handlungsräumen zu unterscheiden. Letztere definieren den regionalen Handlungsperimeter, um gemeindeübergreifende Lösungen zu den räumlichen Herausforderungen zu finden und umzusetzen (siehe Kapitel 3.2.1). Raumtypen und Landschaftstypen sind demgegenüber nicht funktional bestimmt, sondern aufgrund vergleichbarer Charakteristika, Herausforderungen und Zielen in den Bereichen Siedlung bzw. Natur / Landschaft. Somit sind Raum- und Landschaftstypen gesamtkanton- und nicht regionsspezifisch definiert. Die Raumtypen Basel-Landschaft orientieren sich stark am Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms Basel. Die Strategiekarte in Kapitel 4 zeigt die Raumtypen, die Landschaftstypen und die funktionalen Handlungsräume in ihrer Überlagerung.



Im Verkehrsbereich konzentriert sich das Raumkonzept auf die übergeordneten Strassen- und Schienennetze. Weitergehende Differenzierungen werden in der kantonalen Mobilitätsstrategie vorgenommen¹⁶. Räumliche Festlegungen im Bereich Ver- und Entsorgung erfolgen in den entsprechenden Richtplankapiteln. Hier konzentriert sich das Raumkonzept auf die Formulierung der übergeordneten Planungsgrundsätze.

¹⁶ „Mobilitätsstrategie des Kantons Basel-Landschaft“ Entwurf Stand 12.01.2015.


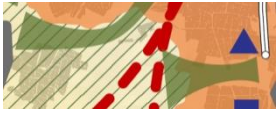
Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
Bereich Siedlung (Raumtypen)	
<p>Verdichtungsräume der inneren Korridore</p> 	<p>Allgemeine Ziele</p> <p>In den Verdichtungsräumen ist stadtnahes Wohnen mit kurzen Wegen möglich. Das Raumkonzept zielt darauf ab, das Bevölkerungswachstum verstärkt in diese Räume zu lenken. Damit verbunden sind das Ziel und zugleich die Herausforderung, durch Siedlungsverdichtung und –erneuerung das Geschossflächenangebot zu erweitern und mit hohen Siedlungs- und Freiraumqualitäten aufzuwerten.</p> <p>Entwicklungs- und Dichteziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bevölkerungswachstum: +0.75% / Jahr ■ 2012: 83 Einw. + B./ha (121 m2 WMZ pro Einw. + B.) ■ 2035: 91 Einw. + B./ha <p>Planungsgrundsätze</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Siedlungsverdichtungspotenziale sind konsequent zu nutzen, sowohl quantitativ (höhere Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten) als auch qualitativ (städtebauliche Aufwertung). b) Siedlungsflächenerweiterungen in den inneren Korridoren sind möglich, wenn die Nachfrage mit den reinen Verdichtungs- und Umnutzungskapazitäten nicht gedeckt werden kann. Sie erfolgen als Arrondierungen bestehender Siedlungsflächen und weisen bereits eine angemessene ÖV-Erschliessungsgüte auf. c) Siedlungsgliedernde Grün- und Freiräume sind zu erhalten, aufzuwerten und zu vernetzen. Sie werden in letzter Priorität eingezont. Der weitere landwirtschaftliche Kulturlandverlust an den Siedlungsrändern ist möglichst zu begrenzen. d) Für wettbewerbsfähige Wirtschaftszweige werden genügend Flächen in den Schwerpunktgebieten Siedlung (Arbeiten und Mischzonen) gemäss Richtplan und Agglomerationsprogramm bereitgestellt (innere und äussere Reserven). <ul style="list-style-type: none">  Schwerpunktgebiete Arbeiten (Allschwil, Birsstadt, Schweizerhalle)  Schwerpunktgebiete Arbeiten und Wohnen (Muttentz / Pratteln, Liestal, Salina-Raurica / Kaiseraugst) e) Freizeit- und Einkaufseinrichtungen sind an gut mit ÖV erschlossenen Arealen zu konzentrieren. f) Die Verknüpfung von regionalem und örtlichem ÖV wird in multimodalen ÖV-Drehscheiben optimiert, und der städtische Strassenverkehr soweit möglich auf das übergeordnete Netz gelenkt. g) Der öffentliche Strassenraum wird gestalterisch aufgewertet zugunsten von Fuss- und Veloverkehr, Anwohnerschaft und Arbeitsplätzen.
<p>Haupt- und Regionalzentren</p> 	<p>Allgemeine Ziele</p> <p>Das Hauptzentrum Liestal verfügt über die wichtigsten kantonalen Ausstattungen um seine Aufgaben als Kantonshauptstadt auch in Zukunft erfüllen zu können. Gleichzeitig erfüllt Liestal die Scharnierfunktion nach Basel (zukünftig mit dem 15 Minutentakt), nach Olten sowie zu den Gemeinden der Frenkentäler. Eine weitere städtebauliche Aufwertung und Nutzungsverdichtungen (insbesondere um das historische „Städtli“ und im Bahnhofsgelände) sowie optimale verkehrliche Anschlüsse sind wesentliche Entwicklungsziele für das</p>


Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
 <p>SISSACH GELT</p>	<p>Hauptzentrum.</p> <p>Regionalzentren sind die wichtigsten Orte für Beschäftigung, Versorgung, Bildung, Freizeit und Kultur im ansonsten ländlich geprägten Raum. Das Raumkonzept postuliert die Weiterentwicklung und Stärkung dieser Funktionen in Abstimmung mit dem Ziel eines verdichteten, qualitativ hochstehenden Wohnungsbaus sowie einer hohen Qualität der öffentlichen Aussenräume. Öffentlicher Verkehr, Fuss und Veloverkehr geniessen Priorität, wobei die gesamtverkehrliche Erreichbarkeit gewährleistet sein muss. Die Ortszentren sind weiter aufzuwerten.</p> <p>Entwicklungs- und Dichteziele 2035 (Regionalzentren)</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bevölkerungswachstum: +0.75% / Jahr ■ 2012: 73 Einw. + B./ha (137 m2 WMZ pro Einw. + B.) ■ 2035: 79 Einw. + B./ha <p>Planungsgrundsätze</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Die funktionalen Ausstattungen in Zentren werden gestärkt und aufeinander abgestimmt (Versorgung, Bildung, Freizeit und Kultur). Dies ermöglicht eine dezentral konzentrierte Versorgung der umliegenden ländlichen Gemeinden. . b) Siedlungsverdichtungspotenziale sind konsequent zu nutzen, sowohl quantitativ (höhere Bevölkerungs- und Arbeitsplatzdichten) als auch qualitativ (städtebauliche Aufwertung). c) Für Gewerbe- und Dienstleistungsnutzungen an zentralen, möglichst bahnhofsnahe Lagen werden planerisch genügend Flächen bereitgestellt. d) Eine hohe verkehrliche Erreichbarkeit wird sichergestellt (Schiene und Strasse), die Verknüpfung von regionalem und örtlichem ÖV optimiert und der städtische Strassenverkehr soweit möglich auf das übergeordnete Netz gelenkt. e) Der öffentliche Strassenraum wird gestalterisch aufgewertet zugunsten von Fuss- und Veloverkehr, Anwohnerschaft und Arbeitsplätzen. f) Die historischen Ortskerne sind von Durchgangsverkehr zu entlasten, und die Aufenthaltsqualität im öffentlichen Raum ist zu verbessern.
<p>Ländliche Entwicklungsachsen (der äusseren Korridore)</p> 	<p>Allgemeine Ziele</p> <p>Mit den ländlichen Entwicklungsachsen wird eine an den Hauptverkehrsachsen (MIV und ÖV) ausgerichtete Siedlungsentwicklung mit guten Voraussetzungen für regionales Gewerbe im Laufental, im hinteren Ergolzthal sowie im Waldenburgerthal verfolgt. Das Ausgreifen der Siedlungen auf die Talflanken soll begrenzt und unter Berücksichtigung einer erkennbaren Strukturierung auf gut erschlossene Lagen entlang den Verkehrsachsen gelenkt werden. Die Regionalzentren versorgen die Gemeinden mit den zentralörtlichen Ausstattungen.</p> <p>Entwicklungs- und Dichteziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bevölkerungswachstum: +0.75% / Jahr ■ 2012: 56 Einw. + B./ha (178 m2 WMZ pro Einw + B.) ■ 2035: 62 Einw. + B./ha

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	<p>Planungsgrundsätze</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Die weitere Siedlungsentwicklung erfolgt möglichst konzentriert innerhalb der bestehenden Siedlungsflächen und an gut mit ÖV erschlossenen Arealen (möglichst in Bahnhofsnähe). b) Siedlungsflächenerweiterungen sind zu vermeiden, festgesetzte Siedlungstrenngürtel bzw. Grünzäsuren sind zu bewahren. c) Die Dorfkerne sind aufzuwerten und möglichst ortsbildverträglich zu verdichten. d) Die Vernetzung von biologisch hochwertigen Gebieten ist zu verbessern (Flora und Fauna). e) Im öffentlichen Verkehr werden eine Verdichtung des S-Bahnangebots und eine optimierte Anbindung an die Zentren verfolgt. Gleichzeitig sind die Angebote der kombinierten Mobilität zu erweitern (Park&Ride, Bike&Ride).
<p>Ländlicher Siedlungsraum</p> 	<p>Allgemeine Ziele</p> <p>Im ländlichen Raum zielt die Raumstrategie auf die Eindämmung der Zersiedelungsproblematik durch konsequente Siedlungsflächenbegrenzung. Der weitere Kulturlandverlust von Land- und Waldwirtschaft ist zu stoppen. Wichtig ist zudem die Siedlungserneuerung im Bestand und Aufwertung von Dorfkerne. Gleichzeitig sollen die Entwicklungsmöglichkeiten durch Nutzung bestehender Bauzonenreserven an den gut erschlossenen Lagen aufrecht erhalten bleiben. In Entwicklungskonzepten der betroffenen ländlichen Regionen (Laufental, Oberes Baselbiet, Liestal / Frenkentäler) werden die zukünftigen prioritären Handlungsfelder und Entwicklungsgebiete konkretisiert. Wichtiger Standortfaktor im ländlichen Raum ist eine attraktive Landschaft. Die Abstimmung von Landschafts-/Naturschutz und Erholungsaktivitäten ist sowohl Herausforderung als auch Chance für den ländlichen Raum. Deren Abstimmung ist ebenfalls Gegenstand der ländlichen Entwicklungskonzepte.</p> <p>Entwicklungs- und Dichteziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bevölkerungswachstum: +0.75% / Jahr ■ 2012: 43 Einw. + B./ha (233 m² WMZ pro Einw. + B.) ■ 2035: 47 Einw. + B./ha <p>Planungsgrundsätze</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Die weitere Siedlungsentwicklung erfolgt konsequent innerhalb bestehender Bauzonen. Die Siedlungsflächen insgesamt werden nicht mehr erweitert. Abtausche innerhalb und zwischen Gemeinden zwecks Nutzung gut erschlossener Areale sind aber möglich. b) In abwanderungsgefährdeten peripher gelegenen Gemeinden (v.a. südliche Frenkentäler) sind insbesondere gewerbliche Arbeitsplätze zu sichern und entsprechende Bauzonenreserven gemeindeübergreifend zu koordinieren. c) Ausserhalb der Siedlungsflächen haben Land- und Waldwirtschaft Vorrang. Deren Interessen sind mit den Erholungs- und Freizeitaktivitäten zu koordinieren. d) Die Dorfkerne sind hinsichtlich des öffentlichen Raums aufzuwerten und durch Umnutzung von Ökonomiegebäude und –teilen zu verdichten. e) Unterhalt und Substanzerhalt der Strassenerschliessung ist sicherzustellen.

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	<p>len.</p> <p>f) Das Grundangebot im öffentlichen (Bus-)Verkehr und die Anbindung an die Regionalzentren sind sicherzustellen. Gleichzeitig sind die Angebote der kombinierten Mobilität zu erweitern (Park&Ride, Bike&Ride)</p>
Bereich Natur und Landschaft (Landschaftstypen)	
<p>Landschaft mit Vorrang Natur und Landschaftsschutz</p> 	<p>Allgemeine Ziele</p> <p>Diese Raumkategorie umfasst in generalisierter Form grössere regionaltypische Landschaftsräume mit einem hohen Anteil an richtplanerischen Vorranggebieten (Natur oder Landschaft) und kantonal geschützten Naturobjekten. Das Raumkonzept verfolgt den Erhalt dieser Landschaftsräume mit einer extensiven land- und forstwirtschaftlichen Nutzung.</p> <p>Entwicklungsziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Erweiterung bestehender kantonomer Schutzgebiete um 10%¹⁷ <p>Planungsgrundsätze</p> <ol style="list-style-type: none"> In Landschaften mit hohem Anteil an Vorranggebieten Natur und Landschaftsschutz erfolgt grundsätzlich keine Siedlungsentwicklung in die Fläche. Die bestehende Gebäudesubstanz ausserhalb der Bauzonen ist landschaftsverträglich zu nutzen oder rückzubauen. Land- und Waldwirtschaft erfolgen extensiv mit dem Ziel der Sicherstellung der natürlichen Vielfalt sowie dem Schutz vor Naturgefahren. Der Ausbau der erneuerbaren Energieproduktion (Wind, Wasser, Sonne) erfolgt nur in ausgewiesenen Potenzialgebieten. Die Interessen des Landschaftsschutzes und der Energieproduktion sind im Einzelfall gegeneinander abzuwägen.. Die touristische Nutzung ist mit den Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes abzustimmen. In Gebieten mit Naturgefahren ist das Gefährdungs- und Schadenspotenzial in erster Linie durch Anpassung der Nutzung zu verringern (Wohnen, Gewerbe, landwirtschaftliche Betriebsformen, etc.) und erst in zweiter Linie durch bauliche Eingriffe.
<p>Landschaft mit Vorrang Land- und Waldwirtschaft</p> 	<p>Allgemeine Ziele</p> <p>Umfangreiche topographisch geeignete Gebiete im Baselbiet und im Laufental werden intensiv land- und forstwirtschaftlich genutzt. Das Raumkonzept räumt diesen Nutzungen unter Wahrung einer genügenden ökologischen Vielfalt weiterhin hohe Priorität ein. Erholungs- und Freizeitnutzungen müssen die Bedürfnisse der Forst- und Landwirtschaft respektieren, und die weitere Siedlungsflächenausdehnung ist zu stoppen.</p> <p>Entwicklungsziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Weiteren Verlust von Kulturland stoppen (1985-2009: -6%) <p>Planungsgrundsätze</p> <ol style="list-style-type: none"> Der schleichende Kulturlandverlust ist zu stoppen. Die Siedlungsbegrenzung ist konsequent einzuhalten. Die bestehende Gebäudesubstanz aus-

¹⁷ Nur bezogen auf Naturschutzkategorien mit ‚hartem‘ Schutzstatus, d.h. exklusive BLN-Gebiete.

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	<p>serhalb der Bauzonen ist landschaftsverträglich zu nutzen oder rückzubauen.</p> <p>b) Naturnahe Produktionsformen sind zu unterstützen und die gross- und kleinräumige ökologische Vernetzung zu verbessern.</p> <p>c) In Gebieten mit Naturgefahren ist das Gefährdungs- und Schadenspotenzial in erster Linie durch Anpassung der Nutzung zu verringern (Wohnen, Gewerbe, landwirtschaftliche Betriebsformen, etc.) und erst in zweiter Linie durch bauliche Eingriffe.</p>
<p>Siedlungsnaher Landschaft</p> 	<p>Allgemeine Ziele</p> <p>Grün- und Freiräume in Siedlungsnähe sind unverzichtbar für eine hohe Lebensqualität. Dies gilt insbesondere in den dicht besiedelten städtischen Räumen der inneren Korridore. Das Raumkonzept strebt den örtlich abgestimmten Schutz und die bewusste Strukturierung und Gestaltung solcher Freiräume an. Hinsichtlich Nutzung des bewirtschafteten Kulturlandes ist in diesem Raumtyp die Interessensabwägung besonders sensibel: Die Naherholungsfunktion ist wichtig, weshalb sich die Land- und Waldwirtschaft auf eine intensivere Naherholungsnutzung einstellen muss (z.B. höher frequentierte Wander- und Velowegnetze). Auf der anderen Seite besteht insbesondere auch in den inneren Korridoren der Anspruch, den weiteren Kulturlandverlust zu vermeiden. Das heisst, Umnutzungen und Verdichtungen sind konsequent auszuschöpfen, bevor neue Einzonungen in Erwägung gezogen werden.</p> <p>Entwicklungsziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Weiteren Verlust von Kulturland stoppen (1985-2009: -6%) <p>Planungsgrundsätze</p> <p>a) Die Siedlungsbegrenzung zum Erhalt des landwirtschaftlich genutzten Kulturlandes ist zu respektieren, auch bei gleichzeitiger Aufwertung von siedlungsnahen Naherholungsgebieten. Notwendige Siedlungsflächenvergrößerungen der inneren Korridore sind auf die Arrondierung bestehender Siedlungsstrukturen zu konzentrieren.</p> <p>b) Flächenintensive Erholungs- und Freizeitanlagen sind landschaftsverträglich zu gestalten und eine gute ÖV- und Velo-Erschliessung ist sicherzustellen.</p> <p>c) Siedlungsnaher Gewässer haben als Naherholungsgebiete besonders grosse Bedeutung und sind ökologisch aufzuwerten. Damit werden sie auch für die Naherholung attraktiver.</p>
<p>Siedlungstrenngürtel als Multifunktionalräume</p> 	<p>Allgemeine Ziele</p> <p>Die im kantonalen Richtplan festgesetzten Siedlungstrenngürtel haben das Potenzial, zahlreiche Handlungsfelder zu vereinen. Diese können neben der siedlungsgliedernden Funktion auch ökologische Vernetzungs- und Erholungsfunktionen übernehmen („Multifunktionalräume“) und so eine entsprechende Wertschöpfung für die Bevölkerung generieren. Durch ökologische und landschaftsästhetische Massnahmen sind diese Räume nicht nur zu erhalten, sondern aufzuwerten. Siedlungstrenngürtel sind in den inneren und äusseren Korridoren wichtige Bestandteile einer nachhaltigen Raumentwicklung</p> <p>Entwicklungsziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Siedlungstrenngürtel als Multifunktionalräume erhalten und aufwerten

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	<p>Planungsgrundsätze</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Siedlungstrenngürtel sind freizuhalten und als siedlungsnaher Naherholungsgebiete aufzuwerten. Notwendige Siedlungsflächenenerweiterungen der inneren Korridore sind auf die Arrondierung bestehender Siedlungsstrukturen zu konzentrieren. b) Die ökologische Vernetzung in Siedlungstrenngürteln ist zu gewährleisten. Dies betrifft sowohl Fauna (Wildtierpassierbarkeit) als auch Flora (ökologische Verbundsysteme). c) Siedlungstrenngürtel sind bei notwendigen Siedlungserweiterungen in den inneren Korridoren als letzte Möglichkeit in Betracht zu ziehen.
Bereiche Verkehr und Versorgung / Entsorgung	
<p>Verkehrsachsen: S-Bahn als Rückgrat der Siedlungsentwicklung</p> 	<p>Allgemeine Ziele</p> <p>Der Kanton Basel-Landschaft richtet das Verkehrsangebot auf die gewünschte Siedlungsentwicklung aus. In den inneren Korridoren soll die Regio-S-Bahn verdichtet und die Bahninfrastruktur entsprechend ausgebaut werden. Ergänzend wird das Tramnetz weiter ausgebaut. Zur Entlastung der Siedlungsgebiete wird der Strassenverkehr auf das übergeordnete Netz (insb. Hochleistungs- und Hauptverkehrsstrassen) gelenkt.</p> <p>Entwicklungsziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ ½h-Takt Regio-S-Bahn in allen inneren Korridoren, neue grenzüberschreitende Durchmesserlinien mit dem Herzstück Regio-S-Bahn und Erweiterung des Tramnetz ▪ Kapazitätssteigerung auf dem Autobahnnetz und agglomerationsweites Verkehrsmanagement zur Entlastung des untergeordneten Strassennetzes ▪ Sicherstellung der dezentralen Verkehrserschliessung im ländlichen Raum (Strassennetz und ÖV-Angebot) <p>Planungsgrundsätze</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Die Strassenkapazitäten sind bedarfsgerecht und nach klaren Prioritäten auszubauen. Der Strassenverkehr (Personen- und Güterverkehr) wird so weit möglich auf das übergeordnete Netz gelenkt. b) Die Schieneninfrastrukturen werden bedarfsgerecht ausgebaut und das trinationale Regio-S-Bahnkonzept wird umgesetzt. Bahn-, Tram- und Busangebote sind aufeinander abzustimmen und ÖV-Drehscheiben auszubauen. c) Sichere und attraktive Velo- und Fusswegnetze schaffen die Basis für das Gesamtsystem Verkehr. d) Der Kanton schafft die Voraussetzungen, dass die gesamte Wegekette beachtet und spürbar verbessert wird (Flexibilität in der Verkehrsmittelwahl und kombinierte Mobilität). e) Umweltschonende Mobilität wird durch technische Entwicklungen und Innovationen vorangetrieben. Durch Mobilitätsberatung, -information und innovative Verkehrsangebote unterstützen Kanton und Gemeinden diese Entwicklung zusätzlich.

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
Ver- und Entsorgung [ohne Kartensignatur]	<p>Allgemeine Ziele</p> <p>Der hohe Standard zur kantonsweiten Grundversorgung in den Bereichen Energie, Wasser und Telekommunikation ist langfristig sicherzustellen. Die Energieversorgung wird vermehrt auf erneuerbare Quellen ausgerichtet. Neue Anlagen und Infrastrukturen sollen möglichst landschaftsverträglich angeordnet und ausgestaltet werden. Infolge des anhaltenden Siedlungsdrucks und der verstärkten Bauaktivitäten im Untergrund steigt die Bedeutung von Massnahmen des Grundwasser- und Gewässerschutzes, insbesondere von strategischen Grundwasserschutzzonen.</p> <p>Entwicklungsziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Die Grundversorgung mit Energie, Wasser und Telekommunikation sowie die Entsorgung sind in allen Kantonsteilen möglichst landschaftsverträglich sichergestellt. <p>Planungsgrundsätze</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Raumansprüche einer verstärkten Energieversorgung aus erneuerbaren Ressourcen (Wind-, Wasser-, Solarenergie und Geothermie) sind mit der Siedlungsentwicklung und dem Landschaftsschutz abzustimmen. b) Für die Entsorgung von unverschmutztem Aushub, Inertstoffen sowie weiteren (nicht verbrennbaren) Abfällen sind geeignete Deponiestandorte auf Kantonsgebiet zu sichern. c) Der Grundwasser- und Gewässerschutz bzw. die Trinkwasserversorgung sind in allen Kantonsteilen sicherzustellen. Die Schutzgebiete und Entsorgungssysteme gilt es mit den Entwicklungszielen gemäss Raumkonzept abzustimmen.

Tabelle 10 Raumkonzeptelemente, deren Entwicklungsziele und Planungsgrundsätze im Sinne von Handlungsmaximen.

3.4. Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Dichteziele

→ **Planungsgrundsatz:** Die Verteilung des Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum soll im Kanton Basel-Landschaft grundsätzlich gleichmässig erfolgen. Dabei liegen die Schwerpunkte der räumlichen Entwicklung in den Zentren, den Verdichtungsräumen der inneren Korridore sowie den ländlichen Entwicklungsachsen.

→ Leitsätze 2, 3

Das Raumkonzept muss gemäss Bundesanforderungen Zielvorstellungen bezüglich Volumen und räumlicher Verteilung der angestrebten Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung formulieren. Die folgende Tabelle zeigt die bereits in Kapitel 3.3 dargelegten Entwicklungsziele im Überblick. Das Zielwachstum gemäss Regierungsratsbeschluss BL Nr. 257 vom 10. Februar 2015 als Grundlage für die Umsetzung des Raumplanungsgesetzes orientiert sich am BFS-Szenario hoch. Gesamthaft soll die Bevölkerung demnach von 2014 bis 2035 um rund 45'000 Personen wachsen. Die Verteilung soll innerhalb des Kantons gleichmässig über alle Raumtypen erfolgen. Mit diesem Ziel sind hohe Anforderungen an die Mobilisierung der inneren Bauzonenreserven verbunden. Zudem werden Einzonungen in Teilgebieten der inneren Korridore notwendig sein. Auch im ländlichen Raum soll weiterhin ein Wachstum erfolgen. Dieses soll im Rahmen der anderen Raumtypen liegen. Die verfügbaren Bauzonenreserven im ländlichen Raum sind für dieses Wachstum ausreichend.

Kennzahlen Bevölkerungsentwicklung				
Raum	Zustand 2014	Dynamik 2000-2014	Prognosen 2035	
			Trend BL	Ziel BL
Verdichtungsräume der inneren Korridore	189'932	+12'350 (+0.5% p.a.)	200'650 (+0.4% p.a.)	221'100 (+0.75% p.a.)
Regionalzentren	17'909	+2'051 (+0.9% p.a.)	20'200 (+0.7% p.a.)	20'500 (+0.75% p.a.)
Ländliche Entwick- lungsachsen	28'655	+1'945 (+0.5% p.a.)	34'520 (+0.5% p.a.)	30'800 (+0.75% p.a.)
Ländlicher Siedlungs- raum	46'155	+4'140 (+0.7% p.a.)	57'900 (+0.9% p.a.)	56'000 (+0.75% p.a.)
Kanton BL	282'651	-- +20'486 (+0.55% p.a.)	313'270 +30'619 (+0.55% p.a.)	328'400 +45'749 (+0.75% p.a.)

Tabelle 11 Kennzahlen zur Bevölkerungsentwicklung retro- und prospektiv. (Daten: Zielprognosen gemäss RRB BL Nr. 257, Trend = Wüest & Partner Szenario Hoch)

Analoge Prognosewerte für die **Arbeitsplatzentwicklung** gibt es nicht. Die Entwicklung der letzten 20 Jahren verlief unterschiedlich stark (in Anlehnung an die Konjunktur), zwischen 2000 und 2005 weniger dynamisch, seit 2005 jedoch dynamischer als die Bevölkerungsentwicklung. Das Ziel müsste sein, eine zum Bevölkerungswachstum zumindest parallele Arbeitsplatzentwicklung zu erreichen. Und dies nicht nur mengenmässig, sondern auch hinsichtlich der räumlichen Verteilung. Dadurch können die Pendlerwege mit ihren negativen Auswirkungen auf Verkehrskapazitäten und Umweltbelastung reduziert werden. In Anlehnung an die zwischen den Raumtypen gleich verteilte Bevölkerungsentwicklung ergeben sich die folgenden Zielwerte für die Beschäftigtenentwicklung:

Kennzahlen Beschäftigtenentwicklung				
Raum	Zustand 2012	Dynamik 2005-2012	Prognosen 2035	
				Ziel BL
Verdichtungsräume der inneren Korridore	108'400	+8'400 (+1.2% p.a.)		127'300 (+0.75% p.a.)
Regionalzentren	10'200	+130 (+0.2% p.a.)		12'000 (+0.75% p.a.)
Ländliche Entwick- lungsachsen	10'900	-- (+0.0% p.a.)		12'800 (+0.75% p.a.)
Ländlicher Siedlungs- raum	12'400	-680 (-0.7% p.a.)		14'600 (+0.75% p.a.)
Kanton BL	141'900	-- +7'800 (+0.8% p.a.)		166'700 +24'800 (+0.75% p.a.)

Tabelle 12 Kennzahlen zur Beschäftigtenentwicklung retro- und prospektiv. (Zielprognosen: ARP in Anlehnung an Bevölkerungsziele gemäss RRB BL Nr. xx)

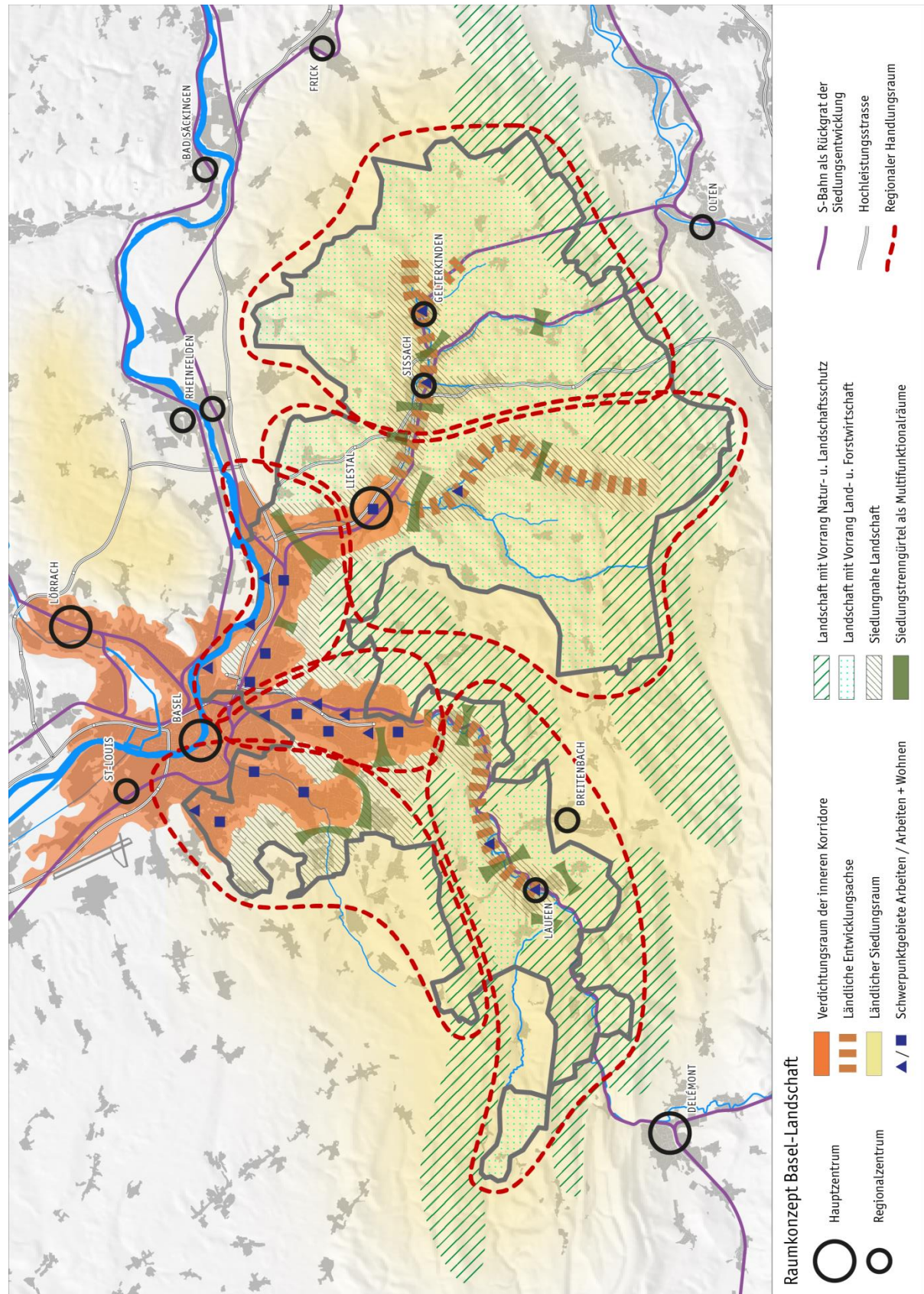
Der mengenmässig mit Abstand grösste Beschäftigtenzuwachs ist in den inneren Korridoren anzustreben. Hier liegen die bedeutenden und am besten erschlossenen strategischen Arbeitszonen gemäss Richtplan und Agglomerationsprogramm. Weitere, eher mittelgrosse Arbeitszonen, liegen in den Korridoren und den Regionalzentren.

Neben den Entwicklungszielen von Bevölkerung und Arbeitsplätzen setzt das Raumkonzept Basel-Landschaft auch Ziele zum Flächenverbrauch bzw. zur **Siedlungsdichte**. Die weitere Entwicklung der Siedlungsflächen ist sowohl im Bevölkerungs- und Arbeitsplatzwachstum begründet (Struktureffekt), als auch im anhaltenden Flächenverbrauchswachstum pro Person (Wohlfstandseffekt). Das Raumkonzept setzt sich das Ziel, über alle Raumtypen und Handlungsräume hinweg eine Verdichtung von +8.3% für 2035 und +10% für 2040 zu erreichen. Die entsprechenden Kennziffern zeigt die folgende Tabelle.

Dichteziele 2035			
	2012 [m2 WMZ/E+B]	2012 [E+B/ha]	2035 [E+B/ha]
Raumtypen			
Verdichtungsräume der inneren Korridore	121	83	91
Regionalzentren	137	73	79
Ländliche Entwicklungsachsen	178	56	62
Ländlicher Siedlungsraum	233	43	47
Regionale Handlungsräume			
Laufental	197	51	55
Oberes Baselbiet	185	54	58
Liestal / Frenkentäler	155	65	70
Rheintal-Hölftten	96	105	114
Birstal	122	82	89
Leimental	131	77	83
Kanton BL total	139	72	78 +8.3%

Tabelle 13 Siedlungsdichten 2012 und Dichteziele bis 2035 (WMZ = Wohn- und Mischzonen; E = Einw.; B = Beschäftigte).
Hinweis: im Richtplankapitel werden die Zahlen gerundet.

4. Raumkonzeptkarte



5. Rollenteilung und Ausblick

Ein kantonales Raumkonzept als behördenverbindlicher Teil des Richtplans richtet sich in erster Linie an die verschiedenen Verwaltungsstellen des Kantons und soll der internen Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten dienen. Der Kanton ist damit auch in der Lage, seine Interessen in der Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen, den benachbarten Ländern und dem Bund begründet und kohärent zu vertreten.

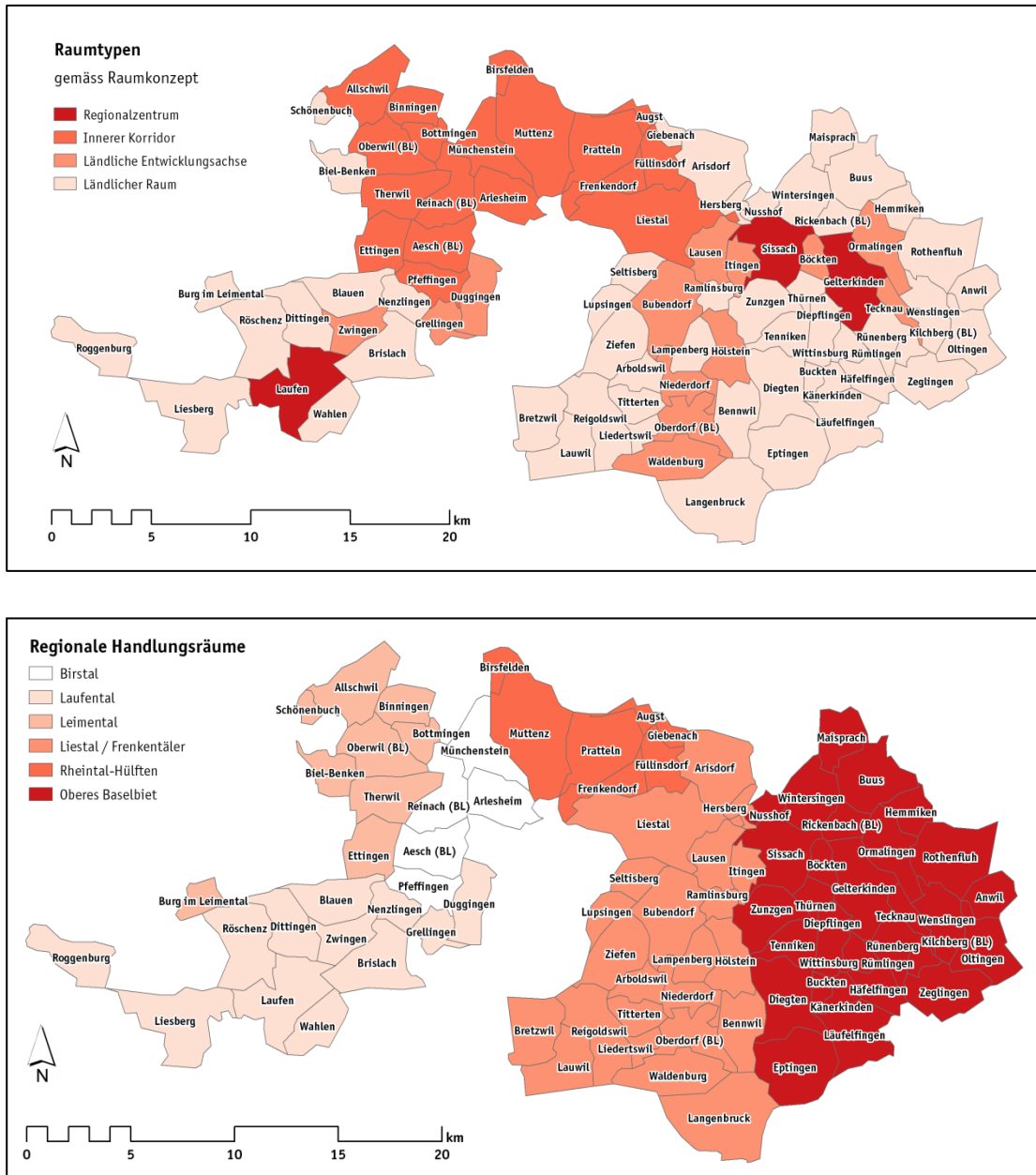
Die Umsetzung des Raumkonzepts erfordert jedoch die enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden, denn mit dem Raumkonzept wird an der grundsätzlichen raumplanerischen Rollenteilung nichts geändert: Die Planungshoheit auf Stufe Nutzungsplanung liegt weiter bei den Gemeinden. Die Akzeptanz des kantonalen Raumkonzepts durch die Gemeinden ist entscheidend für eine erfolgreiche Umsetzung. Entsprechend wird der vorliegende Entwurf zusammen mit dem teilrevidierten Kantonalen Richtplan einer öffentlichen Vernehmlassung unterzogen.

Die Überarbeitung des Richtplans konzentriert sich auf die Objektblätter im Bereich Siedlung entsprechend den Anforderungen im teilrevidierten eidgenössischen Raumplanungsgesetz. Aber auch Objektblätter in anderen Themenbereichen des Richtplans gilt es auf dem Hintergrund der Grundsätze des neuen Raumkonzepts zu überprüfen, so beispielsweise im Bereich des Grundwasserschutzes.

Organisation und Tätigkeitsschwerpunkte der neuen regionalen Handlungsräume gemäss Raumkonzept müssen in den kommenden Jahren konkretisiert werden. Rechtliche Basis dazu ist der Entwurf des neuen Gemeindestrukturengesetz. Organisatorisch angedacht sind sogenannte „Regionalkonferenzen“ mit Vertretung aller Gemeindepräsidentinnen und –präsidenten. Die Regionalkonferenzen haben keine hoheitlichen Funktionen. Vielmehr sollen die beteiligten Gemeinden darin ihre Zusammenarbeit koordinieren.

Anhang

Anhang 1: Perimeter Raumtypen und Handlungsräume



Figur 31 Zuordnung der Gemeinden zu Raumtypen (oben) und zu den regionalen Handlungsräumen (unten)