

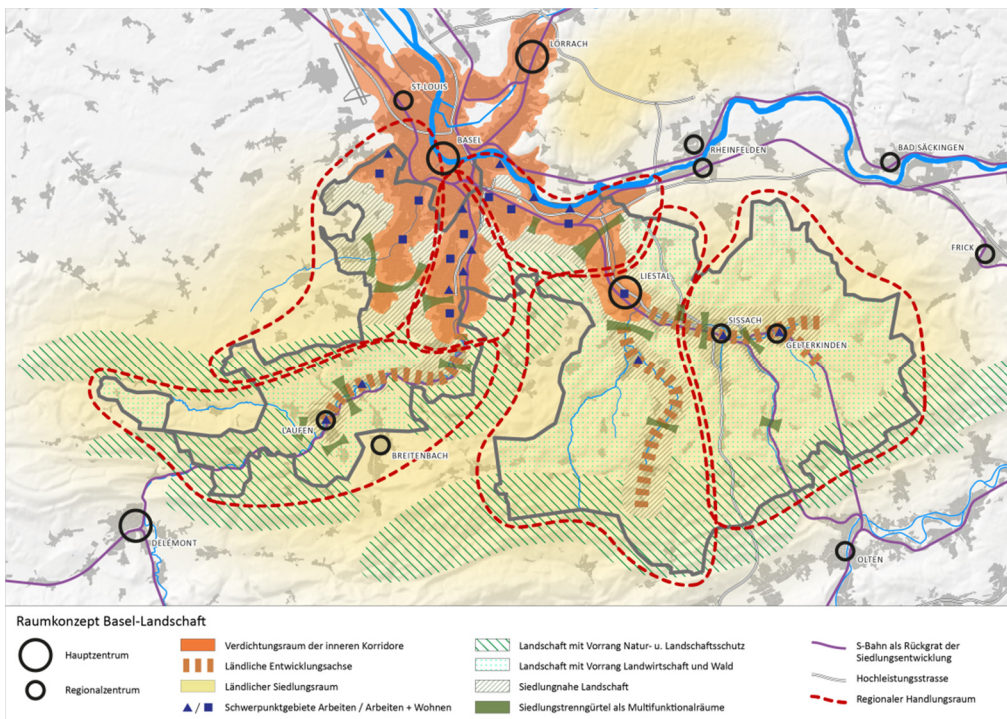
Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft

Raumkonzept Basel-Landschaft

Grundlagenbericht

Bern, 27. Juni 2017

Roman Frick
Benjamin Belart
Mirjam Strahm



Impressum

Raumkonzept Basel-Landschaft
Grundlagenbericht

Bern, 27. Juni 2017

Auftraggeber

Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft
Amt für Raumplanung

Autorinnen und Autoren

Roman Frick
Benjamin Belart
Mirjam Strahm
INFRAS, Sennweg 2, 3012 Bern
Tel. +41 31 370 19 19

Begleitgruppe (Zusammensetzung bis Mai 2016)

Martin Kolb (ARP)	Daniel Schweighauser (FKD)
Martin Huber (ARP)	Ueli Meier (VGD)
Doris Capaul (ARP)	Alice Boegli (VGD)
Walter Keller (ARP)	Oliver Kungler (VGD)
Rüdiger Hof (ARP)	Andreas Bubendorf (VGD)
Niklaus Hufschmid / Laura Chavanne (ARP)	Alberto Isenburg (AUE)
Oliver Jacobi (TBA)	Ueli Kräuchi (VBLG)
Alain Aschwanden (TBA)	Peter Leuthardt (Gemeinde Reinach)
Martin Schaffer (TBA)	Thomas Noack (Gemeinde Bubendorf)
Marc-André Giger (Wioff)	Erich Geiser (Gemeinde Bennwil)
Stefan Winkler (Wioff)	

Inhalt

1.	Bedeutung des Raumkonzepts	4
2.	Raumplanerische Trends und Herausforderungen	6
2.1.	Siedlung	6
2.2.	Natur und Landschaft	18
2.3.	Verkehr	24
2.4.	Ver- und Entsorgung	42
2.5.	Regionale und überregionale Zusammenarbeit	43
2.6.	Überblick raumplanerische Herausforderungen Basel-Landschaft	44
3.	Raumentwicklungsstrategie	49
3.1.	Leitsätze der räumlichen Entwicklung	49
3.2.	Positionierung des Kantons	53
3.2.1.	Regionale Handlungsräume	53
3.2.2.	Grenzüberschreitende und interkantonale Zusammenarbeit	58
3.3.	Räumliche Differenzierung	60
3.4.	Bevölkerungs-, Arbeitsplatz- und Dichteziele	67
4.	Raumkonzeptkarte	71
5.	Rollenteilung und Ausblick	72
	Anhang	73
	Anhang 1: Perimeter Raumtypen und Handlungsräume	73

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.

Die Essenz des Grundlagenberichts ist in das Objektblatt «Raumkonzept Basel-Landschaft» des kantonalen Richtplans (KRIP) als integrierenden und damit behördenverbindlichen Strategieartikel eingeflossen. Das Raumkonzept umfasst die bisherigen Themenfelder Siedlung, Verkehr, Natur und Landschaft sowie Ver- und Entsorgung. Es soll jedoch strategischer ausgerichtet sein, die grossräumige Positionierung aufzeigen und behördenverbindliche Planungsgrundsätze definieren, die 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.
- 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:

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

- 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
- Ländliche Gemeinden: 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 Gemeinderegionengesetzes, 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 0 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 und Landschaft, Verkehr sowie Ver- und 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 13'600 auf insgesamt 275'800 Personen war der Bevölkerungszuwachs im Kanton Basel-Landschaft von 2000 – 2010 leicht höher als in den 90er Jahren (+12'000 Personen). Das Wachstum in den Teilräumen verlief dabei deutlich ausgeglichener. Während von 1990 – 2000 noch 53% (+6'400 Pers.) des gesamtkantonalen Zuwachses in den Gemeinden des ländlichen Raums und 34% (+4'100 Pers.) in den ländlichen Entwicklungsachsen stattfand, waren es von 2000 – 2010 noch 22% (+3'000 Pers.) bzw. 8% (+1'100 Pers.). In den letzten fünf Jahren hat sich das Wachstum noch stärker auf die inneren Korridore konzentriert, wo 63 % (+5'800 Pers.) des gesamtkantonalen Wachstums stattfand. Im gesamten Kanton hat die Bevölkerungszahl in diesem Zeitraum um 9'200 Personen auf 284'960 Personen zugenommen.

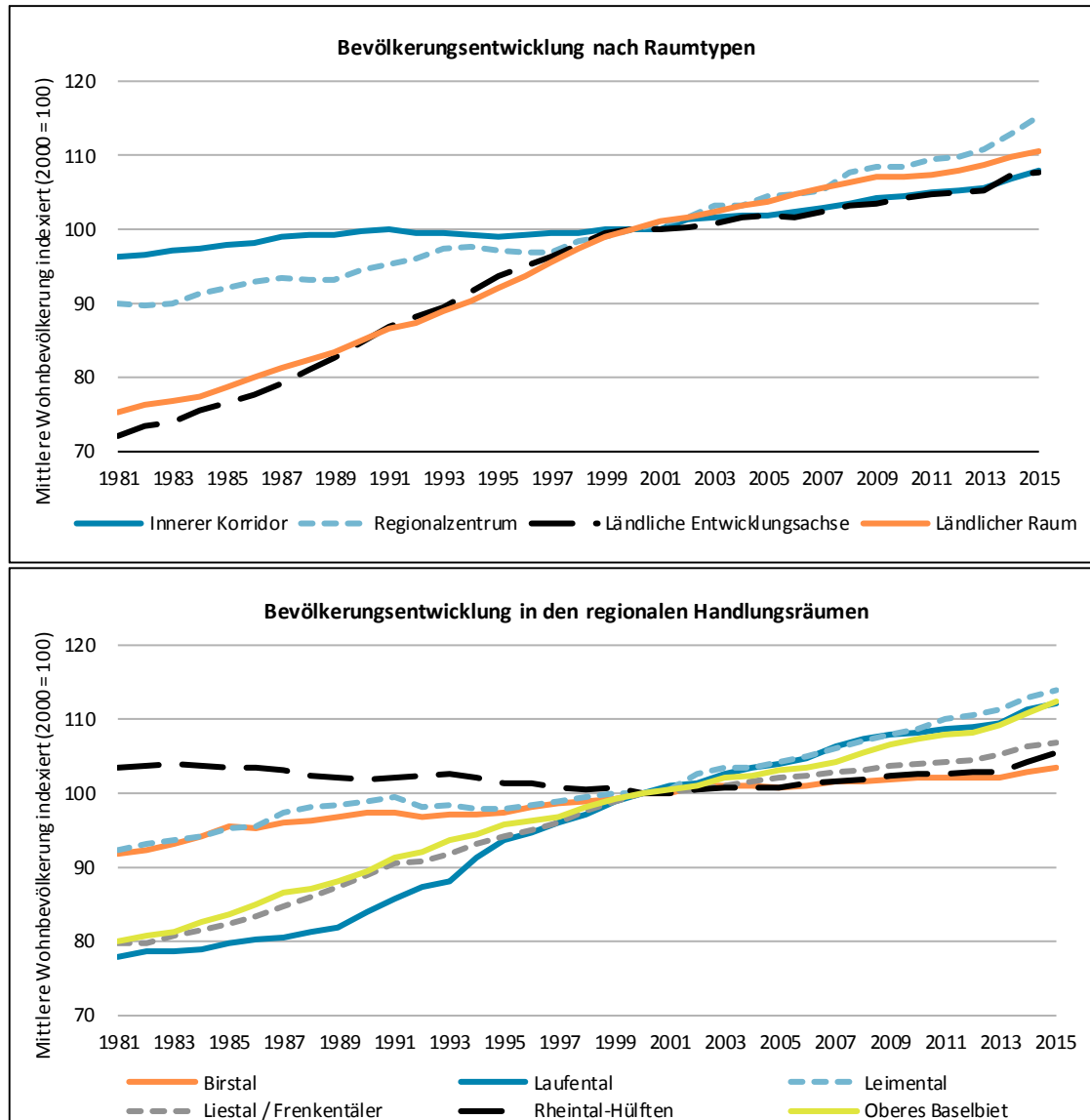
Die Abschwächung des Wachstums in den ländlichen Entwicklungsachsen ist augenfällig (Figur 4, oben). Im ländlichen Raum ist ebenfalls ein gewisser Wachstumsknick zu erkennen. Dagegen konnten die Gemeinden in den inneren Korridoren und die Regionalzentren nach einer Wachstumsschwäche in den 90er Jahren 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.

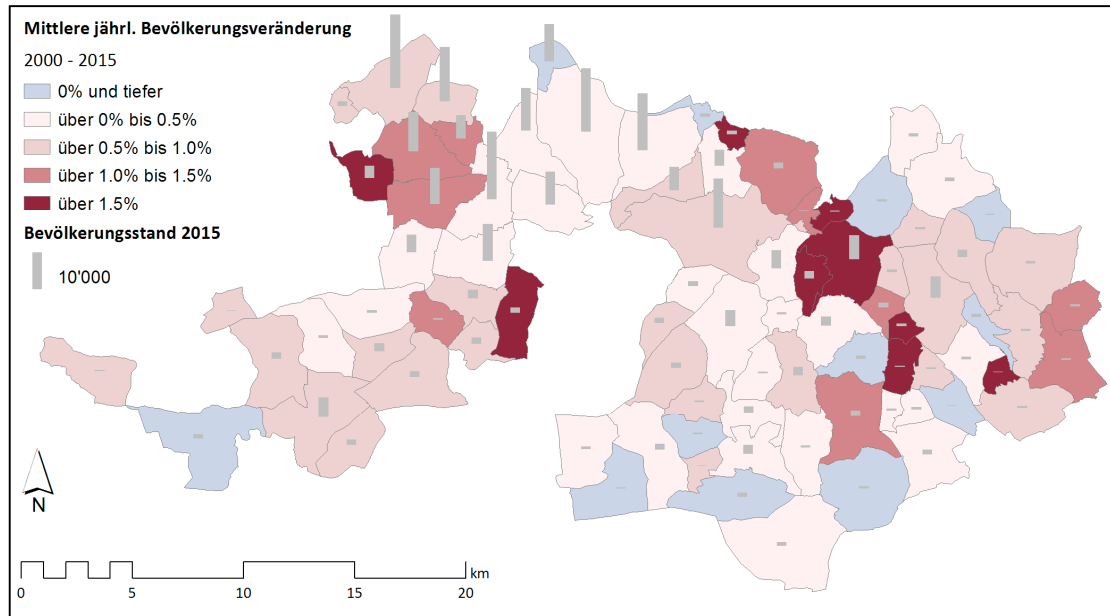
Kennzahlen Bevölkerungsentwicklung							
	Wohnbevölkerung				Veränderung [abs./ in Proz. pro Jahr]		
	1990	2000	2010	2015	1990-2000	2000-2010	2010-2015
Kanton BL	250'174	262'165	275'756	284'960	11'991 (+0.48%)	13'591 (+0.52%)	9'204 (+0.67%)
- nach Raumtypen							
Innerer Korridor	176'902	177'582	185'663	191'503	680 (+0.04%)	8'081 (+0.46%)	5'840 (+0.63)
Regionalzentrum	14'993	15'858	17'219	18'267	865 (+0.58%)	1'361 (+0.86%)	1'048 (+1.22)
Ländliche Entwicklungsachse	22'619	26'710	27'831	28'784	4'091 (+1.81%)	1'121 (+0.42%)	953 (+0.68)
Ländlicher Raum	35'660	42'015	45'043	46'406	6'355 (+1.78%)	3'028 (0.72%)	1'363 (+0.61)
- nach regionalen Handlungsräumen							
Birstal	49'658	51'042	52'141	52'825	1'384 (+0.28%)	1'099 (+0.22%)	684 (+0.26)
Laufental	14'553	17'341	18'780	19'432	2'788 (+1.92%)	1'439 (+0.83%)	652 (+0.69)
Leimental	63'945	64'631	70'178	73'587	686 (+0.11%)	5'547 (+0.86%)	3'409 (+0.97)
Liestal / Frenkentaler	36'944	41'568	43'262	44'388	4'624 (+1.25%)	1'694 (+0.41%)	1'126 (+0.52)
Rheintal-Hülften	55'149	54'102	55'463	57'087	-1'047 (-0.19%)	1'361 (+0.25%)	1'624 (+0.59)
Oberes Baselbiet	29'925	33'679	35'932	37'641	3'754 (+1.25%)	2'253 (+0.67%)	1'709 (+0.95)

Tabelle 1 Kennzahlen zur Bevölkerungsentwicklung 1990-2015 (Datenquelle: Statistisches Amt BL, Wohnbevölkerung am Jahresende)



Figur 1 Bevölkerungsentwicklung 1981 – 2015 nach Raumtypen (oben) und nach regionalen Handlungsräumen (unten) (Datenquelle: Statistisches Amt BL, Wohnbevölkerung am Jahresende)

Besonders aufschlussreich sind die Wachstumsunterschiede zwischen den Gemeinden. Mehrere Gemeinden im Waldenburgertal und im Oberen Baselbiet haben Bevölkerungsrückgänge 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 fünfzehn Jahren hervor (z.B. Duggingen, Giebenach, Kilchberg).



Figur 2 Mittlere jährliche Bevölkerungsveränderung 2000 – 2015 in den Gemeinden

Bevölkerungsprognose 2035

Für die Vorhersage der zukünftigen Bevölkerungsentwicklung stützt sich der Kanton Basel-Landschaft auf das «hohe» Szenario der kantonalen Bevölkerungsprognose 2015-2045 des BFS. Mit einer mittleren jährlichen Wachstumsrate von 0.72% bis 2035 liegt die prognostizierte Entwicklung leicht über dem Wert von durchschnittlich 0.58% p.a. der vergangenen 20 Jahre.

Das politische 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 2015-2035	Räumliche Verteilung 2035
	2015	2035		
Innerer Korridor	191'503	219'038	27'535 (+0.72% p.a.)	67.2%
Regionalzentrum	18'267	20'893	2'626 (+0.72% p.a.)	6.4%
Ländliche Entwicklungssachse	28'784	32'923	4'139 (+0.72% p.a.)	10.1%
Ländlicher Raum	46'406	53'078	6'672 (+0.72% p.a.)	16.3%
Kanton BL	284'960	325'932	40'972 (+0.72% p.a.)	100.0%

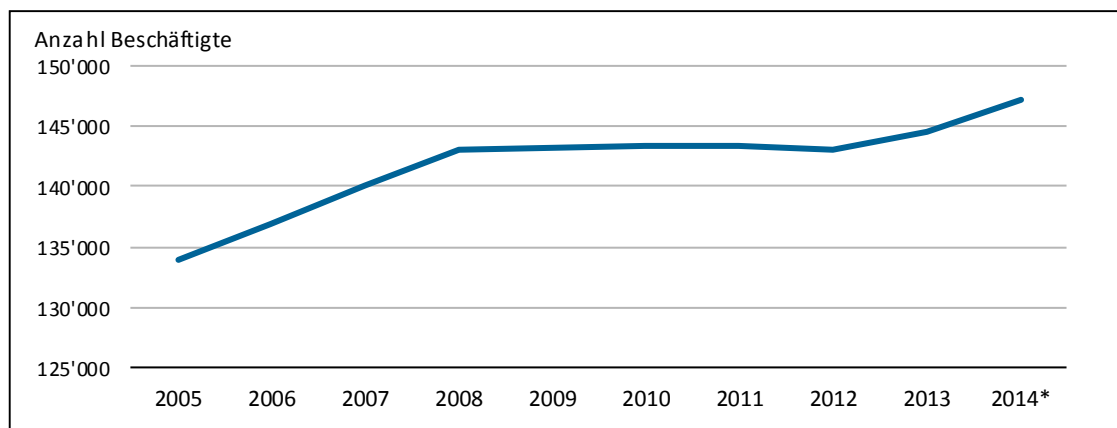
Tabelle 2 Kennzahlen zur Bevölkerungs-Zielprognose des Kantons bis 2035 (BFS-Szenarien zur Bevölkerungsentwicklung der Kantone der Schweiz 2015-2045 «hohes» Szenario, die Wachstumsraten sind in allen Raumtypen identisch (RRB Nr. 257 vom 10. Februar 2015))

Neben der räumlichen Verteilung des Bevölkerungswachstums ist die Alterung der Bevölkerung ein wichtiger Aspekt. Im hohen BFS-Szenario steigt der Altersquotient² von aktuell knapp 36% bis 2035 auf über 50%.

² Anteil der über 64-Jährigen an den 20-bis 64-Jährigen.

Beschäftigtenentwicklung

Im Jahr 2014 arbeiten im Kanton Basel-Landschaft 147'262 Personen. Während die Beschäftigtenanzahl im Zeitraum von 2005 – 2008 stark zunahm, stagnierte diese in den nachfolgenden Jahren und war teilweise sogar leicht rückläufig. Seit 2012 hat die Beschäftigtenanzahl aber wieder zugelegt. Insgesamt wuchs die Beschäftigung in der Periode 2005 – 2014 mit einem jährlichen Wachstum von 1.1 % stärker als die Bevölkerung. Bei den Vollzeitäquivalenten beträgt die Wachstumsrate sogar 1.2 %.



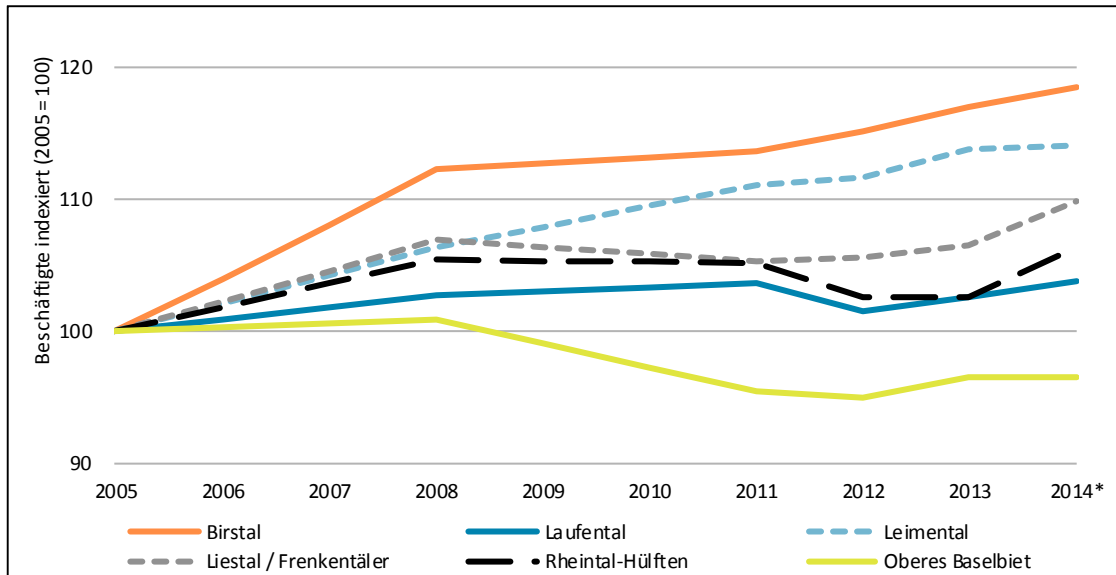
Figur 3 Beschäftigungsentwicklung Kanton Basel-Landschaft (Datenquelle: BFS STATENT). Die Daten von 2014 sind provisorisch. Die Werte der Jahre 2006/2007 sowie 2009/2010 wurden interpoliert, weil in diesen Jahren keine Erhebung stattfand.

Die Handlungsräume des Kantons Basel-Landschaft haben sich in den letzten Jahren unterschiedlich dynamisch entwickelt. Am stärksten war die Wachstumsdynamik im Birstal sowie im Leimental. Im Gegensatz dazu fand im Oberen Baselbiet ein Beschäftigtenrückgang statt. Seit 2012 ist die Beschäftigtenanzahl aber in allen Handlungsräumen wieder gestiegen.

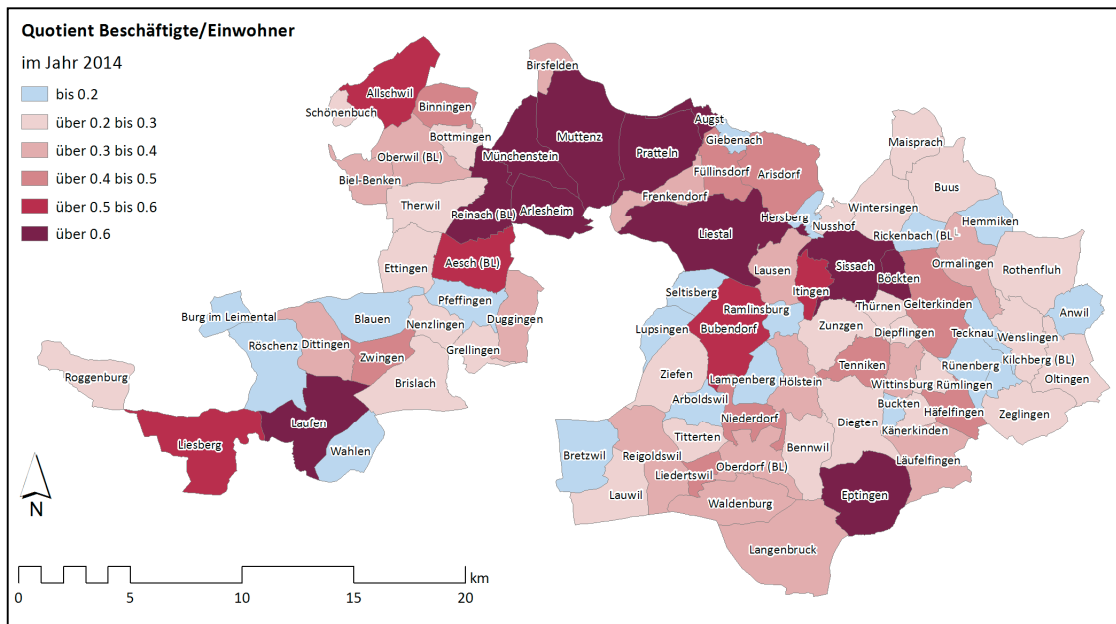
Die wichtigsten Arbeitsorte im Kanton mit den höchsten Anteilen an den insgesamt 147'262 Beschäftigten im Kanton sind Liestal (11.3%), Pratteln (9.2%), Muttenz (8.9%), Reinach (8.2%), Münchenstein (7.6%) und Allschwil (7.1%). In diesen sechs Gemeinden konzentrieren sich 52% der Beschäftigten. Zählt man die weiteren Gemeinden im direkten Umfeld von Basel ebenfalls dazu³, ergibt sich gar ein Anteil von 73%.

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

Neben diesen kantonalen Arbeitszentren erfüllen Gemeinden wie Laufen, Sissach und Bubendorf die Funktion regional-lokaler Arbeitszentren. Dieses nutzungsstrukturelle Muster ist in Figur 5 erkennbar. Im Kanton Basel-Landschaft arbeiten 45% aller Beschäftigten in Gewerbe- und Industriezonen, 36% in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen und 16% in Zonen für öffentliche Werke und Anlagen (vgl. Figur 11).



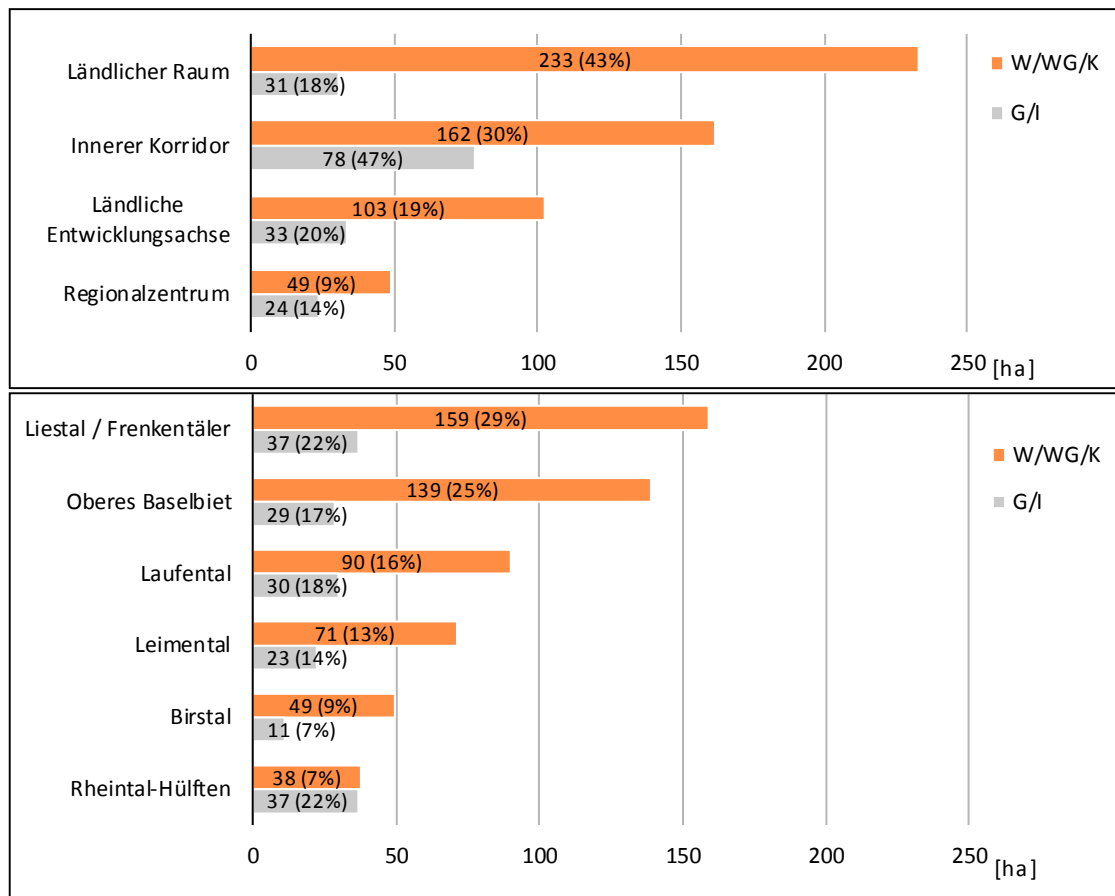
Figur 4 Beschäftigtenentwicklung 2005 – 2014 in den regionalen Handlungsräumen (Datenquelle: BFS STATENT)



Figur 5 Verhältnis zwischen Beschäftigten und Bevölkerung je Gemeinde 2014 (Datenquelle: BFS STATPOP und STATENT)

Bauzonen- und Geschossflächenreserven

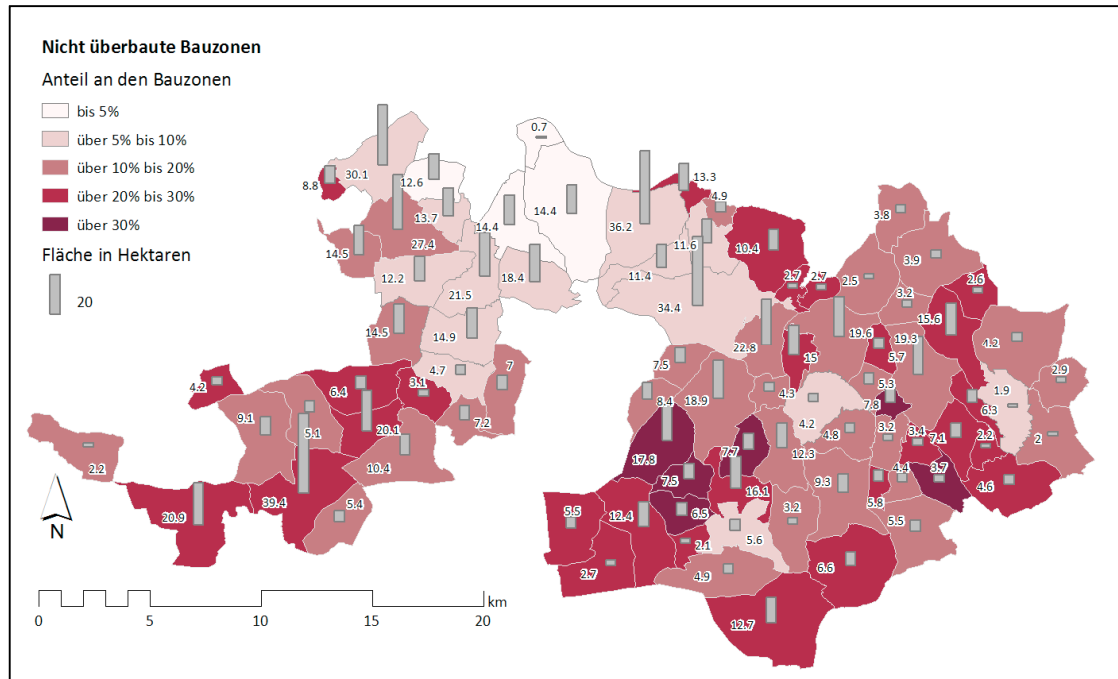
Insgesamt bestehen im Jahr 2015 im Kanton Basel-Landschaft nicht überbaute Wohnzonen im Umfang von 547 ha⁴ und nicht überbaute Arbeitszonen (Industrie- und Gewerbebezonen) im Umfang von 166 ha. Mit einem Anteil von 43% übersteigen die Wohnzonenreserven im ländlichen Raum diejenigen in den anderen Räumen deutlich (Innere Korridore: 30%, ländliche Entwicklungsgebiete: 19%, Regionalzentren: 9%). Die Arbeitszonenreserven konzentrieren sich in den inneren Korridoren, wo auch die grössten Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung ausgedehnt sind.



Figur 6 Bauzonenreserven (= nicht überbaute Bauzonen) 2015 nach Zonenart und Raumtypen (oben) und nach regionalen Handlungsräumen (unten), in Klammern Anteil an zonenspezifischer Gesamtreserve des Kantons (Datenquelle: Bauzonenstatistik BL)

Figur 7 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%. In den ländlichen Kantonsteilen sind diese Anteile deutlich höher mit Spitzenwerten in Gemeinden abseits der grossen Talachsen.

⁴ Wohnzonen, Wohnmischzonen und Kernzonen

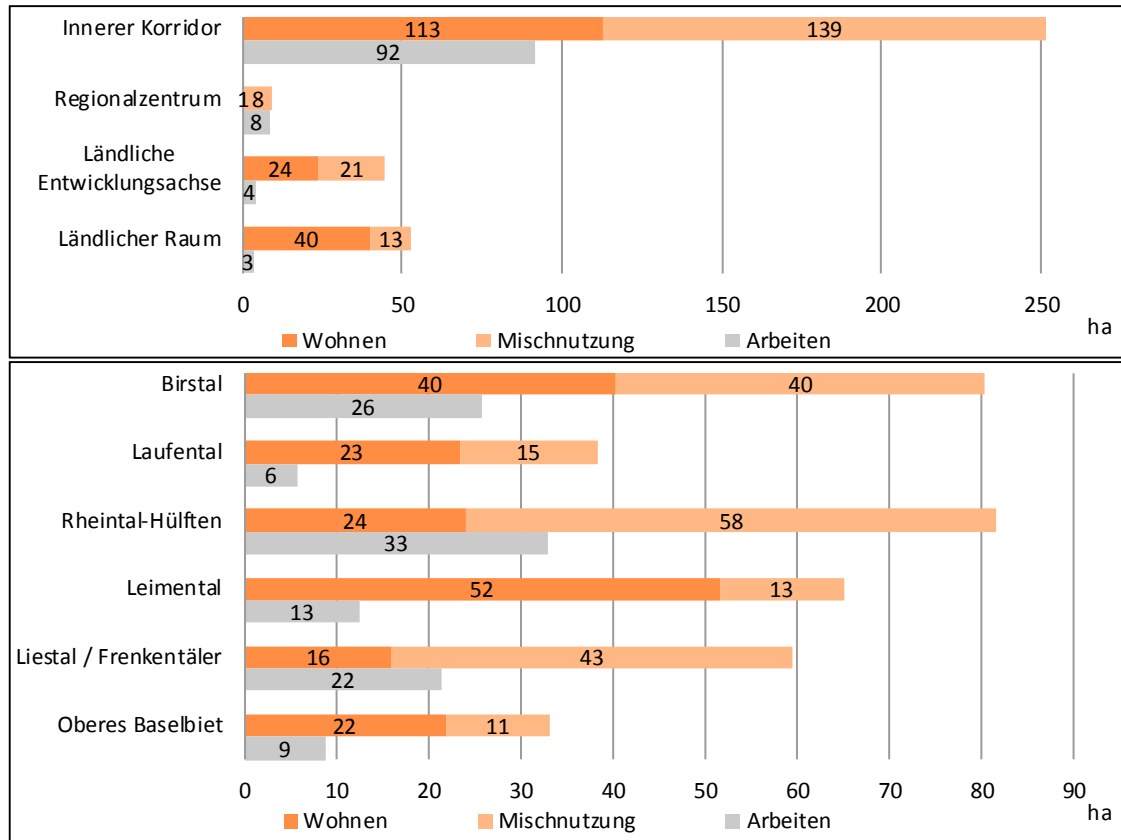


Figur 7 Bauzonenreserven (= nicht überbaute Bauzonen) 2015 in den Gemeinden, alle Zonenarten (Datenquelle: Bauzonenstatistik BL)

Innenentwicklungspotenziale

Innenentwicklungspotenziale sind Gebiete, die in der Regel bebaut sind, aber noch Potenzial für eine zusätzliche Verdichtung haben. Sie entstehen, wenn die Grundstücke zu wenig genutzt, fehlgenutzt oder gar nicht mehr genutzt sind. Eine erste Erhebung der Innenentwicklungspotenziale erfolgte im Rahmen der Raum+-Erhebung in Zusammenarbeit mit der ETH Zürich. Auf dieser Basis hat der Kanton Basel-Landschaft in den Jahren 2012 bis 2014 die Daten aktualisiert. Dies erfolgte vor Ort durch Interviews mit Gemeindevertretenden.

Gemäss der aktuellsten Erhebung im Jahr 2014 gibt es im Kanton Basel-Landschaft gesamt 384 Areale mit Innenentwicklungspotenzial. Diese ergeben insgesamt eine Fläche von knapp 480 ha, wovon knapp zwei Drittel bereits überbaut sind. Die Innenentwicklungspotenziale konzentrieren sich hauptsächlich auf die inneren Korridore. Somit bestehen in diesem Raumtyp nach wie vor beachtliche Reserven, die sich zur Innenverdichtung eignen. Am wenigsten Innenentwicklungspotenziale sind in den Regionalzentren vorhanden. In den Handlungsräumen Birtstal, Rheintal-Hülften und Leimental bestehen am meisten Innenentwicklungspotenziale, die zukünftig mit Wohn- und Mischnutzungen verdichtet werden könnten. Bei den Arbeitsnutzungen sind es das Birtstal, Rheintal-Hülften sowie die Region Liestal/Frenkentäler.



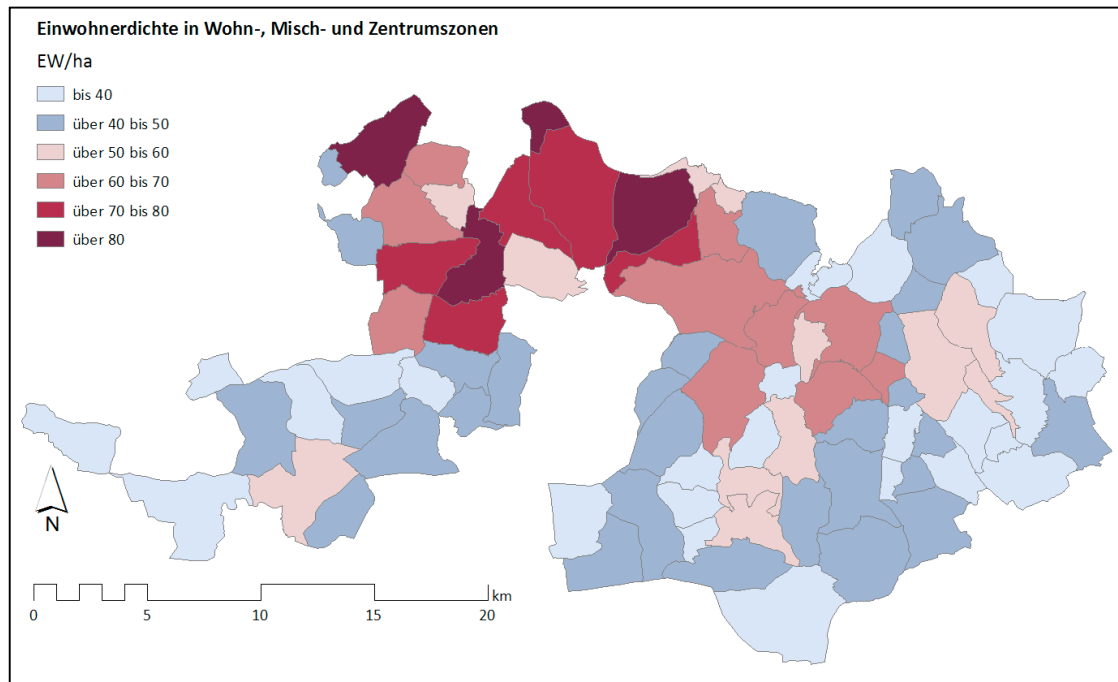
Figur 8 Innenentwicklungspotenziale 2014 nach angestrebter zukünftiger Nutzung, Raumtypen (oben) und regionale Handlungsräumen (unten) (Datenquelle: Raumbewertung BL)

Bauzonenkapazitäten

Zur Beurteilung der vorhandenen Bauzonenreserven 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 veröffentlicht.

Das Amt für Raumplanung BL verwendet die Methodik in veränderter Form. Bei den Berechnungen der Nutzungsdichte werden ausschliesslich die Einwohner berücksichtigt und nicht noch zusätzlich die Beschäftigten. Weiter gehen die Kapazitätsberechnungen von den aktuellen Nutzungsdichte der jeweiligen Gemeinde aus (Figur 9). Dabei besteht die Zielsetzung, dass jede Gemeinde die Nutzungsdichte alle fünf Jahre um 2%, bis ins Jahr 2035 also um knapp 8% erhöhen soll. Es besteht somit nicht ein Zielwert pro Raumtyp, wie bei der Methodik des ARE, sondern pro Gemeinde. Die resultierende gemeindespezifische Nutzungsdichte gilt für die Kapazitätsberechnung der überbauten und der unüberbauten Bauzonen.

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

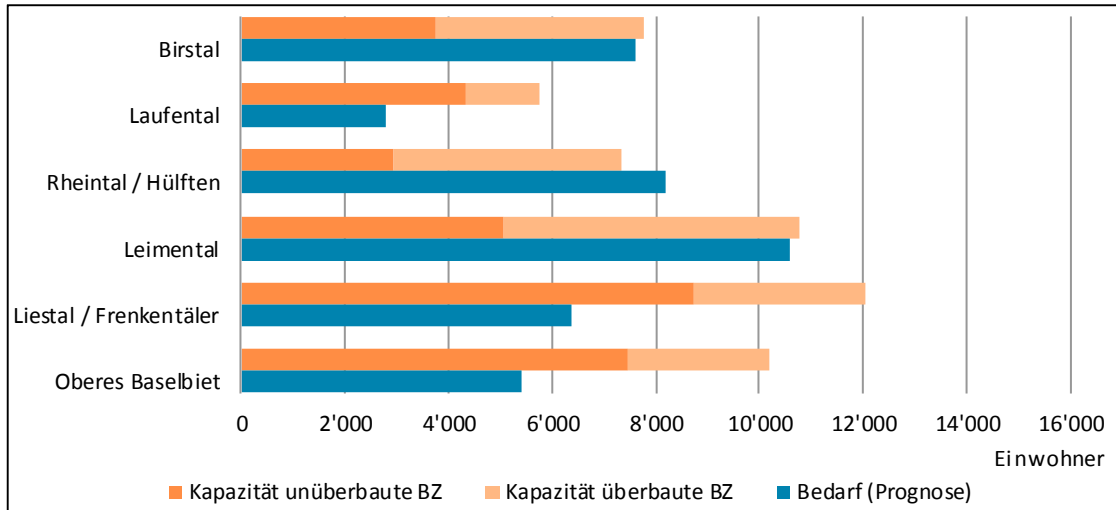


Figur 9 Einwohnerdichte in Wohn-, Misch- und Zentrumszonen 2015 in den Gemeinden (Datenquelle: Bauzonenstatistik BL)

Unter Verwendung der Bevölkerungs-Zielprognose des Kantons (Tabelle 2) ergibt sich folgendes Bild: Es gibt eine genügende Bauzonenkapazität in den ländlichen Räumen und Entwicklungsachsen, aber eine eher knappe Kapazität in den Verdichtungsräumen der inneren Korridore. In den Handlungsräumen Laufental, Liestal / Frenkentaler und Oberes Baselbiet können bereits die bestehenden unüberbauten WMZ-Zonen den prognostizierten Mehrbedarf decken. Hier besteht die Gefahr, dass die vielen un bebauten Bauzonen den Druck zur Innenverdichtung verringern und so die Verdichtungsziele nicht erreicht werden können. Im Birstal und im Leimental müssten hierzu die Restkapazitäten in den überbauten WMZ-Zonen, sprich eine Verdichtung im Bestand, sehr konsequent umgesetzt werden. Im Kantonsteil Rheintal/Hülften sind die Kapazitäten in den Wohn-, Misch- und Zentrumszonen nicht ausreichend.

Jedoch bestehen zusätzlich zu diesen Kapazitäten Potenziale für Wohnflächen in Transformationsgebieten. Dies sind bestehende Arbeitsgebiete mit einer guten ÖV-Erschliessung, die sich für Umnutzungen zum Wohnen eignen. Teilweise laufen bereits konkrete Transformationsplanungen (z.B. Salina Raurica). Im gesamten Kanton Basel-Landschaft umfassen die Transformationsgebiete ein Potenzial für rund 25400 zusätzliche Einwohner. Die Potenziale sind mit einem Anteil von 96% hauptsächlich in den inneren Korridoren vorhanden. Am meisten zusätzliche Potenziale können mit der Transformation von Arbeitsgebieten im Leimental (+8850 EW), in Rheintal-Hülften (+7760 EW) und im Birstal (+6900 EW) aktiviert werden.

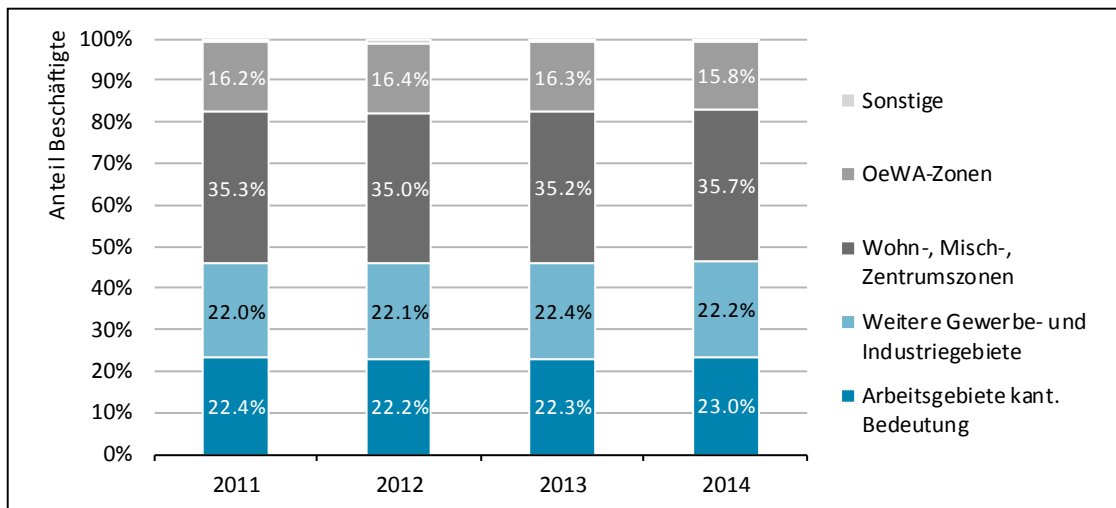
In allen Kantonsteilen sind Bauzonenkapazitäten vorhanden. In den Handlungsräumen Leimental, Birstal und Rheintal-Hülften ist die Aktivierung der inneren Reserven sowie von Transformationsgebieten zwingend, um genügend Kapazitäten zur Verfügung zu stellen.



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

Industrie- und Gewerbeflächenangebot

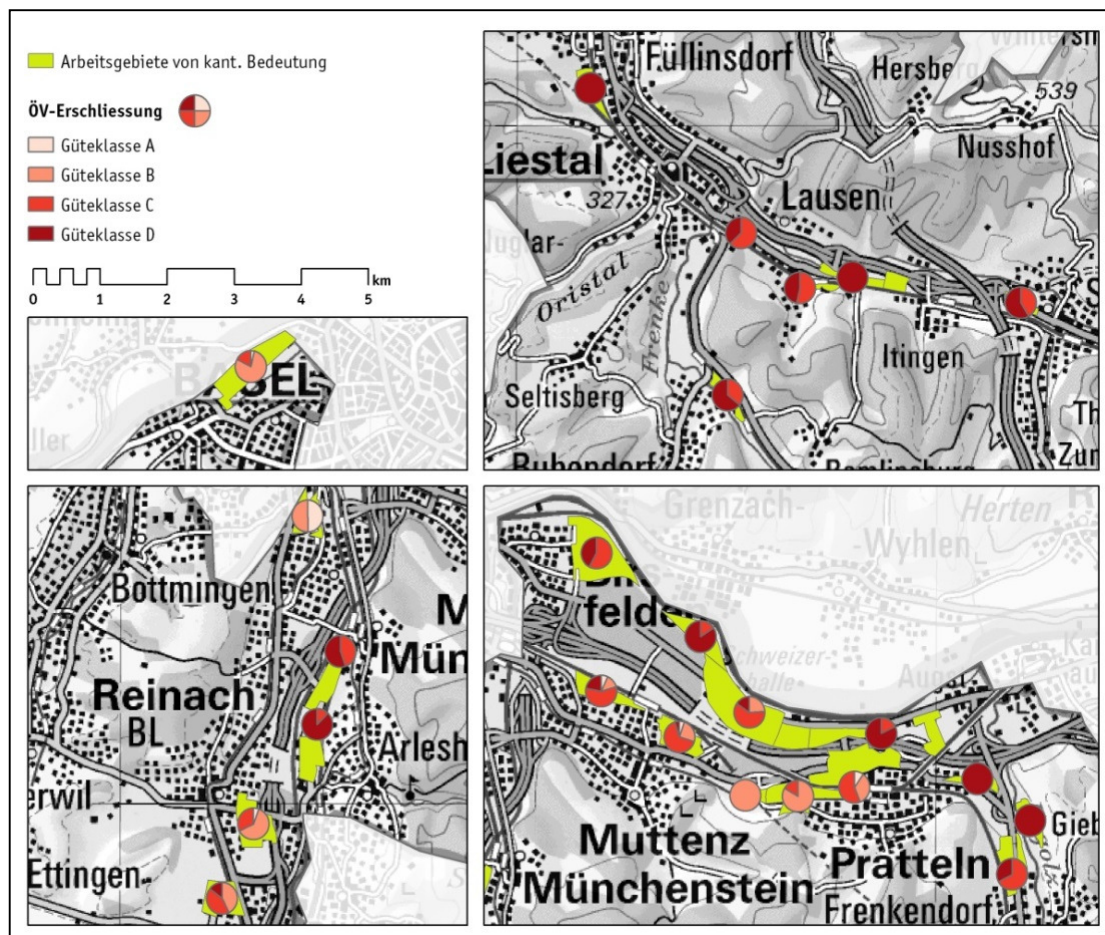
Neben den ordentlichen Industrie- und Gewerbebezonen sind im kantonalen Richtplan Arbeitsgebiete von kantonalen Bedeutung bezeichnet. Diese sichern grössere Gebiete ausschliesslich für industriell-gewerbliche Nutzungen. Mit Ausnahme von Salina Raurica und abgesehen von Einzelparzellen sind diese Gebiete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



Figur 11 Beschäftigte in den verschiedenen Bauzonen

Um die Jahrtausendwende hat der Anteil der Beschäftigten in den Arbeitsgebieten von kantonaler Bedeutung stark zugenommen⁶. In den vergangenen Jahren ist dieser Anteil zwischen 22% und 23% stagniert. Entwicklungstendenzen sind derzeit folglich keine festzustellen. In den weiteren Industrie- und Gewerbegebieten ist der Beschäftigtenanteil in etwa gleich hoch. In der Regel sind die Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung hervorragend an das Strassennetz angebunden. Die ÖV-Erschliessung ist dagegen in vielen Fällen verbesserungsfähig, insbesondere im Ergolztal, 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 kantonaler Bedeutung.



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

⁶ Die Daten von 1995 bis 2008 sind in Figur 11 nicht dargestellt, weil sich zwischen 2008 und 2011 die Erhebungsmethode verändert hat und die Zeiträume folglich nicht mehr direkt vergleichbar sind.

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 2015 hat die Siedlungsfläche von Basel-Landschaft um 933 Hektaren zugenommen, zum grössten Teil auf Kosten von landwirtschaftlichem Kulturland (-862 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	2014/15	1994 – 2014/15
Siedlungsflächen	7'685	8'444	9'031	9'377	+11.0%
Landwirtschaftsflächen	22'232	21'407	20'982	20'545	-4.0%
Bestockte Flächen	21'497	21'535	21'388	21'456	-0.4%
Unproduktive Flächen	360	388	373	396	+2.1%

Tabelle 3 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 3). 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 steigen-

den 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 sinken 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. 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.

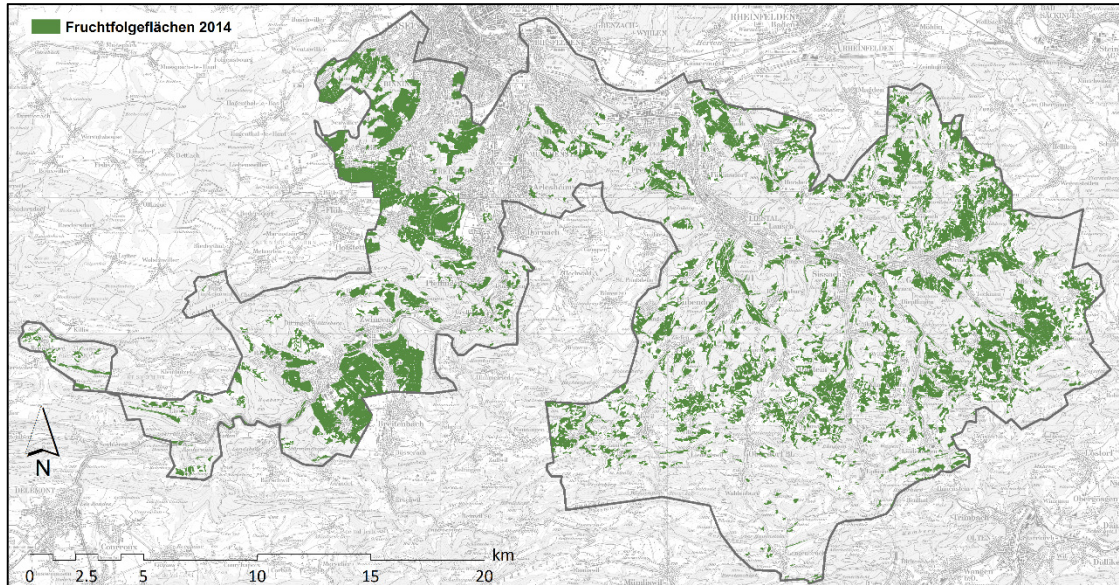
Diese Herausforderungen lassen sich schwerpunktmässig einzelnen Räumen im Kanton zuordnen: Die Fragen zur Integration (grosser) Bauten und Anlagen, gerade im Hinblick auf die Nutzung von Windkraft, betreffen vor allem die peripheren Landschaften der Juraketten im Süden des Kantons. Die Eindämmung des 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 qualitätsvollen Freiraumgestaltung und Koordination der vielfältigen Nutzungen.

Fruchtfolgeflächen

Fruchtfolgeflächen (FFF) sind ackerfähige Kulturlandgebiete. Sie dienen der Sicherstellung einer ausreichenden Versorgung in Krisenzeiten, leisten aber auch einen Beitrag zum langfristigen Erhalt von Kulturlandflächen und zusammenhängenden Grünräumen zwischen den Siedlungsgebieten. Gemäss Sachplan Fruchtfolgeflächen vom Februar 1992 hat der Kanton Basel-Landschaft einen Mindestumfang von 8'000 ha FFF zu sichern. Dieses Kontingent hat der Bund wegen des Kantonswechsels des Laufentals im Sachplan-Verfahren vom 30.06.2014 auf 9'800 ha erhöht. Um den Forderungen des Bundes nachzukommen, hat der Kanton im Jahr 2014 das Objektblatt L 2.2 Fruchtfolgeflächen sowie die Richtplankarte angepasst.

Gemäss der aktuellsten Erhebung aus dem Jahr 2014 bestehen im Kanton Basel-Landschaft 9'860 ha FFF. Die Mindestvorgaben können somit knapp erfüllt werden. Seit der Richtplananpassung im Jahr 2014 sind keine zusätzlichen FFF konsumiert worden.

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.



Figur 13 Fruchtfolgefleichen im Kanton Basel-Landschaft im Jahr 2014 (Datenquelle: Kanton Basel-Landschaft)

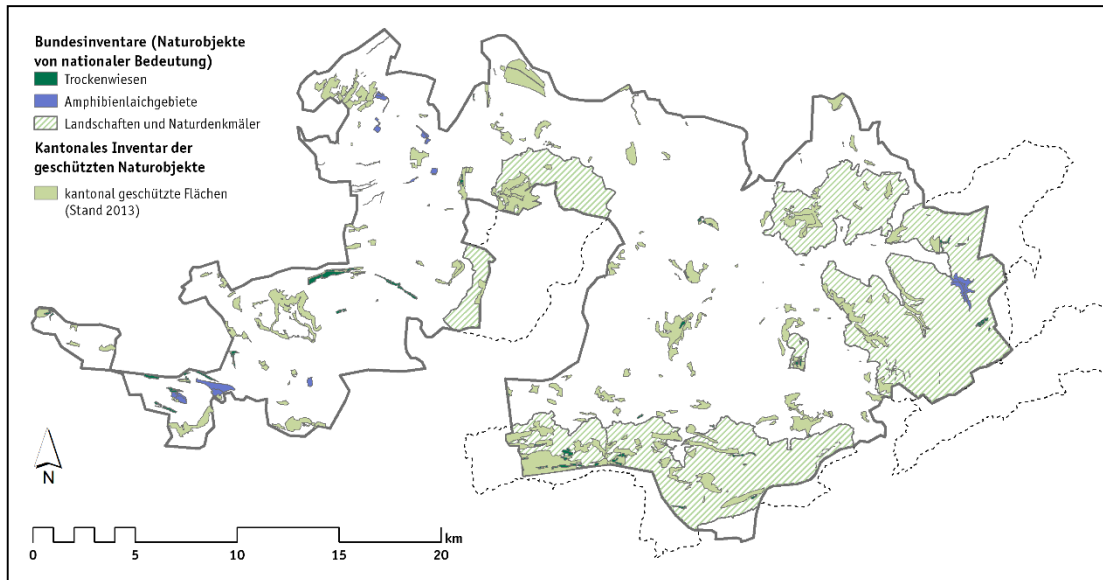
Biotopschutz und ökologische Aufwertung

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)

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).

⁸ Natur- und Landschaftsschutzgesetz Basel-Landschaft.



Figur 14 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 Grundwasserschutz-zonen nicht konform mit der eidgenössischen Grundwasserschutz-verordnung ▪ Rückgang der Gewässerverunreinigungen durch Hofdünger 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungsdruck auf die strategischen Grundwasserschutz-zonen (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 Transformatorstationen
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 Bahnstrecken 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Lärmsanierung der Kantonsstrassen (inkl. H2, H18) bis 2018
Technische Risiken, Störfallvorsorge	<ul style="list-style-type: none"> ▪ abgeschlossene Analyse und umgesetzte Massnahmen zur Minimierung von Risiken der Rheinschiffahrt 	<ul style="list-style-type: none"> ▪ Aufrechterhaltung der Sicherheit in Chemie-parks trotz Restrukturierungen (dadurch veränderte Zuständigkeiten und Schnittstellen)

Tabelle 4 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 der Region Basel rechnet im Referenzzustand Szenario Referenz 2030 mit einem Anstieg der Anzahl Personenwege um 9 %. Die ÖV-Personenfahrten sollen dabei um 20% zunehmen, jene im MIV um 7 %⁹. Im Allgemeinen wird im ländlichen Siedlungsraum (Teilgebiet übrige Kernzone CH) ein höheres Verkehrswachstum prognostiziert als in den inneren Korridoren und ländlichen Entwicklungsachsen (Teilgebiete innere Agglo CH und äussere Agglo CH). In der Modell-Kernzone wird im ÖV mit einer Zunahme der Verkehrsleistung um 16% gerechnet, während für die Verkehrsleistung des MIV ein Wachstum von 9% prognostiziert wird. Somit wächst die Verkehrsleistung (in Personen-km) beim MIV etwas stärker als das zahlenmässige Verkehrsaufkommen. Beim ÖV ist dies nicht der Fall.

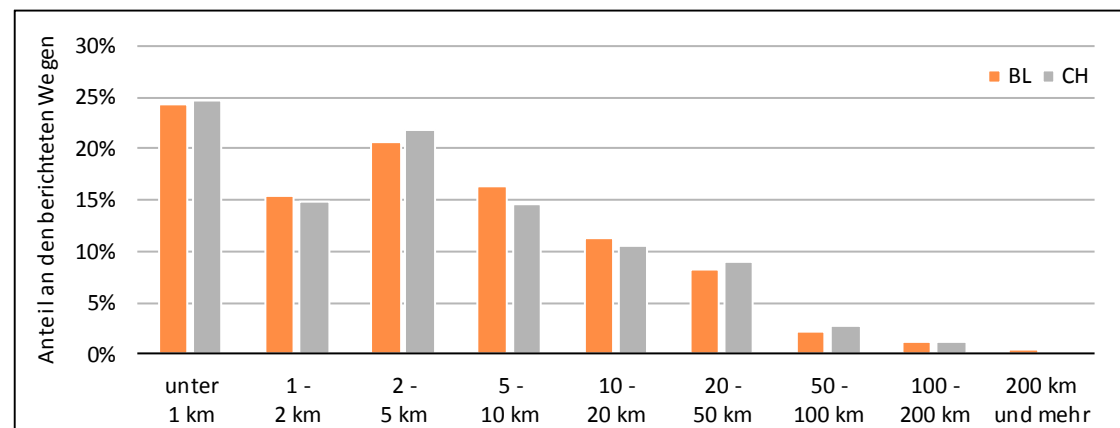
Einen aktuellen Überblick über das Mobilitätsverhalten der basellandschaftlichen Bevölkerung bietet die Datenbasis des Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010. Hinsichtlich Verkehrsaufkommen (Anzahl und Länge der Wege) ist im Kanton Basel-Landschaft wie in der gesamten Schweiz ein Trend hin zu längeren täglichen Pro-Kopf-Distanzen bei konstant bleibender Wegezahl zu beobachten. Allerdings ist der Trend im Kanton Basel-Landschaft etwas schwächer ausgeprägt.

⁹ Die Auswertungen beziehen sich auf die Modell-Kernzone.

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.

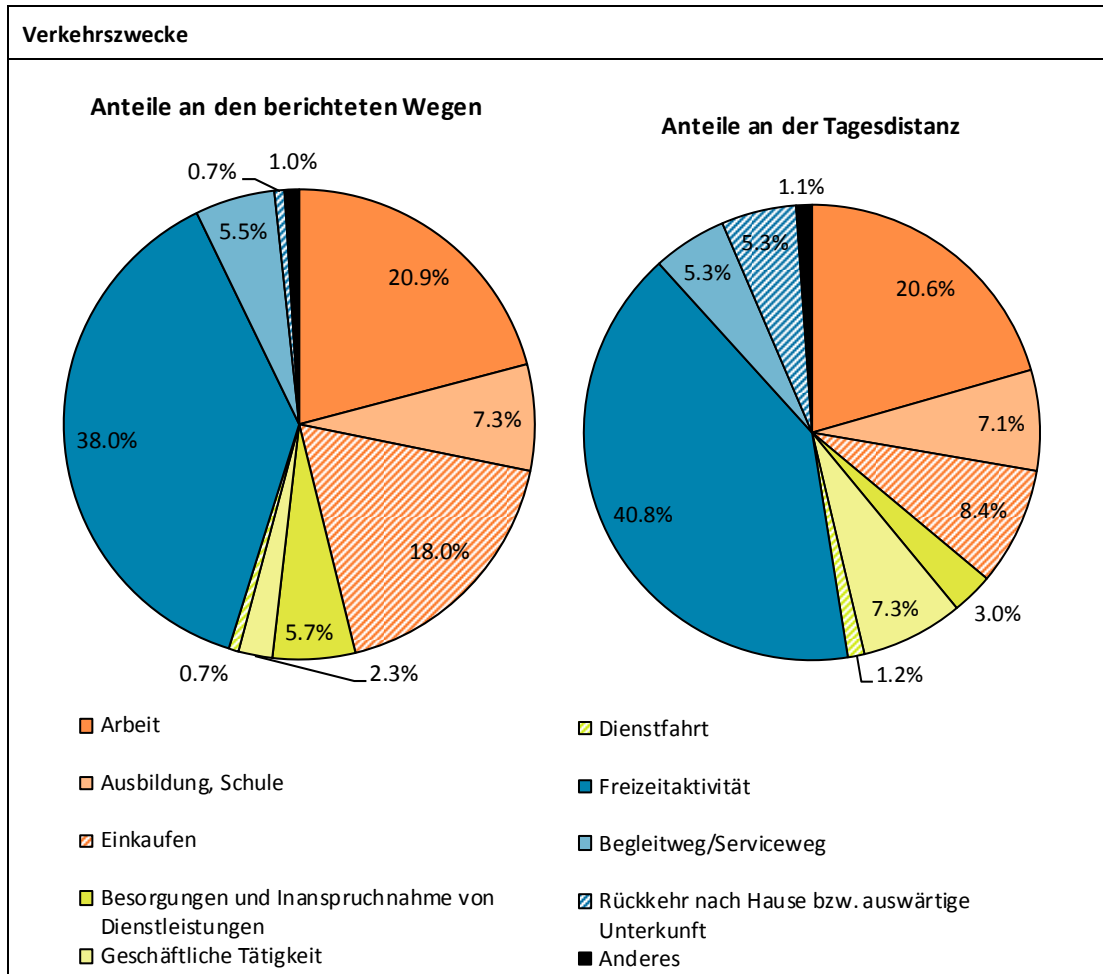
Kenngrössen zum Verkehrsaufkommen (pro Person und Tag)				
	1994	2000	2005	2010
Mittlere Anzahl Wege				
Basel-Landschaft	3.2	3.6	3.1	3.3
Schweiz	3.2	3.6	3.3	3.4
Mittlere Tagesdistanz				
Basel-Landschaft	31.2	33.3	28.1	33.9
Schweiz	31.3	35.0	35.2	36.7

Tabelle 5 Kenngrössen 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 15 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.

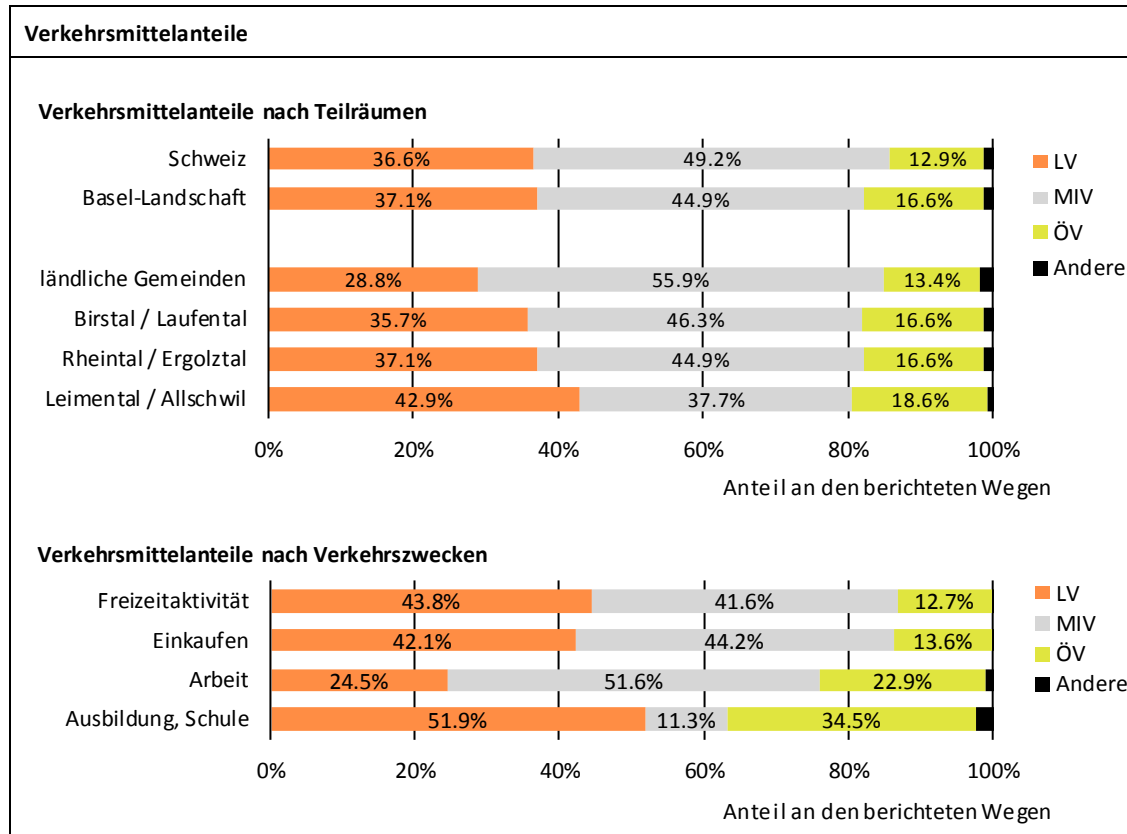


Figur 16 Anteile der Verkehrszwecke an den berichteten Wegen (links) und an der Tagesdistanz (rechts) im Kanton Basel-Landschaft (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung; Basis: 7'149 Wege)

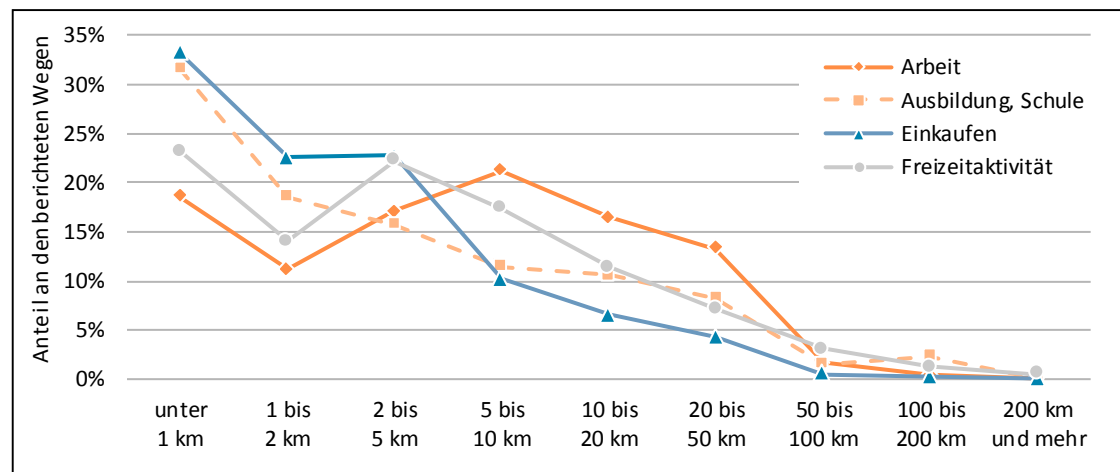
Der Blick auf die Verkehrsmittelanteile bei den erfragten Wegen zeigt, dass der ÖV-Anteil gesamtkantonal (16.6%) über dem Schweizer Durchschnitt liegt (12.9%). Seit 2005 (13.5%) hat der ÖV-Anteil in Basel-Landschaft stark zugenommen. Auch wenn die Differenz zu einem Teil der statistischen Unschärfe respektive 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 18 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 Einkaufswege 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.



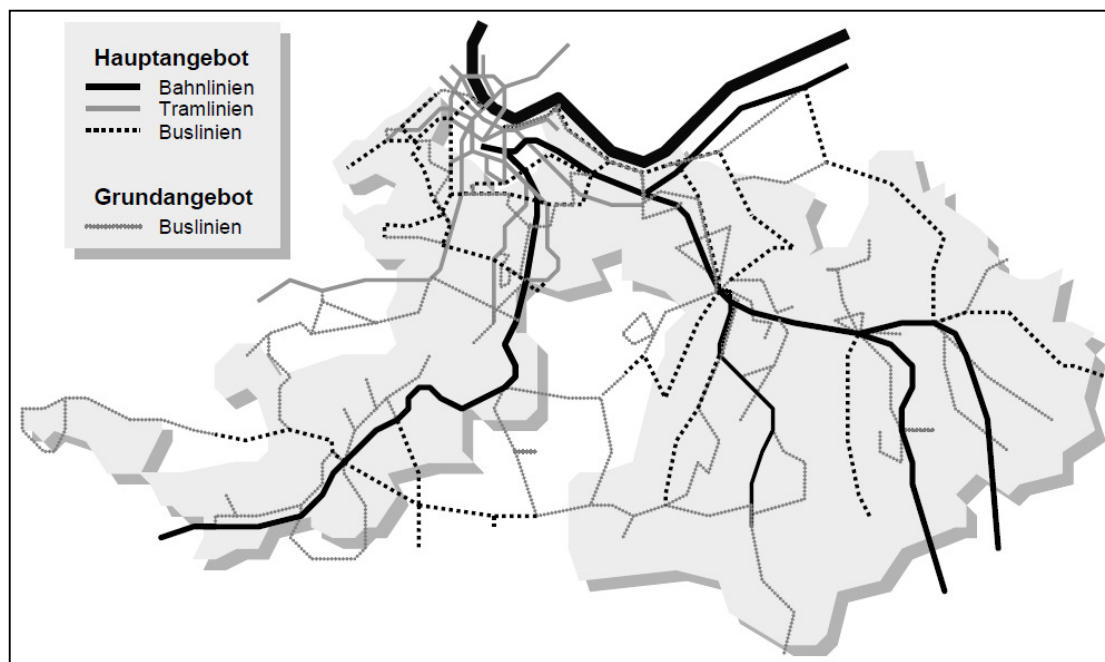
Figur 17 Anteile der Hauptverkehrsmittel an den Wegen (Quelle: Mikrozensus Mobilität und Verkehr 2010, eigene Berechnung; Basis: 7'147 Wege von Personen mit Wohnort im Kanton BL)



Figur 18 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 zweckmässigen Aufbau der Transportkette mit hoher Attraktivität ermöglichen sollen. Das Grundangebot stellt die Minimalerschliessung jeder Gemeinde im Sinne der Mobilitätvorsorge sicher.



Figur 19 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.



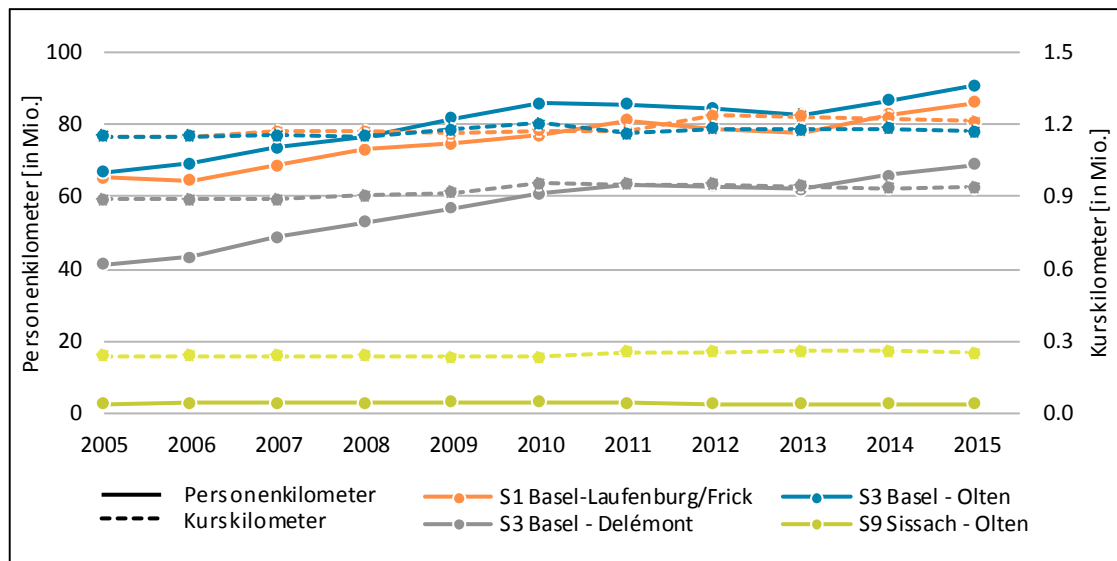
Figur 20 Werktagsangebot ÖV (Quelle: Genereller Leistungsauftrag öffentlicher Verkehr 2014-2017, Vorlage an den Landrat vom 5. Februar 2013).

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

- Ergolzthal (Hauensteinlinie): IC- und IR-Halte in Liestal, IR-Halte in Sissach und Gelterkinden, Verbindungen von/nach Bern, Luzern und Zürich, Anbindung an inter- und nationalen Nord-Süd-Verkehr
- Laufental: IC-Halte in Laufen, Verbindungen von/nach 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 trinationalen **S-Bahn** wurde im letzten Jahrzehnt geringfügig ausgebaut (vgl. Figur 21). Parallel dazu stiegen die Fahrgastzahlen. Die Dynamik ist vor allem im Vergleich zur Nachfrageentwicklung auf den Tramlinien interessant (vgl. Figur 22). 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. In den letzten zwei Jahren hat sich das Wachstum bei den S-Bahnen verstärkt, während in den vorderen Jahren eine gewisse Sättigung zu beobachten war. 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, das kaum mehr Möglichkeiten für eine Angebotsverdichtung offen lässt.

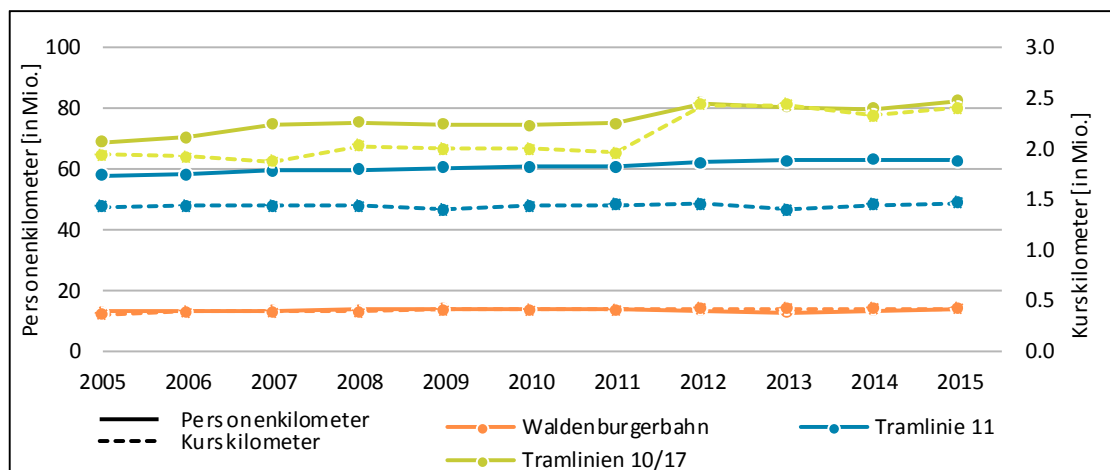


Figur 21 Angebots- und Leistungsentwicklung auf den Linien S1, S3 und S9 (Daten: SBB)

Für die Zukunft ist ein Angebotsausbau der erfolgreichen 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 der trinationalen S-Bahn Basel. Mit einem Innentadtunnel 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 gleichbleibendem 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 bis 2007. 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 stabil.



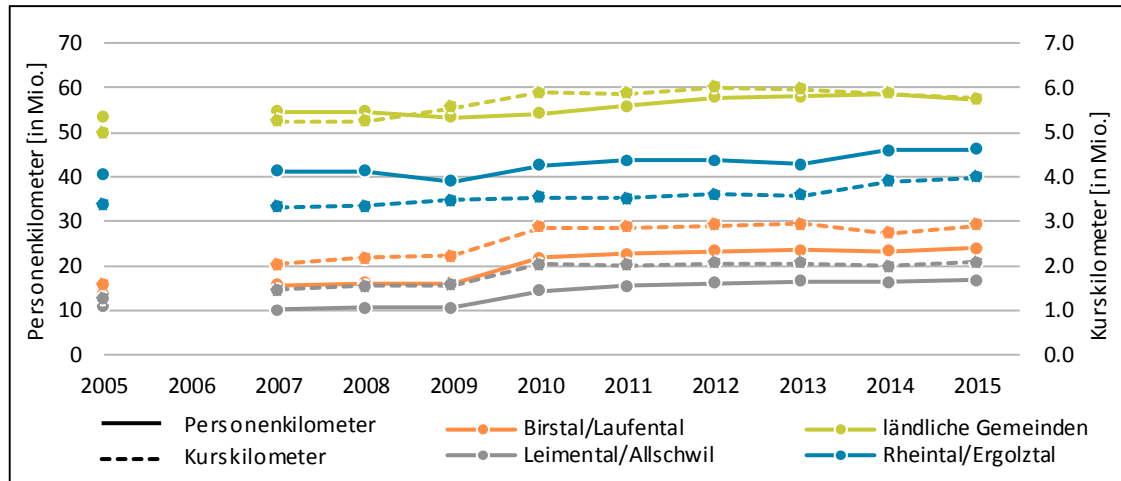
Figur 22 Angebots- und Leistungsentwicklung auf den Tramlinien 10/17, 11 und auf der Waldenburgerbahn (Daten: BLT, eigene Darstellung).

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 produziert der Busverkehr rund 57% der Kurskilometer des öffentlichen Regionalverkehrs¹⁰. 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 zugeordnet¹¹. Das Angebot und die Verkehrsleistung haben in den letzten Jahren tendenziell zugenommen. Angebotsseitig profitierte v.a. das Birseck durch eine Neukonzeption des Angebots im Jahr 2010. Entsprechend hat in diesem Raum auch die Verkehrsleistung am stärksten zugenommen. Im ländlichen fiel das Wachstum in den letzten zehn Jahren am geringsten aus. Auch im Rheintal / Ergolzthal nahm die Verkehrsleistung eher unterdurchschnittlich zu, jedoch führte die Neuorganisation der Buslinien 37 und 47 sowie die Verlängerung der Linie 105 nach Gelterkinden im Jahr 2014 zu einer stärkeren Zunahme.

¹⁰ S-Bahnlinien S1/S3/S9, Waldenburgerbahn, Tramlinien, Buslinien von AAGL, BLT, PostAuto AG.

¹¹ 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, MuttENZ/Pratteln. Zudem wurden die AAGL-Linien 70 und 81 sowohl dem Raum Ergolzthal als auch dem ländlichen Raum zugerechnet.



Figur 23 Angebots- und Leistungsentwicklung auf den Buslinien von AAGL, BLT und PostAuto AG, unterschieden nach Grossräumen; fehlende PostAuto-Daten für 2006 (Daten: von BUD zur Verfügung gestellt, eigene Darstellung).

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 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.

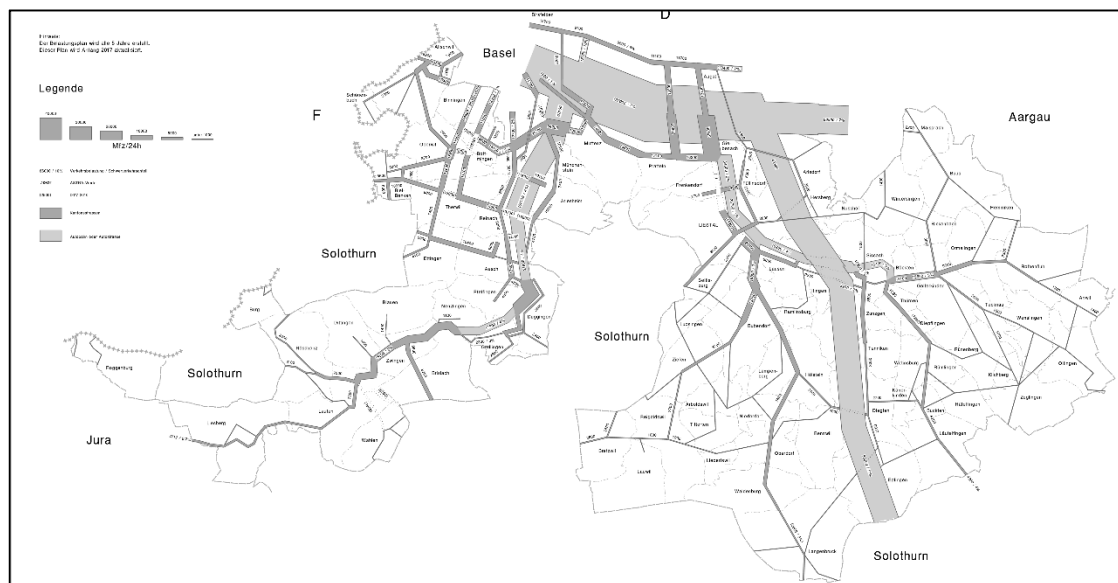
Diesen Erfolg erkaufte sich die Region mit einem hohen **Abgeltungsbedarf**. Aufgrund der tiefen Teuerung wurden die Tarife in den letzten Jahren nur wenig angehoben, obwohl das Angebot ausgebaut wurde. Dadurch stiegen die von der öffentlichen Hand getragenen Abgeltungen in den letzten Jahren auf 62.8 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 überwältigt 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 herkommend vereinigt sie sich in Augst mit der von Rheinfeldern herführenden 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%¹² liegen.

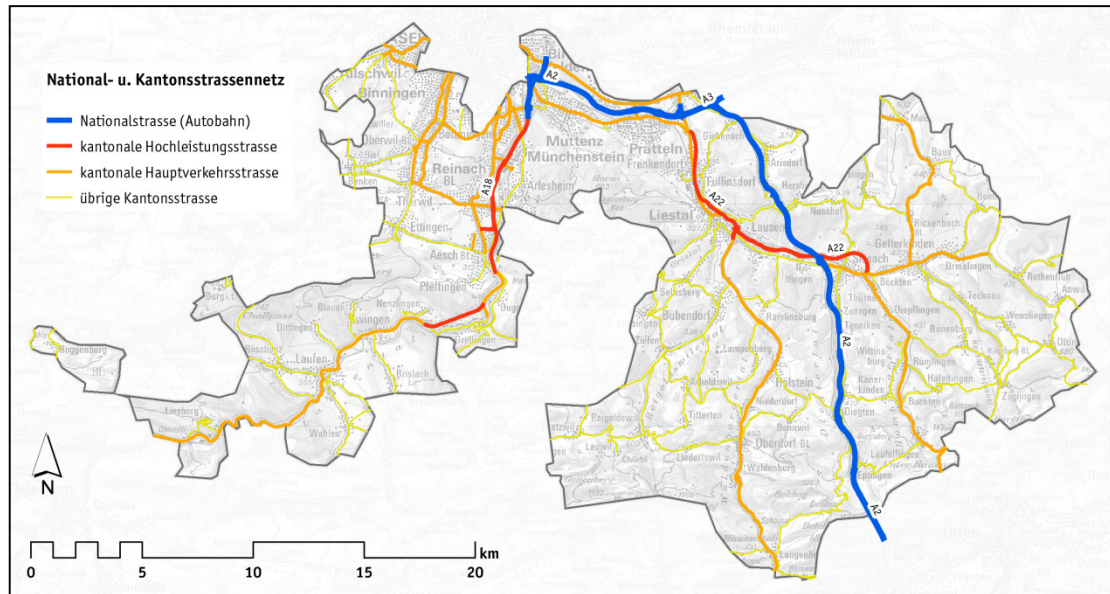
Das Hochleistungsstrassennetz der inneren Korridore der Agglomeration Basel ist auf einzelnen Abschnitten in den Hauptverkehrszeiten bis an seine Kapazitätsgrenzen ausgelastet. Durch den Zusammenfluss der beiden radialen Ströme aus dem Birstal / Laufental (A18), dem Ergolztal und dem Rheintal (A2/A3) ist – nebst der Strecke von der Verzweigung Augst (A2/A3) bis und mit dem Schwarzwaldtunnel¹³ – vor allem der Knoten Hagnau oft überlastet. Figur 26 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 zehn 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 zehn Jahren vor allem der öffentliche (Bahn-)Verkehr nochmals deutlich zugelegt hat.



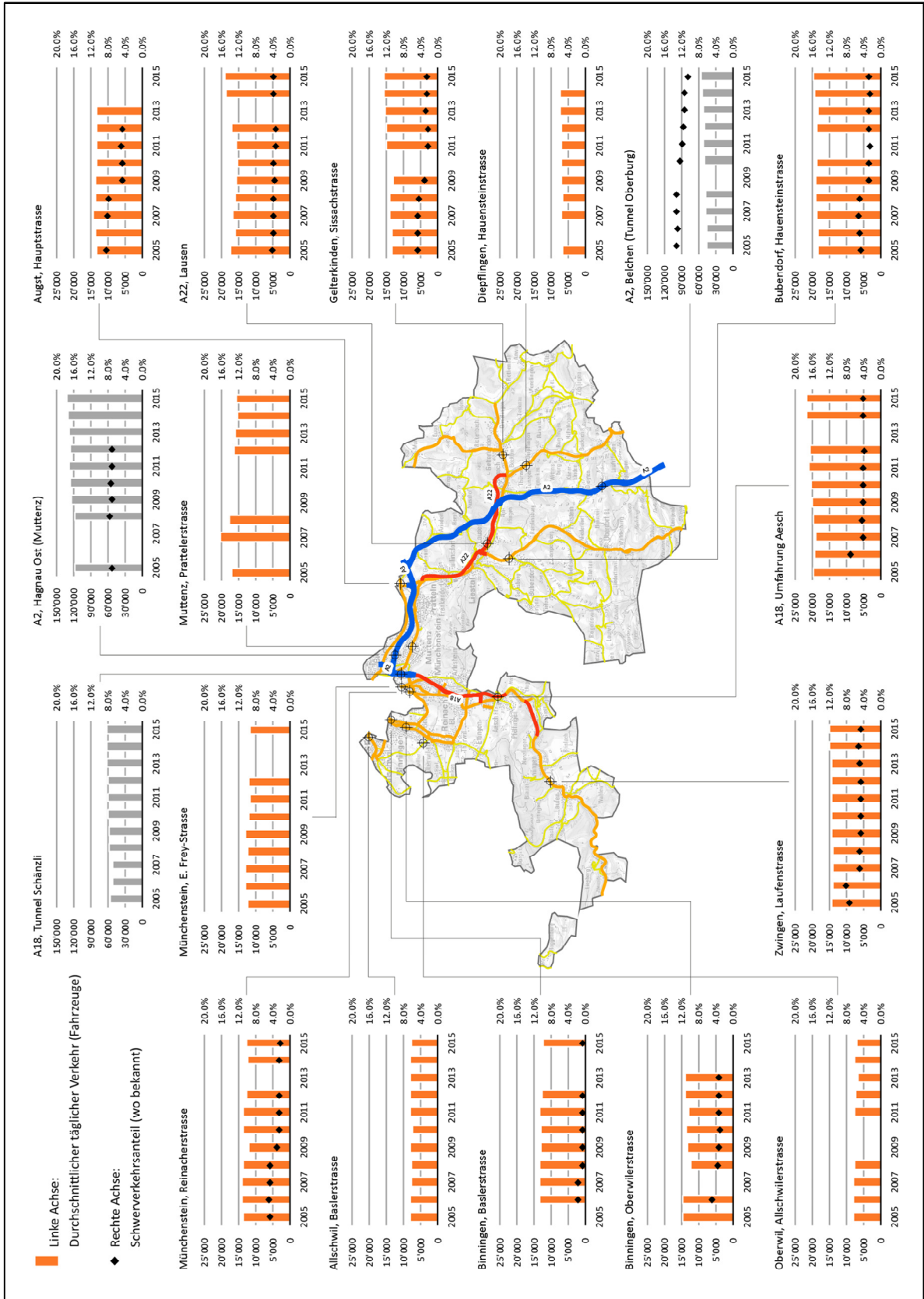
Figur 24 Strassenbelastungen; durchschnittlicher Tagesverkehr 2015 (Quelle: Tiefbauamt BL)

¹² 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.

¹³ Projekt Strukturverbesserung Osttangente Basel (STOT) im Programm zur Beseitigung von Engpässen im Nationalstrassennetz; Problemstufe III (hoch).



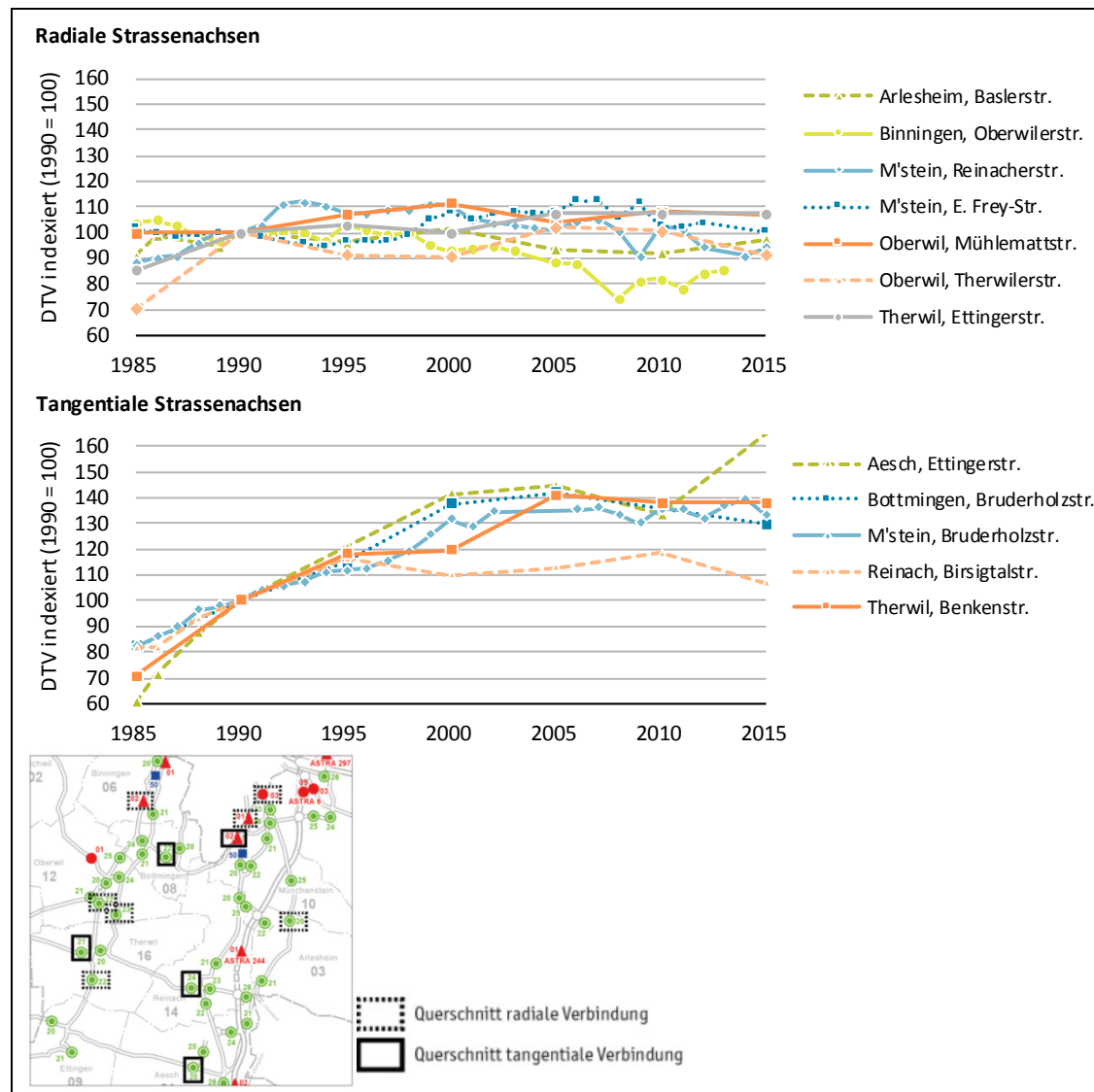
Figur 25 Übersicht National- und Kantonsstrassennetz (Geodaten: Tiefbauamt BL, eigene Darstellung)



Figur 26 Dynamik des Strassenverkehrsaufkommens an ausgewählten Zählstellen (Daten: TBA und Astra)

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 27 verdeutlicht, wie in diesem Raum das Strassenverkehrsaufkommen auf den tangentialen Achsen in den letzten 30 Jahren deutlich dynamischer zugenommen hat als auf den radialen Achsen. Einen Teil der Zunahme auf den tangentialen Achsen dürfte auch durch radiale oder bestehende tangentielle Verkehre verursacht sein, die aufgrund der starken Verkehrsbelastungen in Basel-Stadt auf Routen weiter südlich ausweichen. In den letzten zehn Jahren hat sich die Wachstumsdynamik auf den meisten tangentialen Strecken abgeschwächt. Eine Ausnahme bildet die stadtferner gelegene Tangentiale zwischen Aesch und Ettingen. Die stagnierende Verkehrsentwicklung auf den Tangentialen ist ein Hinweis darauf, dass die Kapazitäten nun auch auf diesen Strecken stärker ausgeschöpft sind.



Figur 27 Nachfrageentwicklung auf ausgewählten radialen und tangentialen Strassenquerschnitten im Raum Leimental – Birstal (Daten: TBA)

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 Rückstaus auf den zuführenden Strassenachsen. Besonders betroffen sind die zentralen Knoten in Bottmingen, Therwil und Reinach. In der Strassenbelastungskarte (Figur 24) ist diese Aufkommenssituation gut erkennbar.
- **Rheinfelderstrasse, Ortsdurchfahrt Birsfelden:** Am Birsfelder Ortseingang verengt sich die von Osten herführende zweispurig ausgebaute Rheinfelderstrasse zu einer einspurigen Strasse in städtischer Umgebung. Im Falle eines Verkehrereignisses auf der Autobahn, dient diese Route auch als Ausweichroute, die 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.

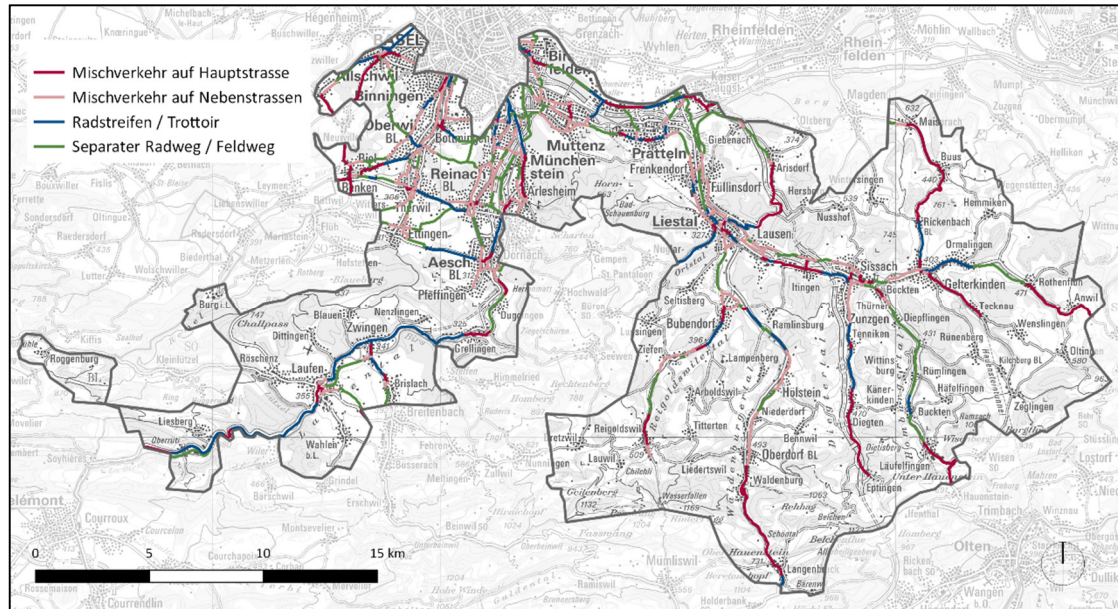
In den folgenden Räumen wurden durch Ausbauten bzw. Anpassungen der Strasseninfrastruktur Verbesserungen der verkehrlichen Situation erreicht oder sind zu erwarten:

- **Raum Liestal bis Pratteln:** Der im Jahr 2013 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. Erste Zählraten für die Rheinstrasse liegen für den Zeitraum zwischen April bis Dezember 2015 vor. Sie bewegen sich zwischen rund 9'600 und 11'100 Fahrzeugen pro Tag. Die Massnahme dürfte somit als wirksam qualifiziert werden.
- **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 28 zeigt das kantonale Radroutennetz. Längere Netzabschnitte, die auf oder entlang der Hauptstrasse führen, bestehen vor allem in den Baselbieter Seitentälern. In den inneren Korridoren sind dies meistens eher kürzere Abschnitte. Auf den wichtigen Routen entlang der Talachsen bestehen ausserorts in der Regel separate Radwege, 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 Radhaupttroutennetz definiert und die wichtigsten Netzlücken aufgezeigt. Das Radhaupttroutennetz wird vom kantonalen Radroutennetz vollständig abgedeckt.



Figur 28 Übersicht kantonales Radroutennetz (Quelle: Tiefbauamt BL, eigene Darstellung, Stand 2017)

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

- In bebauten Gebieten sind die Möglichkeiten für Rad-Schnellrouten aus Platzgründen oft eingeschränkt (v.a. Leimental und Muttenz/Pratteln).
- Rad-Schnellrouten in bebauten Gebieten stehen tendenziell in Konflikt mit vielfältigen Strassennutzungen. Wie stark soll für Rad-Schnellrouten die Funktion von Begegnungszonen oder verkehrsberuhigten Strassen als Spiel- und Aufenthaltsraum eingegrenzt werden?
- Gut ausgebaute Rad-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 Radhaupttroutennetzes vor allem mit den Schnittstellen zu den Nachbarkantonen höhere Priorität

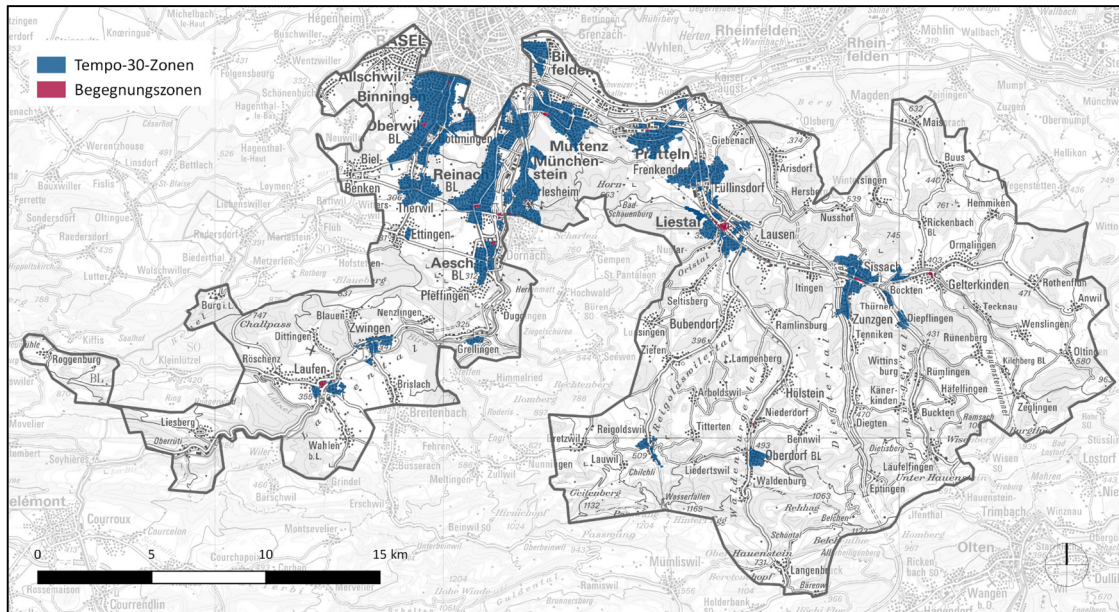
als Rad-Schnellrouten. Letztere sind im städtischen Kontext und aus einer gesamtverkehrlichen Perspektive (Örtlichkeiten, an denen alternative ÖV/MIV-Lösungen nicht zweckmässig sind) aber zusammen mit Basel-Stadt weiter zu prüfen.

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 gemütlich 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 29 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 29 Übersicht Begegnungszonen und Tempo 30-Zonen (Quelle: Amt für Raumplanung 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 die Folgen.

Im Bereich des **Mobilitätsmanagements**, das auf Änderungen im Verkehrsverhalten abzielt, verfolgt der Kanton bislang keine Aktivitäten. Einzelne Unternehmen sind im Rahmen des betrieblichen Mobilitätsmanagements 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 Muttenzer 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 grundeigentümergebundenen 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 hinausgreifen. 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. Die gesetzliche Grundlage für eine verstärkte regionale Zusammenarbeit wird jedoch derzeit im Rahmen des Gemeinderegionengesetzes erarbeitet (Kapitel 2.6).

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, hat aktuell jedoch keinen Einfluss auf eine 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 Gewerbebezonen 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 die folgenden Räume mit daran geknüpften strategischen Entwicklungsabsichten: Kernstadt, Innere Korridore, Äussere Korridore (inkl. Regionalzentren) und Ländliche Gemeinden.

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 ländlich klassierte 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. Aus kantonaler Sicht besteht ein Interesse an einer Institutionalisierung der Zusammenarbeit in diesen Räumen. Zu diesem Zweck hat der Regierungsrat im Februar 2016 dem Entwurf des Gemeinderegionengesetzes zuhanden des Landrats zugestimmt. Dieser Entwurf sieht vor, dass sich die Baselbieter Gemeinden in sechs Regionen in Form von Regionalkonferenzen organisieren. Damit soll die Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden besser koordiniert und gestärkt werden. Ausserdem können die Gemeinden der Regionalkonferenz Zweckverbandsaufgaben übertragen. Die Beschlussfassung im Landrat ist auf Anfang 2017 geplant. Somit ist die gesetzliche Festsetzung noch ausstehend.
- **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 gebietspezifischen 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 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, Grundeigentü-

mern 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, die 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 trinationale S-Bahn und Tramnetz als Rückgrat der Siedlungsentwicklung:** Im öffentlichen Verkehr ist der Angebotsausbau der trinationalen 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 trinationalen 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 Radroutennetz:** Das kantonale Radroutennetz gilt es weiterzuentwickeln und neuen Bedürfnissen, bspw. denen von Elektro-Velofahrenden, 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 Wasserversorgung 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-Hüften	Liestal / Frenkental	Oberes Baselbiet
REGIONALE PLANUNG UND KOORDINATION						
Institutionalisierung der überkommunalen Zusammenarbeit in regionalen Handlungsräumen	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Festigung der trinationalen Zusammenarbeit im AP Basel	Orange	Orange	Yellow	Orange	Yellow	Yellow
SIEDLUNG						
Urbane und suburbane Räume – qualitativ hochstehende Siedlungsverdichtung	Orange	Orange	Yellow	Orange	Orange	Yellow
Äussere Korridore und ländliche Räume – Entwicklungschancen nutzen und Regionalzentren stärken	Yellow	Yellow	Orange	Yellow	Orange	Orange
Wirtschaftsräume und Arealentwicklung	Orange	Orange	Yellow	Orange	Orange	Yellow
NATUR UND LANDSCHAFT						
Allgemeiner Kulturlandverlust	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Zunehmender Nutzungsdruck	Orange	Orange	Yellow	Orange	Yellow	Yellow
Freiraumgestaltung in dichten Siedlungsgebieten	Orange	Orange	Yellow	Orange	Yellow	Yellow
Fragmentierung, abnehmende biol. und landschaftl. Vielfalt	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
VERKEHR						
Abstimmung von Gesamtverkehrs- und Siedlungsentwicklung	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow	Yellow
Sicherstellung Funktionsfähigkeit übergeordnetes Strassennetz	Orange	Orange	Yellow	Orange	Yellow	Yellow
Ausbau trinatl. S-Bahn u. Tramnetz als Rückgrat der Siedlungsentw.	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow
Weiterentwicklung Radroutennetz	Orange	Orange	Yellow	Orange	Yellow	Yellow
Mobilitätsmanagement und kombinierte Mobilität	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
VER- UND ENTSORGUNG						
Grundwasserschutz und Trinkwasserversorgung	Yellow	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange
Nachhaltige Energieversorgung und Landschaftsschutz	Orange	Yellow	Orange	Yellow	Orange	Orange
Deponiestandorte	Orange	Orange	Orange	Orange	Orange	Yellow

Tabelle 6 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 Mindestinhalte¹⁴ die Aussagen des kantonalen Raumkonzepts festgelegt und erläutert. Jeweils zu Beginn der Unterkapitel werden Formulierungen für → „Planungsgrundsätze“ und „Planungsanweisungen“¹⁵ 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 unterstützt mit einem geeigneten Flächenangebot die Wirtschaftsentwicklung und ist ein attraktiver 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 Bahnhofsgebieten (Richtplankapitel S2.3) sowie die Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (S4.1).

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

¹⁴ ARE „Ergänzung des Leitfadens Richtplanung“, Entwurf für das Vernehmlassungsverfahren, August 2013.

¹⁵ 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.

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 Gemeinderegionengesetz).

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 Verkehrsentwicklung 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 sind besonders gefordert, ihre Reserven in den bebauten Bauzonen und den Transformationsgebieten zu aktivieren. Bei Einzonungsbedarf ist die Umlagerung von schlecht erschlossenen Bauzonenreserven in gut erschlossene Gebiete zu prüfen.

In den mehrheitlich überbauten urbanen und suburbanen Gebieten der inneren Korridore (Birstal, Leimental / Allschwil, Muttenz bis Liestal) sind die Möglichkeiten für Siedlungserweiterungen beschränkt. 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, die 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 eine Interessensabwägung vorzunehmen.

Erläuterung: Die Grundversorgung in Basel-Landschaft mit Energie-, Wasser- sowie Telekommunikationseinrichtungen 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 Gewässerschutzes 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.

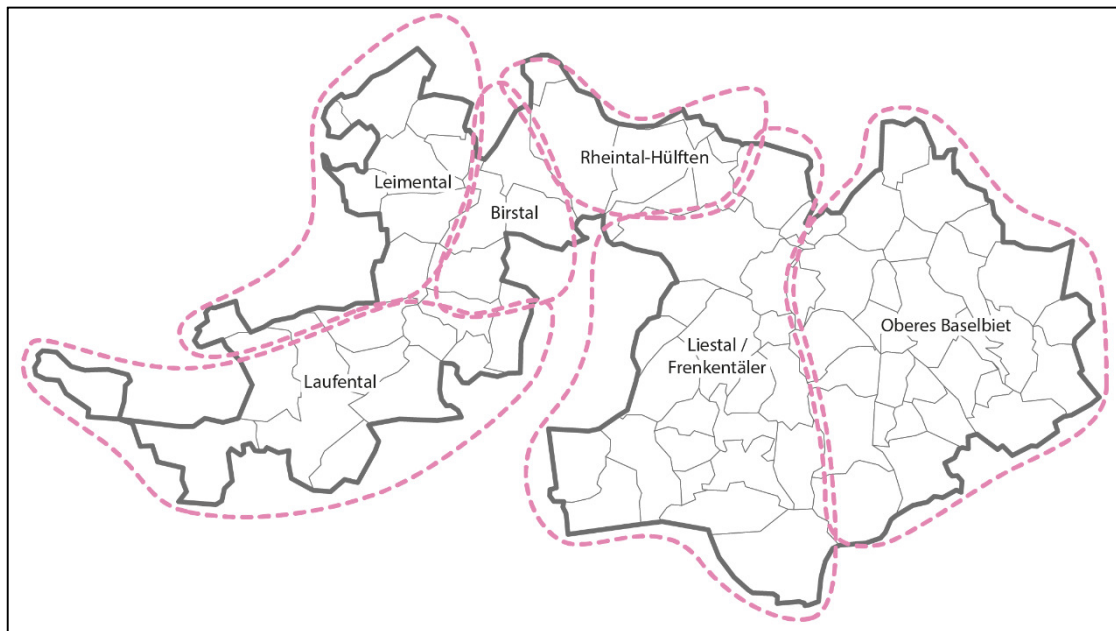
→ Leitsätze 1, 2

Das Thema Positionierung und Zusammenarbeit (kantonsintern und -extern) ist gegenüber dem KORE 2001 deutlich stärker zu gewichten. Das Raumkonzept verdeutlicht sowohl funk-tionale 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 30 abgegrenzt, wobei die Grenzen bewusst unscharf gezogen sind. Doppelmitgliedschaften je nach Themenfeld sollen 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 Gemeindere-gionengesetz. Die definitive Festsetzung des Gemeinderegionengesetzes ist noch ausstehend.



Figur 30 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 2015 rund 19'400 Einwohner auf. Die Teilregion hat den höchsten Pro-Kopf-Flächenverbrauch im Kanton (224 m² Nettobauzone pro Einwohner bzw. 45 Einwohner pro Hektare). Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie die untenstehenden Dichteziele übersteigt die Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen 2035 den Bedarf nicht unwesentlich. Im Laufental ist die Herausforderung besonders gross, die Siedlung nach innen zu fördern, um die definierten Dichteziele zu erreichen.</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, solange die Realisierung der Umfahrung von Laufen und Zwingen nicht absehbar ist.</p> <p>Entwicklungs- und Dichteziele</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">2015: 19'400 Einw.</td> <td style="width: 50%;">2035: 22'200 Einw.</td> </tr> <tr> <td>2015: 45 Einw./ha</td> <td>2035: 48 Einw./ha</td> </tr> </table>	2015: 19'400 Einw.	2035: 22'200 Einw.	2015: 45 Einw./ha	2035: 48 Einw./ha
2015: 19'400 Einw.	2035: 22'200 Einw.				
2015: 45 Einw./ha	2035: 48 Einw./ha				
Birstal	<p>Das Birstal ist ein suburbaner Raum mit einem weitgehend zusammenhängenden Siedlungskörper. Der durchschnittliche Nettobauzonenverbrauch beträgt rund 138 m² pro Einwohner. Dies entspricht 72 Einwohnern pro Hektare (2015). Den im kantonalen Vergleich geringen anteilmässigen Bauzonenreserven stehen bedeutende Innenverdichtungsreserven in überbauten Gebieten gegenüber. Dies gilt nicht nur für die Wohn- und Wohnmischzonen, sondern in besonderem Masse auch für potenzielle Transformationsgebiete. Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie untenstehenden Dichteziele ist die Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen 2035 gegenüber dem Bedarf ausreichend. Jedoch sind erhebliche Anstrengungen bei der Verdichtung bestehender Wohnzonen sowie der Transformation von Arbeitsgebieten und von Gebieten für öffentliche Nutzungen erforderlich.</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 Naturschutzinteressen 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 verkehr-intensive Nutzungen, gute ÖV-Erschliessung, direkter Anschluss an das übergeordnete Strassennetz). Zudem können dank guten topographischen Voraussetzungen verbesserte Radrouten auf radialen Achsen Entlastungen bewirken.</p> <p>Entwicklungs- und Dichteziele</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr <table style="width: 100%; border: none;"> <tr> <td style="width: 50%;">2015: 52'800 Einw.</td> <td style="width: 50%;">2035: 60'400 Einw.</td> </tr> <tr> <td>2015: 72 Einw./ha</td> <td>2035: 78 Einw./ha</td> </tr> </table>	2015: 52'800 Einw.	2035: 60'400 Einw.	2015: 72 Einw./ha	2035: 78 Einw./ha
2015: 52'800 Einw.	2035: 60'400 Einw.				
2015: 72 Einw./ha	2035: 78 Einw./ha				

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 141 m² Nettowohn-/Wohnmischzonenverbrauch pro Einwohner bzw. 71 Einwohner pro Hektare ist die Dichte fast gleich hoch wie 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 Einwohnerentwicklung sowie die untenstehenden Dichteziele liegt die Bauzonenkapazität der unüberbauten Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen deutlich unter dem Bedarf 2035. Das Defizit ist durch die Verdichtung bestehender Wohnzonen, die Transformation von Arbeitsgebieten, von Gebieten für öffentliche Nutzungen sowie von Gebieten für Spezialnutzungen 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: +0.72% / Jahr <table border="0"> <tr> <td>2015: 73'600 Einw.</td> <td>2035: 84'200 Einw.</td> </tr> <tr> <td>2015: 71 Einw./ha</td> <td>2035: 76 Einw./ha</td> </tr> </table>	2015: 73'600 Einw.	2035: 84'200 Einw.	2015: 71 Einw./ha	2035: 76 Einw./ha
2015: 73'600 Einw.	2035: 84'200 Einw.				
2015: 71 Einw./ha	2035: 76 Einw./ha				
Rheintal-Hülften	<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 118 m² pro Einwohner die höchste Dichte des Kantons auf (85 Einw. pro ha).</p> <p>Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie die untenstehenden Dichteziele ist die Bauzonenkapazität der Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen 2035 gegenüber dem Bedarf um knapp 1'000 Einwohner zu gering. Dieses Defizit ist durch die Transformation von bebauten Flächen zu kompensieren, wie dies bereits heute 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) Zentrumsentwicklung 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-Hülften 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: +0.72% / Jahr <table border="0"> <tr> <td>2015: 57'100 Einw.</td> <td>2035: 65'300 Einw.</td> </tr> <tr> <td>2015: 85 Einw./ha</td> <td>2035: 91 Einw./ha</td> </tr> </table>	2015: 57'100 Einw.	2035: 65'300 Einw.	2015: 85 Einw./ha	2035: 91 Einw./ha
2015: 57'100 Einw.	2035: 65'300 Einw.				
2015: 85 Einw./ha	2035: 91 Einw./ha				

Liestal / Frenkentaler	<p>Die bandartig zusammengewachsenen Gemeinden Liestal, Frenkendorf, Füllinsdorf und Lausen bilden zusammen mit den beiden auf Liestal zulaufenden Frenkentalern (Waldenburgertal, Reigoldswilertal) eine räumliche Einheit. Aufgrund des hohen Anteils an ländlichen Gemeinden liegt der durchschnittliche Wohn-/Wohnmischzonenverbrauch von 187 m² pro Einw. (53 Einw. pro Hektare) über dem kantonalen Durchschnitt. Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie die untenstehenden Dichteziele sind eher zu viele Kapazitäten in den Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen vorhanden. Ein Bedarf für weitere Einzonungen ist per Saldo im Raum Liestal / Frenkentaler nicht gegeben.</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> <p>Entwicklungs- und Dichteziele</p> <ul style="list-style-type: none"> ■ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr <table border="0"> <tr> <td>2015: 44'400 Einw.</td> <td>2035: 50'800 Einw.</td> </tr> <tr> <td>2015: 53 Einw./ha</td> <td>2035: 58 Einw./ha</td> </tr> </table>	2015: 44'400 Einw.	2035: 50'800 Einw.	2015: 53 Einw./ha	2035: 58 Einw./ha
2015: 44'400 Einw.	2035: 50'800 Einw.				
2015: 53 Einw./ha	2035: 58 Einw./ha				
Oberes Basel- biet	<p>Dieser grosse Handlungsraum umfasst mit Ausnahme von Sissach und Gelterkinden ausschliesslich ländliche (Klein-)Gemeinden. Dichtemässig ist dieser Teilraum mit den Handlungsräumen Laufental und Liestal/Frenkentaler vergleichbar (200 m² Wohn-/Wohnmischzonen pro Einw. bzw. 50 Einw. pro Hektare).</p> <p>Bezogen auf die erwartete Einwohnerentwicklung sowie untenstehenden Dichteziele sind eher zu viele Kapazitäten in den Wohn-, Wohnmisch- und Zentrumszonen vorhanden. Die spezifische Herausforderung besteht darin, die Siedlungsentwicklung nach innen zu lenken, um die definierten Dichteziele zu erreichen.</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</p>				

durch Park + Ride, und bei der Sicherstellung möglichst attraktiver ÖV-Verbindungen in die regionalen Zentren Sissach und Gelterkinden.

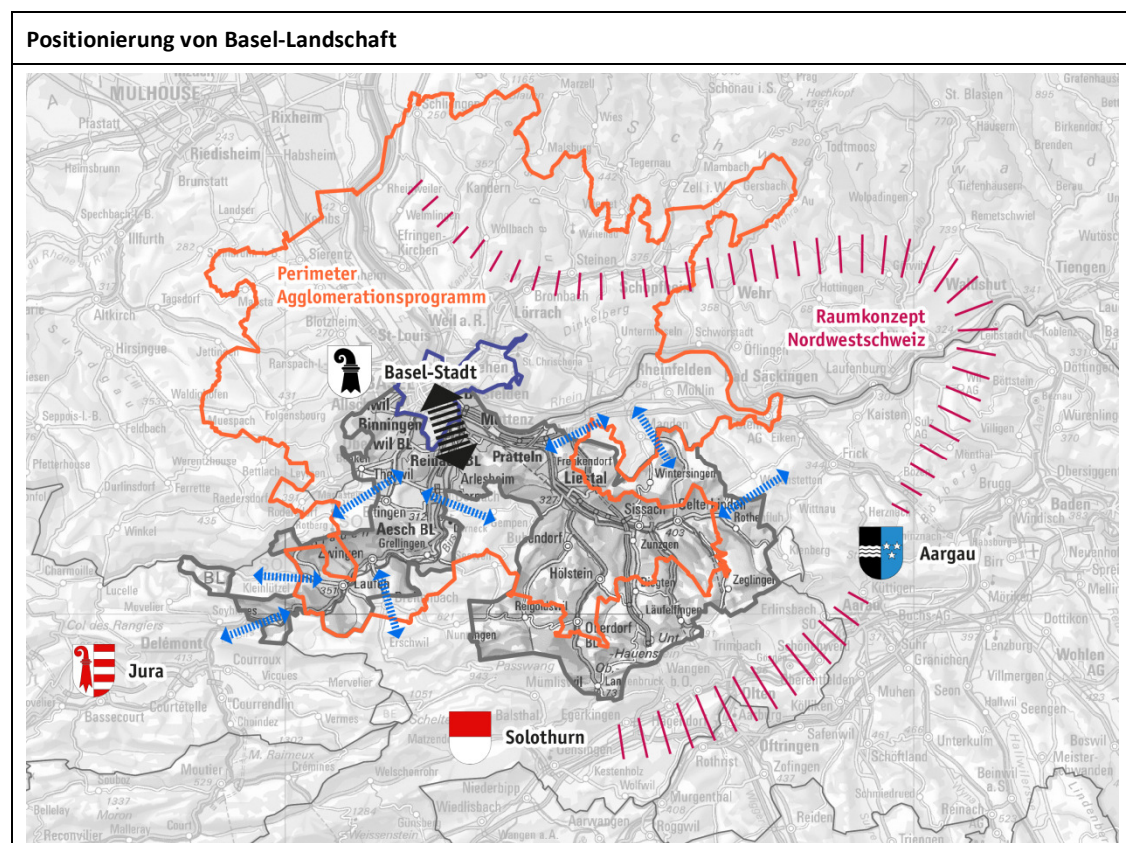
Entwicklungs- und Dichteziele

■ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr	
2015: 37'600 Einw.	2035: 43'050 Einw.
2015: 50 Einw./ha	2035: 54 Einw./ha

Tabelle 7 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 31 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 Ba-

sel-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-Bodensee¹⁶ 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 Tramnetzes (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 Nachbarsregionen sind aufgrund der geografischen Bedingungen von mittlerer Intensität und eher auf lokale wirtschaftliche Verflechtungen beschränkt (mit Ausrichtung auf Rheinfelden). Die räumliche Abstimmung – insbesondere bezüglich weiterer Entwicklung der trinationalen S-Bahn Basel – erfolgt vor allem im Rahmen des Agglomerationsprogramms.

¹⁶ D.h. ohne Beteiligung der französischen Nachbarsgebiete.

- **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 2035 sowie Planungsgrundsätze fest. Letztere verstehen sich als Handlungsmaximen, wie auf die räumlichen Herausforderungen im Kanton reagiert werden soll.

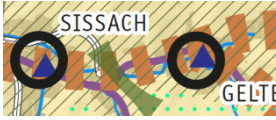
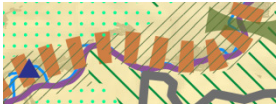
→ Leitsätze 3,4,5,6

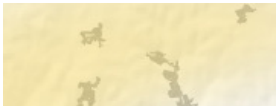
Die Raumtypen und Landschaftstypen sind klar von den funktionalen Handlungsräumen zu unterscheiden. Letztere definieren den regionalen Handlungsperimeter, um gemeindeübergreifende Lösungen zu den räumlichen Herausforderungen zu finden und umzusetzen (siehe Kapitel 3.2.1). Raumtypen und Landschaftstypen sind demgegenüber nicht funktional bestimmt, sondern aufgrund vergleichbarer Charakteristika, Herausforderungen und Zielen in den Bereichen Siedlung bzw. Natur und Landschaft. Somit sind Raum- und Landschaftstypen gesamtkantonal 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 vorgenommen¹⁷. Räumliche Festlegungen im Bereich Ver- und Entsorgung erfolgen in den entsprechenden Richtplankapiteln. Hier konzentriert sich das Raumkonzept auf die Formulierung der übergeordneten Planungsgrundsätze.

¹⁷ „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> <div style="background-color: #f4a460; padding: 5px;"> <p>Entwicklungs- und Dichteziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Bevölkerungswachstum: +0.72% / Jahr ▪ 2015: 76 Einw./ha (132 m² WMZ pro Einw) ▪ 2035: 82 Einw./ha </div> <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. Der städtische Strassenverkehr wird soweit möglich auf das übergeordnete Netz gelenkt. g) Der stark frequentierte 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 Bahnhofsbereich) sowie optimale verkehrliche Anschlüsse sind wesentliche Entwicklungsziele für das</p>


Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
 <p>Map showing the Sissach region with regional centers (Sissach and Gelte) and development axes. The map highlights the locations of regional centers and the surrounding rural development corridors.</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: +0.72% / Jahr ▪ 2015: 61 Einw./ha (165 m² WMZ pro Einw.) ▪ 2035: 65 Einw./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 stark frequentierte 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>Map showing the rural development axes (outer corridors) in the Sissach region. The map highlights the corridors along which rural development is planned, connecting regional centers and rural areas.</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 Ergolztal sowie im Waldenburgerthal verfolgt. Das Ausgreifen der Siedlungen auf die Talflanken soll begrenzt und unter Berücksichtigung einer erkennbaren Strukturierung auf gut erschlossene Lagen entlang der 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: +0.72% / Jahr ▪ 2015: 54 Einw./ha (186 m² WMZ pro Einw.) ▪ 2035: 58 Einw./ha

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	<p>Planungsgrundsätze</p> <ol style="list-style-type: none"> Die weitere Siedlungsentwicklung erfolgt möglichst konzentriert innerhalb der bestehenden Siedlungsflächen und an gut mit dem ÖV erschlossenen Arealen (möglichst in Bahnhofsnähe). Siedlungsflächenerweiterungen sind zu vermeiden und festgesetzte Siedlungstrenngürtel bzw. Grünzäsuren sind zu bewahren. Die Dorfkerne sind aufzuwerten und möglichst ortsbildverträglich zu verdichten. Die Vernetzung von biologisch hochwertigen Gebieten ist zu verbessern (Flora und Fauna). 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 Zersiedelung durch konsequente Siedlungsflächenbegrenzung. Der weitere Kulturlandverlust von Land- und Waldwirtschaft ist zu stoppen. Wichtig ist zudem die Siedlungserneuerung im Bestand und Aufwertung von Dorfkernen. Gleichzeitig sollen die Entwicklungsmöglichkeiten durch Nutzung bestehender Bauzonenreserven an den gut erschlossenen Lagen aufrecht erhalten bleiben. In Entwicklungskonzepten der betroffenen ländlichen Regionen (Laufental, Oberes Baselbiet, Liestal / Frenkentäler) werden die zukünftigen prioritären Handlungsfelder und Entwicklungsgebiete konkretisiert. Wichtiger Standortfaktor im ländlichen Raum ist eine attraktive Landschaft. Die Abstimmung von Landschafts- und Naturschutz mit 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: +0.72% / Jahr ■ 2015: 42 Einw./ha (238 m² WMZ pro Einw.) ■ 2035: 45 Einw./ha <p>Planungsgrundsätze</p> <ol style="list-style-type: none"> Die weitere Siedlungsentwicklung erfolgt konsequent innerhalb bestehender Bauzonen. Die Siedlungsflächen insgesamt werden nicht mehr erweitert. Abtausch innerhalb und zwischen Gemeinden zwecks Nutzung gut erschlossener Areale sind aber möglich. In abwanderungsgefährdeten peripher gelegenen Gemeinden (v.a. südliche Frenkentäler) sind insbesondere gewerbliche Arbeitsplätze zu sichern und entsprechende Bauzonenreserven gemeindeübergreifend zu koordinieren. Ausserhalb der Siedlungsflächen haben Land- und Waldwirtschaft Vorrang. Deren Interessen sind mit den Erholungs- und Freizeitaktivitäten zu koordinieren. Der öffentliche Raum in den Dorfkernen ist aufzuwerten. Weiter ist der Dorfkern durch Umnutzung von Ökonomiegebäuden und -teilen zu verdichten.

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	<p>e) Unterhalt und Substanzerhalt der Strassenerschliessung sind zu gewährleisten.</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 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 kantonaler Schutzgebiete um 10%¹⁸ <p>Planungsgrundsätze</p> <p>a) 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.</p> <p>b) Land- und Waldwirtschaft erfolgen extensiv mit dem Ziel der Sicherstellung der natürlichen Vielfalt sowie dem Schutz vor Naturgefahren.</p> <p>c) 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.</p> <p>d) Die touristische Nutzung ist mit den Anforderungen des Natur- und Landschaftsschutzes abzustimmen.</p> <p>e) In Gebieten mit Naturgefahren ist das Gefährdungs- und Schadenspotential in erster Linie durch Anpassung der Nutzung zu verringern (Wohnen, Gewerbe, landwirtschaftliche Betriebsformen, etc.) und erst in zweiter Linie durch bauliche Eingriffe.</p>
<p>Landschaft mit Vorrang Land- und Waldwirtschaft</p> 	<p>Allgemeine Ziele 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"> ▪ Weiterer Verlust von Kulturland stoppen (1985-2009: -6%)

¹⁸ Nur bezogen auf Naturschutzkategorien mit ‚hartem‘ Schutzstatus, d.h. exklusive BLN-Gebiete.

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	<p>Planungsgrundsätze</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Der schleichende Kulturlandverlust ist zu stoppen. Siedlungsbegrenzungslinien sind konsequent einzuhalten. Die bestehende Gebäudesubstanz ausserhalb der Bauzonen ist landschaftsverträglich zu nutzen oder rückzubauen. b) Naturnahe Produktionsformen sind zu unterstützen und die gross- und kleinräumige ökologische Vernetzung zu verbessern. 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>Siedlungnahe 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 Radwegnetze). 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"> ▪ Weiterer Verlust von Kulturland stoppen (1985-2009: -6%) <p>Planungsgrundsätze</p> <ul style="list-style-type: none"> a) Die Siedlungsbegrenzung zum Erhalt des landwirtschaftlich genutzten Kulturlandes ist zu respektieren, auch bei gleichzeitiger Aufwertung von siedlungsnahen Naherholungsgebieten. Notwendige Siedlungsflächenerweiterungen der inneren Korridore sind auf die Arrondierung bestehender Siedlungsstrukturen zu konzentrieren. b) Flächenintensive Erholungs- und Freizeitanlagen sind landschaftsverträglich zu gestalten und eine gute ÖV- und Velo-Erschliessung sind sicherzustellen. c) Siedlungnahe Gewässer haben als Naherholungsgebiete besondere grosse Bedeutung und sind ökologisch aufzuwerten. Damit werden sie auch für die Naherholung attraktiver.
<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>

Raumkonzeptelemente: Ziele und Planungsgrundsätze	
	<p>Entwicklungsziele 2035</p> <ul style="list-style-type: none"> ▪ Siedlungstrenngürtel als Multifunktionalräume erhalten und aufwerten <p>Planungsgrundsätze</p> <ol style="list-style-type: none"> a) Siedlungstrenngürtel sind freizuhalten und als siedlungsnahe Naherholungsgebiete aufzuwerten. Notwendige Siedlungsflächenerweiterungen 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 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"> ▪ ¼h-Takt S-Bahn in allen inneren Korridoren, neue grenzüberschreitende Durchmesserlinien mit dem Herzstück trinationale S-Bahn Basel und Erweiterung des Tramnetzes ▪ 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> <ol 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 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 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 8 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 hohen Szenario der kantonalen Bevölkerungsprognose 2015-2045 des BFS. Gesamthaft soll die Bevölkerung demnach von 2015 bis 2035 um rund 41'000 Personen wachsen. Das Wachstum soll innerhalb

des Kantons gleichmässig über alle Raumtypen erfolgen. Mit diesem Ziel sind hohe Anforderungen an die Mobilisierung der inneren Bauzonenreserven und der Transformationsgebiete verbunden. Auch im ländlichen Raum soll weiterhin ein Wachstum erfolgen. Dieses soll prozentual gleich gross sein wie in den anderen Raumtypen. Absolut ist das Wachstum aber deutlich geringer als in den inneren Korridoren. Die verfügbaren Bauzonenreserven im ländlichen Raum sind für dieses Wachstum ausreichend.

Kennzahlen Bevölkerungsentwicklung				
Raum	Zustand 2015	Dynamik 2000-2015	Prognosen 2035	
			Trend BL	Ziel BL
Verdichtungsräume der inneren Korridore	191'503	+13'921 (+0.52% p.a.)	206'170 (+0.4% p.a.)	219'040 (+0.72% p.a.)
Regionalzentren	18'267	+2'409 (+1.0% p.a.)	20'200 (+0.5% p.a.)	20'890 (+0.72% p.a.)
Ländliche Entwick- lungsachsen	28'784	+2'074 (+0.52% p.a.)	31'030 (+0.4% p.a.)	32'920 (+0.72% p.a.)
Ländlicher Siedlungs- raum	46'406	+4'391 (+0.7% p.a.)	55'870 (+1.0% p.a.)	53'080 (+0.72% p.a.)
Kanton BL	284'960	-- 22'795 (+0.58% p.a.)	313'270 +28'310 (+0.50% p.a.)	325'930 +40'970 (+0.72% p.a.)

Tabelle 9 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 Jahren verlief unterschiedlich stark (in Anlehnung an die Konjunktur), zwischen 2005 und 2008 sehr dynamisch, nachher stagnierte die Beschäftigtenanzahl. Seit 2012 nimmt diese aber wieder zu. 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 2014	Dynamik 2005-2014	Prognosen 2035	
				Ziel BL
Verdichtungsräume der inneren Korridore	113'280	+13'260 (+1.5% p.a.)		130'410 (+0.72% p.a.)
Regionalzentren	10'404	+330 (+0.4% p.a.)		11'980 (+0.72% p.a.)
Ländliche Entwick- lungsachsen	11'903	+300 (+0.3% p.a.)		13'700 (+0.72% p.a.)
Ländlicher Siedlungs- raum	11'675	-660 (-0.6% p.a.)		13'440 (+0.72% p.a.)
Kanton BL	147'262	-- +13'230 (+1.1% p.a.)		169'530 +22'270 (+0.72% p.a.)

Tabelle 10 Kennzahlen zur Beschäftigtenentwicklung retro- und prospektiv. (Zielprognosen: ARP in Anlehnung an Bevölkerungsziele)

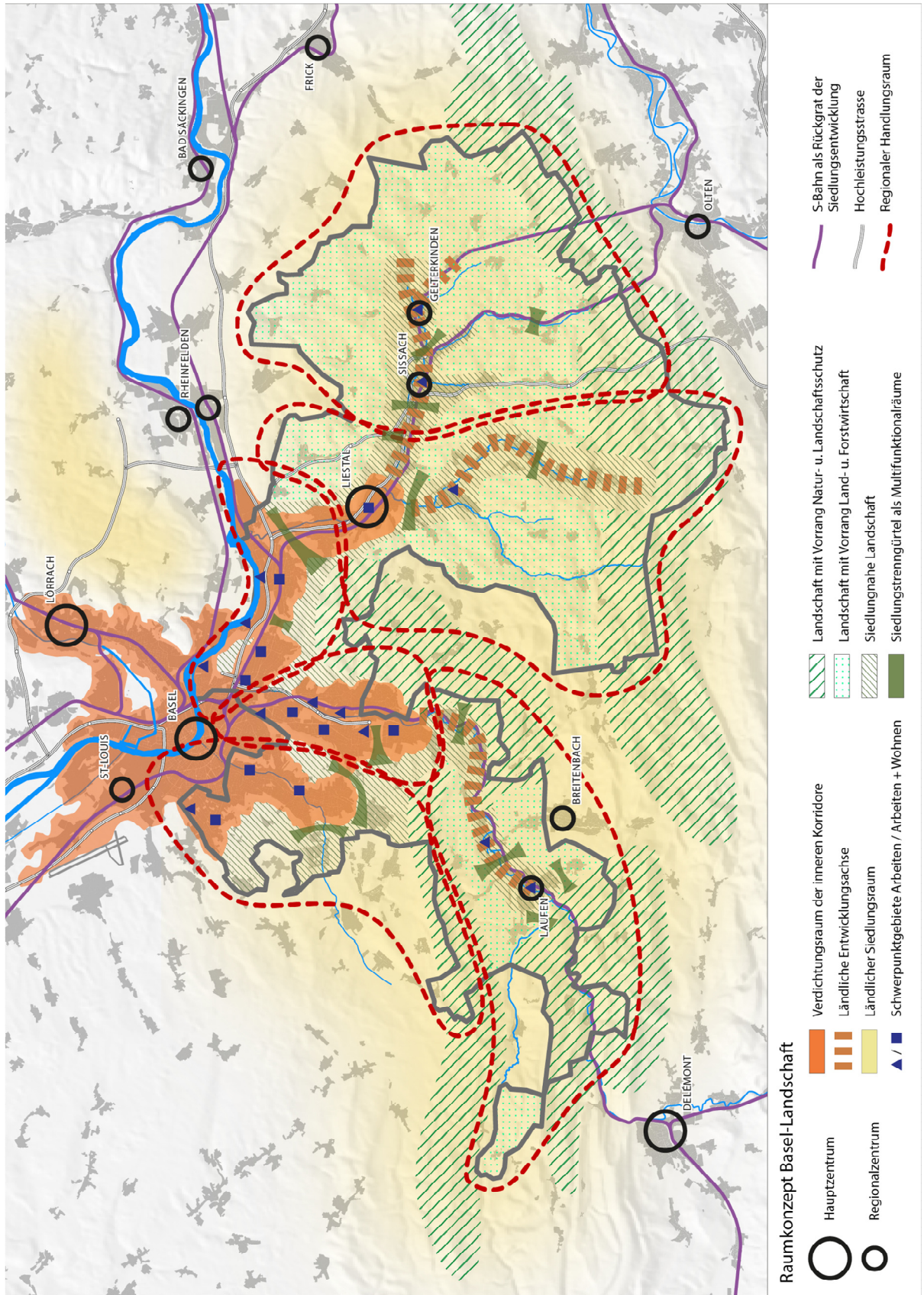
Der mengenmässig mit Abstand grösste Beschäftigtenzuwachs ist in den inneren Korridoren anzustreben. Hier liegen die bedeutenden und am besten erschlossenen strategischen Arbeitszonen gemäss Richtplan und Agglomerationsprogramm. Weitere, eher mittelgrosse Arbeitszonen, liegen in den Korridoren und den 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 (Wohlstandseffekt). Das Raumkonzept setzt sich das Ziel, über alle Raumtypen und Handlungsräume hinweg eine Verdichtung von +8% für 2035 und +10% für 2040 zu erreichen. Die entsprechenden Kennziffern zeigt die folgende Tabelle.

Dichteziele 2035			
	2015 [m ² WMZ/E]	2015 [E/ha]	2035 [E/ha]
Raumtypen			
Verdichtungsräume der inneren Korridore	132	76	82
Regionalzentren	165	61	65
Ländliche Entwicklungsachsen	186	54	58
Ländlicher Siedlungsraum	238	42	45
Regionale Handlungsräume			
Birstal	138	72	78
Laufental	224	45	48
Leimental	142	71	76
Liestal / Frenkental	187	53	58
Rheintal / Hülften	118	85	91
Oberes Baselbiet	201	50	54
Kanton BL total	156	64	69 +8%

Tabelle 11 Siedlungsdichten 2015 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.

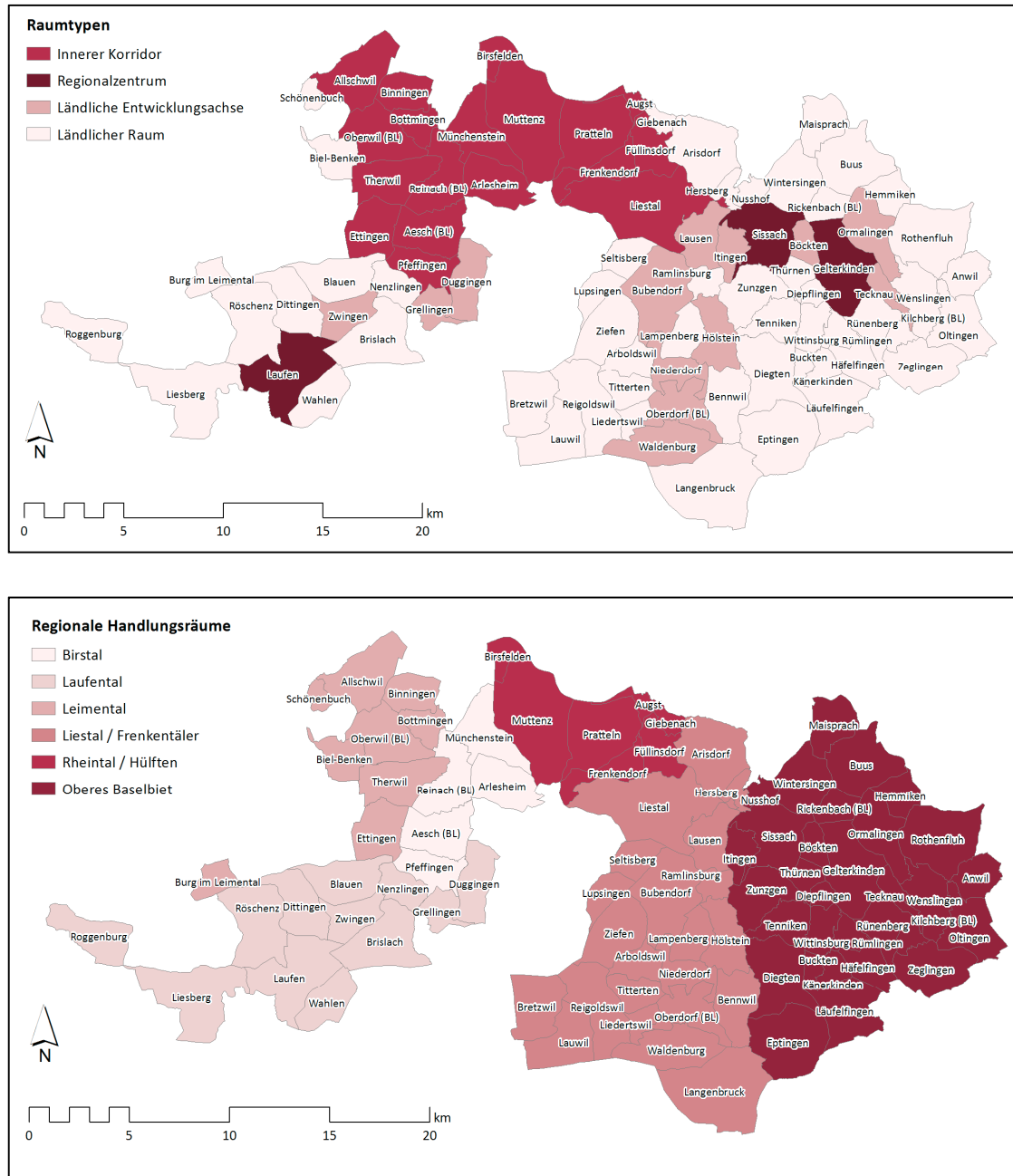
Die Umsetzung des Raumkonzepts erfordert jedoch die enge Zusammenarbeit mit den Gemeinden, denn mit dem Raumkonzept wird an der grundsätzlichen raumplanerischen Rollenteilung nichts geändert: Die Planungshoheit auf Stufe Nutzungsplanung liegt weiter bei den Gemeinden. Die Akzeptanz des kantonalen Raumkonzepts 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 Gemeinderegionengesetz. 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 32 Zuordnung der Gemeinden zu Raumtypen (oben) und zu den regionalen Handlungsräumen (unten)