

Bau- und Umwelt-Zeitung

PP 4410 Liestal

 Bau- und Umweltschutzdirektion
 Kanton Basel-Landschaft
 Liestal

Internationaler Besuch



Im Sommer und Herbst 2008 besuchten interessierte Wasserexperten und Journalisten aus China, Spanien und den USA die ARA in Birsfelden. Die Besucher staunten über die sauberen Gewässer.

Seite 3

Hochwasserschutz verbessern



Die Analyse des Hochwassers von 2007 hat die Schutzdefizite aufgezeigt. Spezialisierte Wasserbau-Büros erarbeiten gezielte Massnahmenkonzepte für die Verbesserung des Hochwasserschutzes.

Seite 4

Gute Bauten im Kanton BL



Die Kantonbibliothek und das Staatsarchiv der kantonalen Verwaltung BL erhielten die Auszeichnung «Gute Bauten 2008». Eine Fachjury zeichnet alle fünf Jahre interessante Gebäude aus.

Seite 6

Bahnhof Dornach-Arlesheim



Der Ausbau des Bahnhofes Dornach-Arlesheim zur modernen Verkehrsdrehscheibe hat begonnen. Die Verknüpfung von S-Bahn, Tram und den fünf Buslinien wird optimiert.

Seite 10

Neuer SBB-Fahrplan: Fernverkehr verbessert – Bahnhof Salina Raurica erschliesst Pratteler Längi-Quartier

Der SBB-Fahrplanwechsel vom 14. Dezember 2008 hat einige Verbesserungen im Fernverkehr gebracht: Die Nonstop-Züge von Basel nach Zürich fahren jede halbe Stunde, die Intercity-Züge nach Luzern sind schneller am Ziel und halten stündlich in Liestal, Sissach und Gelterkinden. Neu ist die Haltestelle Salina Raurica in Pratteln. Jede halbe Stunde erschliesst die S1 das Gebiet Längi und wertet diese Wohngegend deutlich auf. In den nächsten Jahren entstehen zwischen Bahnstrecke und Rheinufer neue Wohn- und Gewerberäume, die das Gebiet zu einem wichtigen Teil des gedeihenden Wirtschaftsraums Nordwestschweiz machen.

Am 14. Dezember 2008 trat der neue Fahrplan der SBB in Kraft. Dabei wurden im Fernverkehr einige lang gehegte Wünsche der Kunden erfüllt. So gibt es neu jede halbe Stunde einen Nonstop-Zug nach Zürich, der diese Strecke in nur 53 Minuten zurücklegt. Auch nach Luzern wurde das Angebot verbessert. So sind die Intercity-Züge einige Minuten schneller unterwegs, während es zusätzlich stündliche Schnellzüge gibt, die auch Liestal, Sissach und Gelterkinden direkt mit Luzern verbinden. Durch den Einsatz von Neigezügen wurde der Verkehr über den Gotthard beschleunigt. Wermutstropfen ist die Tatsache, dass es kaum noch Züge von und nach Italien gibt. Dies liegt an der immer noch nicht erfolgten Auslieferung neuer Cisalpino-Züge.

Neben den positiven Entwicklungen hat die Region auch einen gravierenden Angebotsabbau durch die SBB erlitten. Der Regierungsrat konnte den angekündigten Wegfall der Schnellzugshalte in Pratteln leider nicht mehr verhindern.

Für Pratteln lagen Freud und Leid am Tag des Fahrplanwechsels nahe beieinander. Während am 13. Dezember 2008 der letzte Schnellzug verabschiedet wurde, hat einen Tag später die neue Haltestelle Pratteln Salina Raurica den Betrieb aufgenommen. Jede halbe Stunde erschliesst die S1 nun das Gebiet Längi und wertet diese Wohngegend deutlich auf. Dabei ist die neue Haltestelle Teil eines Gesamtkonzepts. In den nächsten Jahren sollen zwischen Bahnstrecke und Rheinufer neue Wohn- und Gewerberäume entstehen, die das



Regierungsrat Jörg Krähenbühl und Prattelns Gemeindepräsident Beat Stingelin haben die neue Haltestelle Salina Raurica eingeweiht. (Foto: SBB)

Gebiet zu einem wichtigen Teil des gedeihenden Wirtschaftsraums Nordwestschweiz machen. Dabei ist die Haltestelle Pratteln Salina Raurica nicht alleine. Nur vier Kilometer entfernt steht eine andere neu gebaute Haltestelle: Rheinfeldens Augarten. Diese erschliesst auf Aargauer Seite ebenfalls Wohn- und Gewerbegebiete.

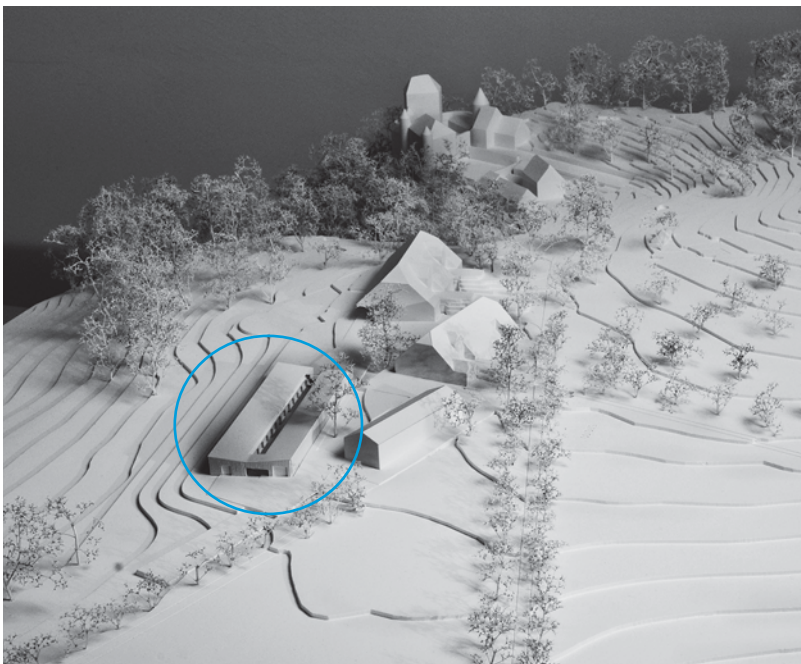
Der Aufbruch in das neue ÖV-Zeitalter ist vor allem an den neuen Fahrzeugen der Regio-S-Bahn abzulesen. Neu verkehren auch auf der S1 zwischen Frick, Laufenburg und Basel die formschönen «Flirt-Züge». Erst die bes-

sere Beschleunigung dieser Fahrzeuge hat es möglich gemacht, die neuen Haltestellen zu bedienen, ohne den übrigen Fahrgästen zuviel Fahrzeitverlängerung zuzumuten. Ab 2011 sollten diese neuen Züge auch direkt von Frick via Pratteln nach Frankreich fahren, und so die Regio-S-Bahn zu einem verbindenden Element der trinationalen Region werden lassen.

*Markus Meisinger
Amt für Raumplanung*

Neuer Freilaufstall für Bio-Hof Wildenstein

Die Tierhaltung auf dem Bio-Gutsbetrieb Wildenstein genügt ab 2011 den gesetzlichen Anforderungen nicht mehr. Per 1. Januar 2011 müssen Biobetriebe ihre Tiere in einem Freilaufstall halten. Da diese neuen Anforderungen in den bestehenden historischen Bauten nicht erfüllt werden können, wird ein neuer Freilaufstall gebaut. Eine Fachjury hat Ende Oktober 2008 einen vom Hochbauamt durchgeführten Studienauftrag beurteilt.



Modellbild des neuen Freilaufstalls (Kreis) auf Wildenstein. (Foto: HBA)

Ein achtköpfiges Beurteilungsgremium bestehend aus ausgewiesenen Fachkräften der Bereiche Architektur, Landschaftsschutz, Denkmalschutz und landwirtschaftliches Bauen hat von den vier eingereichten Projekten dasjenige von Kury Stähelin Architekten aus Delémont mit dem Landwirtschaftsplaner

Krieger AG aus Ruswil zur Weiterbearbeitung empfohlen.

Das Projekt sieht vor, einen Teil der Nutzungen im bestehenden historischen Anbindestall unterzubringen und das Ensemble mit einem neuen Stallgebäude zu ergänzen. Der Siegevorschlag begegnet der bestehenden historischen

Editorial

Liebe Leserin
Lieber Leser

Das Jahr neigt sich dem Ende zu, Zeit also für einen kurzen Ausblick – und natürlich für eine Rückschau auf die vergangenen 366 Tage.



Eines meiner Hauptanliegen, die ausgewogene Mischung zwischen öffentlichem und Individualverkehr, zeigt sich wohl nirgends deutlicher als bei den diversen Eröffnungen und Spatenstichen in diesem Jahr: Bei prächtigstem Wetter haben wir im Herbst die umgestaltete Hauptstrasse von Sissach als Begegnungszone «Strichcode» einweihen können. Wenige Tage später dann der Spatenstich zur interkantonalen Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim. In Sachen Regio-S-Bahn wird seit dem SBB-Fahrplanwechsel auf der Linie der S1 der neue Bahnhof Salina Raurica bedient. Und in Binningen hat der Kronenplatzkreisel endlich sein definitives Gesicht erhalten, zum Wohle der Anwohner, des Gewerbes, der Tram- und Buslinien, und auch zum Wohle der Automobilisten, Zweiradfahrer und Fussgänger. Die H2 Pratteln-Liestal nimmt immer deutlichere Formen an, wengleich es noch ein paar Jahre gehen wird, bis die Rheinstrasse wirkungsvoll entlastet wird.

Und in Sachen Altlasten stehen meine Experten an den runden Tischen praktisch im Dauerdialog mit möglichen Verursachern, dem Bundesamt für Umwelt und der Gemeinde MuttENZ mit dem Ziel, sich auf ein Vorgehen nach Umweltrecht ohne juristische Nebengeräusche einigen zu können.

All diese Meilensteine wären selbstverständlich nicht möglich ohne den Einsatz und die Unterstützung aller Mitarbeitenden der BUD!

Dessen bin ich mir sehr wohl bewusst und dafür bin ich dankbar.

In Sachen Personalentwicklung werde ich weiter grossen Wert auf das Dienstleistungsbewusstsein meiner Mitarbeitenden legen. Nach den Kündigungen des Kantonsingenieurs und des Kantonsplaners wird der neue Kantonsingenieur Oliver Jacobi auf den 1. März zur BUD stossen, die Suche nach einem neuen Kantonsplaner läuft auf Hochtouren.

Und was bringt das 2009? Im ersten Quartal werde ich eine konsolidierte Endkostenprognose zur HPL vorlegen können. Ob und wie sich das Kriegackerareal zu einem «Campus MuttENZ» entwickeln kann, werden wir im Frühjahr sehen. Und in Sachen Hafentärm Birsfelden werden die gemeinsamen Lärmmessungen und der Lärmbelastungskataster wohl etwas mehr Objektivität in die Diskussion bringen.

Doch jetzt stehen zuerst einmal ein paar eher ruhige und besinnliche Tage vor der Tür. Ich wünsche Ihnen allen ein frohes Weihnachtsfest und möge das kommende Jahr Ihnen bringen, was Sie sich erhoffen!

Ihr Jörg Krähenbühl

Regierungsrat

und landschaftlichen Situation mit Respekt, ohne sich unterzuordnen und berücksichtigt die wirtschaftlichen und funktionalen Anforderungen. Dem äusseren architektonischen Ausdruck haftet jedoch noch eine zu abstrakte Ausstrahlung an, die bei der Weiterbearbeitung optimiert wird.

Anfang nächstes Jahr wird die weitere Planung in Angriff genommen, damit das Gebäude termingerecht, bis spätestens Ende 2010, in Betrieb genommen werden kann.

*Sabine Schärer
Hochbauamt*

Besucher aus Spanien, China und den USA vom Projekt Birs Vital und der ARA Birs beeindruckt

Wasserexperten und Journalisten aus den USA, Spanien und China besuchten seit dem Sommer die Abwasserreinigungsanlage ARA Birs in Birsfelden und staunten über die Sauberkeit unserer Gewässer, die fortschrittlichen Abwasserreinigungsanlage und die gute Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen hinweg. Grund des Besuchs war das Projekt Birs Vital, für das der Kanton Basel-Landschaft zusammen mit dem Kanton Basel-Stadt im Jahr 2007 den Schweizer Gewässerpreis erhalten hat. Das Projekt beinhaltet den Erhalt und Ausbau der ARA Birs in Birsfelden, die Ableitung des gereinigten Abwassers in den Rhein, den Rückbau einer grossen Abwasserreinigungsanlage in Reinach sowie die Renaturierung der Birs.

Im Juni 2008 fragte Präsenz Schweiz die Bau- und Umweltschutzdirektion an, ob das Projekt «Birs Vital» einer Gruppe amerikanischer Wasserexperten vorgestellt werden könne. Präsenz Schweiz ist Teil des Eidgenössischen Departements für auswärtige Angelegenheiten (EDA) und verantwortlich dafür, Kenntnisse über die Schweiz im Ausland zu vermitteln, Verständnis und Sympathie für unser Land zu schaffen und die Vielfalt und Attraktivität der Schweiz zur Geltung zu bringen.

In der Folge vermittelte Präsenz Schweiz in den letzten Monaten gleich mehrere internationale Besuche, denen das Amt für Industrielle Betriebe (AIB)

zusammen mit dem Amt für Umweltschutz und Energie (AUE) das Projekt Birs Vital vorstellte. Die Anlässe wurden von den lokalen Medien positiv aufgenommen.

Die amerikanischen Wasserexperten waren beeindruckt von der Qualität der Abwasserreinigungsanlage. Vor allem die platzsparende Technologie zur biologischen Reinigung oder die Rückgewinnung von Energie auf der Anlage, sowie die Behandlung des Strassenabwassers der Autobahn stiess auf grosses Interesse. Eine vergleichbare Anlage gibt es in den USA nicht. Obwohl die grundsätzlichen technischen Verfahren bekannt sind, werden

Projekt Birs Vital

Mit dem Bau des Ableitungskanals in den Rhein fliesst jetzt kein Abwasser mehr aus der ARA Birs 2 Birsfelden in die Birs. Der Rhein mit seiner gegenüber der Birs über 175 Mal grösseren Wasserführung kann die mit heutiger Reinigungsqualität behandelten Abwässer problemlos verkraften. Damit wurde die Birs in einem Mass entlastet, wie dies auch mit weitergehenden und aufwändigen Reinigungsstufen bei der ARA und der Einleitung des Abwassers vor Ort nicht möglich gewesen wäre. Die Wasserqualität im Fluss hat sich markant verbessert, was sich für Mensch, Flora und Fauna positiv auswirkt. Andererseits erhöhten Revitalisierungsmassnahmen das Selbstreinigungspotenzial des Flusses und tragen zusätzlich

zur Verbesserung der Wasserqualität bei. Auch wurde im kanalisierten und öden Abschnitt ein grösserer Flussraum, mehr Naturufer, eine Vielzahl von Ufergehölzen und Auenbiotope mit Kiesbänken, Hochstaudenfluren, Weidengebüschen und Fischwasserbereiche geschaffen. Die Abwässer des Birstals unterhalb von Grellingen flossen über 30 Jahre in die Abwasserreinigungsanlage (ARA) Birs 1 in Reinach und über 20 Jahre in die ARA Birs 2 in Birsfelden. Das gereinigte Abwasser wurde bei beiden Anlagen in die Birs eingeleitet. Eine Mitte der 90er Jahre durchgeführte Untersuchung hat gezeigt, dass die Wasserqualität der Birs durch die Abwasser-einleitung aus den beiden Kläranlagen schlecht war.

sie in den USA nicht umgesetzt, weil das ökologische Bewusstsein nicht stark verankert sei, sagten die amerikanischen Experten. Ein Grund dafür könnte sein, dass die Ressourcen Land, Wasser und Luft in unseren kleinräumigen Verhältnissen die Entwicklung stärker einschränken als in den Vereinigten Staaten. Dies könnte uns in der Schweiz deshalb früher zum Handeln veranlassen haben.

Die spanischen Wasserexperten waren beeindruckt vom Gesamtkonzept und der überregionalen Zusammenarbeit.

Die Entwicklung der Wasser- und Luftqualität in der Schweiz über die letzten Jahrzehnte wird von den chinesischen Journalisten als Vorbild für ihr Land angesehen. Sie glauben, dass sie von den Erfahrungen, die bei uns in der nachhaltigen Entwicklung vorhanden sind, profitieren können. Besonders interessiert hatte dabei auch der Einbezug der Bevölkerung in den Planungsprozess.

Von besonderem Interesse für alle Besuchergruppen war die erfolgreiche Zusammenarbeit über die Kantonsgrenzen hinweg. Die Sauberkeit unserer Gewässer und der Luft, aber auch die fortschrittliche Abwasserreinigungsanlage selber kamen vorbildlich rüber. Für die Vertreter des AUE und des AIB stellten die internationalen Besuchergruppen vor allem in sprachlicher Hinsicht eine besondere Herausforderung dar. Das Interesse am erfolgreichen Projekt ist auch Bestätigung dafür, ein gutes Projekt realisiert zu haben und Motivation für weitere nachhaltige Projekte zum Wohl von Mensch und Natur zu entwickeln.

Toni von Arx
Amt für Industrielle Betriebe



Trotz Regen am Besuchstag waren die chinesischen Journalisten gut gelaunt. (Foto: Heinz Dürrenberger)

Hochwasserschutzdefizite entlang der Birs sind erkannt – Schutzkonzepte werden erarbeitet

Die Analyse des Hochwassers vom August 2007 hat die Schutzdefizite an der Birs offen gelegt. Vielerorts wurde Siedlungs- und Industriegebiet sowie Landwirtschaftsland oder Wald überflutet. Es sind grosse Schäden entstanden. In fünf Abschnitten der Birs besteht konkreter Handlungsbedarf.

Differenzierter Schutz vor Hochwasser

Der starke Regen vom 8./9. August letzten Jahres hat den Wasserspiegel der Birs massiv ansteigen lassen. Zwischen Liesberg und Münchenstein trat die Birs an etlichen Stellen über die Ufer und überflutete dabei die angrenzenden Gebiete. Vielerorts grenzt Landwirtschaftsland oder Wald an die Birs. Dort werden gemäss den Richtlinien des Bundes «Differenzierter Hochwasserschutz»



Birs: Abflussbehinderungen wie Brücken und Stege waren Ursachen für Überflutungen entlang der Birs. (Foto: Scherrer AG)

Überflutungen toleriert. Nennenswerte Schäden entstanden jedoch an Industrie-, Gewerbe- und Wohnbauten. Diese Gebiete sollen gemäss Richtlinie vor dem 100jährigen Hochwasser geschützt werden. Dies bedeutet, die Birs soll in jenen Abschnitten die Abflussmenge des 100jährigen Hochwassers schadlos abführen können. Dort, wo das heute nicht möglich ist, liegt ein Hochwasserschutzdefizit vor.

Erfassung der Schutzdefizite und deren Ursachen

Über weite Strecken vermochte die Birs den anfallenden Abfluss des Hochwassers 2007 schadlos abzuführen. In Überschwemmungsgebieten wurden die Ursachen der Überflutung erfasst. So waren beispielsweise die Querschnitte des Gerinnes zu klein oder lokale Einengungen wie Brücken, Stege, Leitungen oder starker Uferbewuchs behinderten den Abfluss. In anderen Fällen war die Birs indirekte Ursache für die Überflutung, weil einmündende Bäche zurück gestaut wurden, oder tief gelegene Siedlungsflächen durch eindringendes Grundwasser oder durch zurück gestaute Entwässerungsleitungen geflutet wur-



Liesberg: Schaden verursachende Überflutungen im Siedlungsgebiet von Riederwald. (Foto: Ernest Meyer, Liesberg)

den. Bei solchen Problemstellen ist mit einfachen Massnahmen (z.B. Dammbauten oder Schutzmauern) der Hochwasserschutz nicht zu gewährleisten und es sind differenziertere aufeinander abgestimmte Massnahmen und Eingriffe nötig.

Kenntnisse der Hochwasserschutzdefizite ist Grundlage für Hochwasserschutz-Konzepte

Durch das Hochwasser waren unterschiedliche Sachwerte betroffen. Wenn mehrere Wohn- oder Gewerbebauten betroffen waren, sind Massnahmen dringlicher, als wenn nur ein einziges Haus Schaden nahm. Auf diese Weise wurden die Schutzdefizite in Kategorien eingeteilt. Höchste Priorität für den

Hochwasserschutz besteht bei Birsabschnitten in Liesberg-Riederwald, Laufen, Zwingen, Grellingen und Duggingen. Spezialisierte Wasserbau-Büros erarbeiten zur Zeit gezielte Massnahmenkonzepte für die Verbesserung des Hochwasserschutzes. Die Varianten werden evaluiert, wobei als Kriterien die Wirksamkeit von Massnahmen, Kosten-Nutzen-Überlegungen und damit verbundene ökologische Aufwertungen im Vordergrund stehen. Basierend auf diesen Konzepten werden in einem nächsten Schritt konkrete Hochwasserschutzprojekte erarbeitet.

Jaroslav Mišun,
Tiefbauamt

Der Gendertag (ehemals Tochtertag)

Am Morgen ging ich mit Papa ins Tiefbauamt. Wir verteilten als erstes die Post und so lernte ich auch gleich ein paar Mitarbeiter kennen. Mit ihnen assen wir dann auch Znüni. Beim Znüni besprachen sie aber überhaupt keine geschäftlichen Sachen, sondern wie das Videospiel Wii funktioniert oder ob man den Unterschied zwischen einer Platte und CD hört. Nach der Znünipause ging ich mit Papa Strassen und Baustellen anschauen. Wir hielten ein paar Mal an, um eine besondere Stelle genauer anzuschauen. Bei einer Baustelle stiegen wir aus und schauten zu, wie sie Löcher gruben und sie dann mit Beton auf-

füllten, damit der Hang nicht rutscht. Am Mittag gingen wir in die Spitalkantine essen. Nachher hatte Papa eine Sitzung. Als wir zum Sitzungszimmer kamen, sahen die anderen Männer alle irgendwie ein wenig grimmig aus. Wir wurden aber ganz freundlich begrüsst und ich bekam sogar einen Grätlimann von Herrn Emmenegger. Nachdem sie vollzählig waren, fingen sie an. Herr Emmenegger begrüsst zuerst alle und erklärte mir dann noch, was sie bei der Sitzung besprechen, damit ich auch etwas mitkommen würde. Zuerst diskutierten sie den Text vom Hochbauamt. Das war eine lange Diskussion und Fra-



genstellung, es wurde auch nicht immer freundlich miteinander gesprochen. Man hörte manchmal einen mürrischen Unterton in den Stimmen oder sah einige steile Falten im Gesicht der Männer. Nach einer Stunde wurde ich von Papa bei den Zeichnern vier Stockwerke weiter oben platziert. Dort wurde mir gezeigt, wie die Strasse und Tunnels gezeichnet wurden, nachher durfte ich auch selber mit diesem Programm et-

Links: Rabea Würth ist 12 Jahre alt und besucht die 6. Klasse Niveau P (Progymnasium) in Frenkendorf. (Foto: TBA)

was zeichnen oder schreiben. Ich schrieb meine Initialen, das war gar nicht so einfach. Herr Felix half mir diese auszumalen und zu strukturieren. Jetzt war ich hier fertig und Herr Felix ging nach Hause. Ich ging zurück ins Büro von Papa doch er war noch nicht dort, also machte ich noch ein wenig Hausaufga-

ben und lernte für die Geographieprüfung. Mit der Zeit war ich aber auch fertig mit den Hausaufgaben. Jetzt musste ich noch eine Stunde auf Papa warten, das war langweilig, weil ich ja nichts mehr tun konnte. Aber auch diese Stunde ging irgendwann vorbei und Papa kehrte von der Sitzung zurück. Er

erledigte noch ein paar Sachen und dann gingen wir nach Hause.

Was ich von diesem Tag hatte: Diesen Tag habe ich manchmal ein bisschen langweilig gefunden, aber er hat mir besser gefallen als von halb neun Uhr morgens bis fünf Uhr abends in der Schule zu sitzen. Ich empfand ihn als

gar nicht stressig, darum verstehe ich auch nicht, warum Papa manchmal bis spät abends noch arbeitet. Trotzdem hat mir dieser Tag einen kleinen Einblick in Papas Berufsleben gegeben.

Rabea Würth

Ab durch die Nacht mit dem neuen TNW-Nachtnetz

Am Wochenende vom 19./20. Dezember 2008 führten die Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt das TNW-Nachtnetz ein. Dieses bringt im öffentlichen Verkehr mehr Leben in die Nachtstunden. Während der EURO 08 startete ein erfolgreicher Pilotversuch für das Nachtnetz: Über 90'000 Personen nutzten das Angebot.

Der Ruf nach Nachtverbindungen im öffentlichen Verkehr wurde Ende der Neunziger Jahre immer lauter. Aus diesem Grund wurde 2001 die erste Nacht-S-Bahn ins Leben gerufen und durch Busabfahrten ab Basel in die nahe Agglomeration und ab den S-Bahn-Haltestellen in die ganze Region ergänzt. Diese ersten Nachtverbindungen haben meist jugendliche Nachtschwärmer auf Anhieb rege genutzt. Die Fangemeinde wuchs schnell an, so dass über die Jahre zusätzliche Fahrten ins Angebot aufgenommen wurden.

Die Nachtangebote liefen betrieblich und finanziell voll in der Verantwortung der Transportunternehmen. Der Kanton leistete nur in bescheidenem Umfang einen Beitrag an die ungedeckten Kosten. Die Entwicklung der Nachtangebote hatte aber zu einer Verzettelung der Angebote und Tarife geführt, weshalb die beiden Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt im Dezember 2006 die Ausarbeitung eines gemeinsamen Nachtnetzes in Angriff genommen haben.

EURO 08 als Pilotversuch

Die Fachstellen für den öffentlichen Verkehr der Kantone Basel-Landschaft und Basel-Stadt haben in Zusammenarbeit mit den Transportunternehmen SBB, BVB, BLT, Autobus AG Liestal, PostAuto Schweiz AG und dem Tarifverbund Nordwestschweiz (TNW) ein regionales Nachtnetz entwickelt. Im Herbst 2007 wurde eine breite Vernehmlassung durchgeführt. Das Konzept stiess bei Gemeinden, Parteien und Verbänden auf Zustimmung.

Während der EURO 08 wurde das Nachtnetz quasi als Pilotversuch auf sei-

ne Tauglichkeit hin getestet. 23 Tage bzw. 24 Nächte hindurch führen auf Basis des späteren Nachtnetzes die Busse, Trams und Züge mindestens stündlich. Die Resonanz auf diese Nachtfahrten war sehr positiv. Rund 90'000 Personen nutzten die Angebote zwischen 1.00 Uhr und 5.00 Uhr während diesen drei Wochen. Dies entspricht der Anzahl Fahrgäste aller Nachtlinien im gesamten Jahr 2007. Im Oktober 2008 erfolgte mit dem Regierungsratsbeschluss die politische und finanzielle Zusage für den Start eines fünfjährigen Probetriebs per Dezember 2008. In der Nacht vom Freitag, 19. auf Samstag, 20. Dezember 2008 startete das Nachtnetz.

Ab der Stadt geht's los ...

Das Nachtnetz ist klar und einfach aufgebaut: Zentraler Abfahrtsplatz für die Tram- und Buslinien ist der Bereich Barfüsserplatz/Theater. Von dort fahren drei Tramlinien nach Muttenz, Ettingen und Reinach sowie sieben Buslinien in die Aussenquartiere und in die nahe Agglomeration nach Schönenbuch, Rodersdorf, Pfeffingen und Arisdorf. Während die Tramlinien und die Stadtbuslinien dreimal pro Nacht verkehren (um 1.30 Uhr, 2.30 Uhr und 3.30 Uhr), führen die restlichen Buslinien die Nachtschwärmer zweimal (um 1.30 Uhr und 2.30 Uhr) sicher nach Hause. Rund eine Viertelstunde später verkehren ab dem Bahnhof Basel SBB drei S-Bahnlinien nach Laufen und Gelterkinden (Abfahrt 1.45 Uhr, 2.45 Uhr und 3.45 Uhr) und Möhlin (Abfahrt 1.50 Uhr, 2.50 Uhr und 3.50 Uhr). Ab den wichtigen S-Bahn-Haltestellen Dornach-Arlesheim, Zwingen, Laufen, Liestal, Sissach, Gelterkinden, Rheinfelden und Möhlin füh-

ren zudem Anschlussbusse die Passagiere jeweils zweimal pro Nacht bis in die ganze Region. Auf dem Gebiet des Kantons Basel-Landschaft können somit 82 der 86 Gemeinden bedient werden.

... und zur Stadt geht's zurück

Neu beim Nachtnetz ist das Angebot von Fahrten in Richtung Basel-Stadt. Die Linien treffen in der Stadt wieder beim zentralen Knoten Barfüsserplatz/Theater ein, was ein Umsteigen auf alle anderen Linien ermöglicht. Somit können Nachtschwärmer von einer Ecke des Kantons zur anderen gelangen.

Einfach, günstig und sicher

Der Tarifverbund Nordwestschweiz hat die Tarife und den Ticketbezug für die Nachtfahrten einfach und möglichst günstig gestaltet. Der Preis für eine Nachtfahrt setzt sich zusammen aus dem Tarif, der tagsüber gilt und einem Nachtzuschlag. Der Nachtzuschlag beträgt für eine TNW-Zone 3 Franken und für zwei und mehr TNW-Zonen 5 Franken. Nacht-Tickets können am neuen Bilettautomaten gelöst werden. Die Nachtnetz-Passagiere sollen sich auch sicher fühlen. Aus diesem Grund setzt der TNW auf den Nachtlinien geschultes Sicherheitspersonal ein. Dieses fährt

Ab durch die Nächte.

Wie Weihnachten, nur wöchentlich.

Am 19. Dezember geht's los.
Per Tram, Bus, Bahn durch die Weekendaächte der Region.

www.tnw-nachtnetz.ch

in den Fahrzeugen mit und patrouilliert an den stark frequentierten Haltestellen.

Seit dem 19. Dezember 2008 wird dem Nightlife in der Region neues Leben eingehaucht. Dabei ist das Nachtnetz nicht nur als Zusatzangebot für junge Leute gedacht, sondern soll auch Kulturliebenden die Möglichkeit bieten, nach einer Veranstaltung den Abend in einer Bar ausklingen zu lassen ohne Sorgen um mögliche Verkehrskontrollen. Nicht zuletzt dadurch kann das Nachtnetz auch einen wirkungsvollen Beitrag zur Erhöhung der Verkehrssicherheit leisten.

Jörg Jermann
Amt für Raumplanung

Ab durch die Nächte.

Basel rockt. Wir rollen.

Am 19. Dezember geht's los.
Per Tram, Bus, Bahn durch die Weekendaächte der Region.

www.tnw-nachtnetz.ch

Ein detailliertes Liniennetz mit den Abfahrtszeiten und den bedienten Haltestellen und Gemeinden ist auf www.tnw-nachtnetz.ch ersichtlich. Ebenso sind diese Informationen im SBB-Online-Fahrplan unter www.sbb.ch abrufbar. Ein Flyer mit den wichtigsten Infos rund um das Nachtnetz liegt in der Infobox des Amtes für Raumplanung auf.

Zwei Gebäude der kantonalen Verwaltung als «Gute Bauten 2008» ausgezeichnet

Seit dem Jahr 1992 zeichnen die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft im 5-Jahres Rhythmus neu erstellte Bauten und Anlagen aus. In diesem Jahr befinden sich unter den ausgezeichneten Bauten zwei Gebäude der kantonalen Verwaltung Basel-Landschaft: das Staatsarchiv und die Kantonsbibliothek.

Ziel der Auszeichnung ist es, kulturell engagierten Bauherrschaften und kreativen Architekten öffentlich Lob auszusprechen und in der Öffentlichkeit das Verständnis für zeitgemässes Bauen zu fördern. In diesem Jahr hat eine internationale Fachjury 250 eingereichte und äusserst vielfältige Projekte beurteilt, was keine leichte Aufgabe war. Das Spektrum reichte vom Einfamilienhaus bis zum Mehrfamilienhaus, vom

Umbau einer ehemaligen Fabrik in ein Wohnhaus bis zur Instandsetzung eines Baudenkmals, vom Tramwartehäuschen bis zum Hochhaus, vom Kindergarten bis zum Schulhaus, vom umgenutzten Gewerbebetrieb bis zur Industrieanlage. Allen eingereichten Projekten attestierte die Jury ein sehr hohes architektonisches Niveau. Die Jury hat 31 Projekte prämiert. Acht davon hat sie aus subjektiver Sicht als besonders



Die grüne Kantonsbibliothek irritiert von aussen gewollt.

stimmige Projekte speziell ausgezeichnet. Unter diesen acht ist auch das Staatsarchiv.

Würdigung aus dem Jurybericht:

Staatsarchiv Kanton Basel-Landschaft, Wiedenhubstrasse Liestal
Bauherrschaft: Kanton Basel-Landschaft, Hochbauamt
Architekten: EM2N Mathias Müller, Daniel Niggli, Zürich

Durch den Umbau und die Aufstockung eines wenig anziehenden Gebäudes erreicht die Institution Staatsarchiv die ihr gebührende öffentliche Präsenz. Die unteren drei geschlossenen Geschosse bergen das wertvolle Archivgut, auf dem der Lesesaal als gläserner Pavillon ruht. Wer sich durch den bunkerartigen Eingangsbereich über eine skulpturale Wendeltreppe ins zweite Obergeschoss

hinauf bewegt, erlebt hier Transparenz nach innen und nach aussen.

Aus dem Zug wahrgenommen kündigt sich die Kantonshauptstadt mit den Leuchttürmen des neuen Staatsarchivs und der Kantonsbibliothek einprägsam an.

Kantonsbibliothek Baselland, Emma Herwegh-Platz Liestal
Bauherrschaft: Kanton Basel-Landschaft, Hochbauamt
Architekten: Liechti Graf Zumsteg, Brugg

Was ist Sockel, welches sind die Normalgeschosse, was ist Dach, was bedeutet «à la»? Die gewollte Irritation löst sich unmittelbar beim Eintritt in das ebenso archetypisch wie aussergewöhnlich wirkende Haus auf. Das hölzerne Tragwerk des Vorgängers, eines Weinlagers, gliedert einen mehrgeschossigen durchlässigen Innenraum und bietet einer Vielzahl von Bedürfnissen wie Regale, Sitzgruppen, Arbeitsplätze und Leseterrasse Raum. Nachts erzählen die leuchtenden Fensterschlitz und die das Dach bekrönende Laterne vom Eifer der Leseratten und Bücherwürmern, die als Bilderrätsel den Eingang der Bibliothek zieren.

Judith Brändle
Hochbauamt

Die Broschüre «Auszeichnung guter Bauten 2008» kann bei der Kantonalen Denkmalpflege, Rheinstrasse 24, 4410 Liestal, für 10 Franken bezogen werden.



Die Jury hat das Staatsarchiv als besonders stimmiges Projekt ausgezeichnet.

Bund unterstützt Baselbieter Projekt im Belchen-Passwang

Wie könnte die künftige Entwicklung einer Landschaft von nationaler Bedeutung aussehen, wenn diese Landschaft in ihrer Schönheit und in ihrer Qualität erhalten und aufgewertet werden soll, ohne moderne Nutzungsansprüche von vornherein zu unterbinden? Dies ist die Kernfrage, die das Amt für Raumplanung BL zusammen mit den Gemeinden im Gebiet Belchen-Passwang beantworten will.

Unter dem Schwerpunkt «Aufwertung Bundesinventar der Landschaften und Naturobjekte von nationaler Bedeutung

(BLN)» unterstützt der Bund in seiner diesjährigen Ausschreibungsrunde «Synergien im ländlichen Raum» das

Baselbieter Projekt «Aufwertung BLN-Objekt 1012 Belchen-Passwang». Das Vorhaben soll aufzeigen, wie eine Landschaft von nationaler Bedeutung in eine Zukunft geführt werden kann, die dem Landschaftsschutz ebenso verpflichtet ist, wie dem Anspruch auf zeitgemässe gesellschaftliche und wirtschaftliche Entwicklung.

Das Belchen-Passwang-Gebiet liegt am Jura-dominierten Südrand des Kantons Basel-Landschaft. Es zeigt mit 6'412 Hektaren Fläche weitgehend in-

taktete Züge einer traditionellen, montanen Kulturlandschaft. Das Gebiet ist ein beliebtes und örtlich stark frequentiertes Naherholungsgebiet der Region Basel und des Grossraums Solothurn-Olten-Aarau. Zu nah, um für diese Agglomerationen mehr zu sein als eine touristische Tagesdestination, ist es gleichzeitig zu fern, um an deren wirtschaftlicher Entwicklung massgeblich teilnehmen zu können.

Das Belchen-Passwang-Gebiet steht im Spannungsfeld unterschiedlich-

ter Interessen. Es gibt den nationalen Schutzanspruch einerseits, und es entwickeln sich Nutzungstendenzen, die diesen Anspruch mittelfristig konkurrieren könnten.

Das Projekt setzt an vor dem Hintergrund einer ungewissen Zukunft von Land- und Forstwirtschaft, der forcierten Nutzung erneuerbarer Energien, wie zum Beispiel Wind, der möglichen Folgen einer anhaltenden Siedlungsentwicklung sowie des denkbaren Tourismuspotenzials. Das Projekt erfasst diese Ansprüche und bewertet sie im Licht der BLN-Idee. Es eruiert, unter welchen Bedingungen und in welchem Rahmen derartige Nutzungen BLN-verträglich gestaltet werden können. Unter Mitwirkung lokaler, regionaler und schweizerischer Interessens- und Politikbereiche wird eine koordinierte Gesamtstrategie vorgeschlagen, welche die Entwicklung des BLN-Gebie-



Eine der schönsten Landschaften der Schweiz: Das Belchen-Passwang-Gebiet. (Foto: ARP)

tes Belchen-Passwang für die nächsten 20 bis 30 Jahre umsetzungsorientiert lenken könnte. Ziel ist ein konkretes,

konsensgestütztes Raumkonzept, das die Entwicklungsmöglichkeiten, aber auch die Entwicklungsgrenzen unter

dem Aspekt der nationalen Bedeutung definiert.

Das Vorhaben setzt sich inmitten einer traditionell geprägten Kulturlandschaft dem Spannungsfeld aus zwischen dem eher statisch geprägten Landschaftsschutzverständnis und einer möglichen Neuinterpretation dieser Kulturlandschaft unter dem Blickwinkel, dass ihr Wert, ihre nationale Bedeutung auf hohem Niveau erhalten bleiben soll.

Das dreijährige Projekt stösst unter den beteiligten Gemeinden und Organisationen auf breites Interesse; die Bereitschaft zur Mitwirkung ist gross. Der Bund beteiligt sich mit 120'000 Franken an den Gesamtkosten von 250'000 Franken.

Niggi Hufschmid
Amt für Raumplanung BL

Auf den Spuren des Abwassers – Kinder besichtigten Kläranlagen

Vor 50 Jahren wurde im Kanton Basel-Landschaft die erste Abwasserreinigungsanlage (ARA) in Therwil in Betrieb genommen. Für das 50-jährige Jubiläum haben das Amt für Industrielle Betriebe (AIB) und die Stiftung Praktischer Umweltschutz Schweiz (PUSCH) alle Viertklässler mit ihren Lehrern zu einem speziellen Schultag auf einer Kläranlage in Sissach, Therwil oder Birsfelden eingeladen. Das für die Schulen kostenlose Unterrichtsangebot bestand aus drei Lektionen pro Schulklasse und fand von September 2008 bis November 2008 statt.

Das Angebot stiess auf grosses Interesse und viele Klassen nutzten es. In Sissach bot das AIB eine zusätzliche Woche Unterricht an, um alle Interessierten berücksichtigen zu können. Insgesamt haben 1139 Kinder auf allen drei Anlagen am Abwasserunterricht teilgenommen.

Die Schülerinnen und Schüler lernten, wie das Abwasser gereinigt und wieder in den natürlichen Wasserkreislauf geleitet wird und welche Abfälle nicht in die «Rohrpost» gehören. Experimente, Spiele und Anschauungsmaterial gestalteten den Abwasserunterricht erlebnisorientiert.

In den ersten beiden Lektionen erarbeiteten die Kinder den Weg des Wasserkreislaufes und lernten, wie das verschmutzte Wasser in der Kläranlage wieder gereinigt wird. Konkrete Tipps für einen sorgfältigen Umgang mit der Ressource Wasser und Abfälle ermög-

lichen, das Gelernte im Alltag umzusetzen.

Der Rundgang durch die Kläranlage löste bei den Kindern eine Mischung aus «Juhui»- und «Iiiiih»-Rufen aus. Die Nasen wurden hochgezogen, die Nasentücher vor die Nase gehalten. Was nicht alles im Rechen hängenbleibt: Unterhosen, Spielsachen, Sackmesser, Handys. Die Kinder hatten gut aufgepasst; das darf man doch nicht, so das Credo.

Spannend für die Schüler war auch das Biologiebecken. Hier sind Bakterien als fleissige Helfer am Werk. Es gibt solche mit einer Lebensdauer von nur wenigen Stunden. In dieser kurzen Zeit fressen die Mikroorganismen den Dreck weg. Die Kinder sahen, dass die Bakterien dafür viel Sauerstoff benötigen.

Im Nachklärbecken trennen sich die Mikroorganismen (Bakterien) vom ge-



Schulkinder aus Oltingen reinigen das verschmutzte Wasser. (Foto: Hans Peter Strub)

reinigten Wasser, sie setzen sich am Boden ab. An einem Modell konnten die Kinder auch sehen, wie der Schlammraum funktioniert. Mit diesem Raum wird der abgesetzte Schlamm entfernt. Nach weniger als 24 Stunden fliesst das gereinigte Abwasser in den jeweils angrenzenden Bach und so via Rhein nach Holland ins Meer.

Nicht nur für die Kinder waren diese Tage eindrücklich. Auch Lehrer haben sich positiv geäussert. Stellvertre-

tend ein Feedback: «Wir sind gerade eben zurückgekehrt vom Schülertag auf der ARA Ergolz 1 in Sissach – es war ein echt sensationeller Vormittag! Die SchülerInnen und ich sind restlos begeistert. Vielen Dank, dass so etwas organisiert und durchgeführt wird, und erst noch kostenlos.»

Rita Wüthrich und Oswald Huber
Amt für Industrielle Betriebe

Das Verkehrsaufkommen im 3. Quartal 2008 – Rückkehr zur Normalität

Keine Autobahn-Baustellen mehr ...

Wegen den Baumassnahmen auf dem Erhaltungsabschnitt Basel – Augst (EA-BA) fehlt zum einen wegen Ersatz des Belages mit den eingelassenen Zähl-schlaufen der Vergleichswert vom 3.

Quartal 2007; und zum andern haben sich damals diverse Verkehrsverlagerungen ergeben. Diese haben sich nach Abschluss der Bauarbeiten normalisiert: auf dem A2-Zubringer Birsfelden (um -6 Prozent), auf der Hauptstrasse in Birsfelden (um -25 Prozent), auf der

Hauptstrasse in Augst (um -10 Prozent), sowie in Muttenz auf der Prattelerstrasse (um -18 Prozent) und auf der Rheinfelderstrasse (um -37 Prozent).

Die abgeschlossenen Bauarbeiten auf der H18 im Bereich Rütihard haben analog zur Rückkehr des Verkehrs durch den Schänzlitunnel (+19 Prozent) geführt und Abnahmen auf den Parallelachsen (um -12 Prozent auf der Emil Frey-Strasse) bewirkt.

... dafür Lokalstrassen-Baustellen

Die Bauarbeiten in Sissach für die Realisierung der Begegnungszone «Strichcode» haben infolge Sperrung der «Sonnenkreuzung» vom 30. Juni 2008 bis 8. August 2008 temporär zu lokalen Verkehrsverlagerungen geführt.

Urs Bleile
Tiefbauamt

3. Quartal 2008			
Zählstelle	Durchschn. Tagesverkehr (Mfz/24h)	Veränderung zu Vorjahresquartal	Anteil Schwerverkehr
Autobahnen/Autostrassen			
A2-Zubringer, Hagnau Nord	12 100	-6%	14%
A2, Hagnau Ost (Muttenz)	125 900	–	8%
A2, Verzw. Augst (Giebenach)	62 200	2%	10%
A2, Belchen (Tunnel Oberburg)	55 000	1%	12%
H2, Lausen	15 800	-8%	4%
H2, Liestal	19 000	-7%	–
H2, Tunnel Chienberg	14 400	16%	3%
H18, Umfahrung Aesch	19 500	5%	5%
H18, Tunnel Schänzli	56 400	19%	–
H18, Tunnel Reinach	47 100	9%	4%
H18, Tunnel Eggflue	15 700	2%	5%
Kantonsstrassen			
Aesch, Hauptstr.	4 800	-9%	–
Allschwil, Baslerstr.	7 400	-3%	–
Allschwil, Binningerstr.	13 000	-4%	–
Binningen, Baslerstr.	12 800	-2%	1%
Binningen, Oberwilerstr.	11 600	–	4%
Birsfelden, Hauptstr.	10 500	-25%	–
Münchenstein, Reinacherstr.	13 100	-9%	5%
Münchenstein, Bruderholzstr.	18 000	-1%	4%
Münchenstein, Emil Frey-Str.	11 700	-12%	–
Muttenz, St. Jakobs-Str.	7 800	–	–
Muttenz, Rheinfelderstr.	10 100	-37%	7%
Muttenz, Prattelerstr.	17 600	-18%	–
Oberwil, Allschwilerstr.	7 500	-8%	–
Augst, Hauptstr.	13 600	-10%	9%
Bubendorf, Hauensteinstr.	18 300	-2%	6%
Frenkendorf/Füllinsdorf, Rheinstr.	39 400	0%	–
Liestal, Rheinstr.	15 000	-2%	–
Diepfingen, Hauensteinstr.	6 700	-3%	–
Gelterkinden, Sissacherstr.	13 900	-1%	5%
Sissach, Hauptstr. (Netzen)	7 100	-36%	1%
Sissach, Itingerstr.	4 100	40%	2%
Langenbruck, Ob. Hauensteinstr.	3 200	-4%	4%
Grellingen, Delsbergstr.	2 400	-12%	6%
Zwingen, Laufenstr.	14 000	1%	5%
Cordon			
Allschwil	20 400	-4%	–
Birsigtal	24 500	–	–
Birstal	81 200	8%	–
Rheintal West	143 800	–	–
Kantonsgrenze BS/BL	295 500	–	–
Sissach	25 600	-3%	–

Liestal ist Baselbieter Energiestadt Nummer 12

Nun ist das Dutzend voll: Mit der feierlichen Labelübergabe am 20. September 2008 hat Regierungsrat Jörg Krähenbühl Liestal zur zwölften Energiestadt des Kantons Basel-Landschaft erklärt. Das Label ist die Auszeichnung für eine sorgfältige und ergebnisorientierte kommunale Energiepolitik.



Bau- und Umweltschutzdirektor Jörg Krähenbühl überreicht Stadtpräsidentin Regula Gysin das Energiestadt-Zertifikat. (Foto: AUE)

Die öffentliche Hand verbraucht im Kanton Basel-Landschaft rund zehn Prozent der gesamten Energie. Kanton und Gemeinden zusammen können somit als Grossverbraucher angesehen werden. Umso entscheidender ist es, dass sie ihren Handlungsspielraum ausschöpfen. Im Zertifizierungsprozess zur Energiestadt erhält eine Gemeinde

eine Übersicht über den kommunalen Energiehaushalt. Sie legt energiepolitische Ziele und ein Aktionsprogramm fest. Die Umsetzung wird mit einer Erfolgskontrolle begleitet.

Liestal hat sich diesen Herausforderungen gestellt. Der Trägerverein Energiestadt hat der Stadt Liestal dieses Jahr im Rahmen der Auditierung ▶

die Auszeichnung Energiestadt erteilt. Liestal erreichte 57 Prozent der möglichen Punkte und ist demzufolge berechtigt, während der kommenden vier Jahre den Namen Energiestadt zu tragen. Kontinuierliche Massnahmen, jährliche Standortbestimmungen und eine Re-Auditierung in vier Jahren sichern diese Auszeichnung in der nahen Zukunft.

Die energiepolitischen Highlights von Liestal sind die verschiedenen Nahwärmeversorgungen auf der Basis von Holzschnitzeln und Wärmekraftkopplungsanlagen. Erneuerbarer Energie decken acht Prozent des Wärmeverbrauchs der Stadt ab. Bei den kommunalen Bauten ist ein umfassendes Energiemanagement eingeführt. Und im

12 Energiestädte im Kanton Basel-Landschaft

- Aesch
- Arlesheim
- Birsfelden
- Bottmingen
- Frenkendorf
- Lausen
- Liestal
- Münchenstein
- Muttenz
- Reigoldswil
- Reinach
- Sissach



Bereich Mobilität zeichnet sich Liestal aus durch die Förderung des Langsamverkehrs mit den Begegnungszonen Alt-

stadt und Seestrasse, sowie mit der schrittweisen Einführung von Tempo 30 in allen Quartieren bis 2009.

Der Regierungsrat kennt das energiepolitische Potential der Gemeinden und unterstützt sie im Programm Energiestadt bei der kommunalen Energieplanung. Diese drei Umsetzungsmassnahmen sind deshalb Teil der regierungsrätlichen Energiestrategie vom April 2008.

Zu den bisherigen elf Baselbieter Energiestädten ist nun Liestal als zwölfte Energiestadt dazugekommen. Über 40 Prozent der Baselbieter Bevölkerung wohnen in einer Energiestadt.

Sabine Stöcklin
Amt für Umweltschutz und Energie

Deponiegas produziert neu Elektrizität

Das Deponiegas aus dem Elbisgraben wurde lange Zeit verbrannt und als Fernwärme genutzt. In letzter Zeit hat die Gasmenge laufend abgenommen, so dass der Heizkessel nicht mehr wirtschaftlich vernünftig betrieben werden konnte. Jetzt ist es möglich, das Deponiegas mit einem Blockheizkraftwerk (BHKW) zu nutzen und damit auch Strom zu erzeugen.

Seit 1992 liefert eine Gasleitung Deponiegas vom Elbisgraben zur Fernwärme Liestal. Das anfallende Deponiegas wurde dort in einem 4.5 MWh Heizkessel verbrannt und damit Wärme erzeugt. Die Verbrennung des Deponiegases im bestehenden Kessel zeigte in den letzten Jahren immer gravierendere Nachteile. Bei zu geringem Wärmebedarf musste im Sommer überschüssige Wärme vernichtet werden.

Zudem hat die von der Deponie Elbisgraben gelieferte Gasmenge in den letzten Jahren laufend abgenommen. Infolge der kleineren Mengen wurde laufend mehr Erdgas zugemischt, um den Heizkessel noch vernünftig betreiben zu können.

Die Fernwärme Liestal musste für das Deponiegas eine neue Lösung finden. Analysen haben ergeben, dass die Deponiegasqualität in den letzten Jah-

Das Blockheizkraftwerk kann in folgenden Betriebsarten genutzt werden:

Deponiegasbetrieb:	Das BHKW läuft mit Deponiegas
Mischgasbetrieb:	Das BHKW läuft im Normalbetrieb mit Deponiegas. Sinkt der Druck in der Deponiegasleitung wegen zu grossem Gasbezug unter einen bestimmten Grenzwert wird Ergas zugemischt, um die volle Leistung zu erzeugen
Erdgasbetrieb:	Das BHKW läuft mit Erdgas

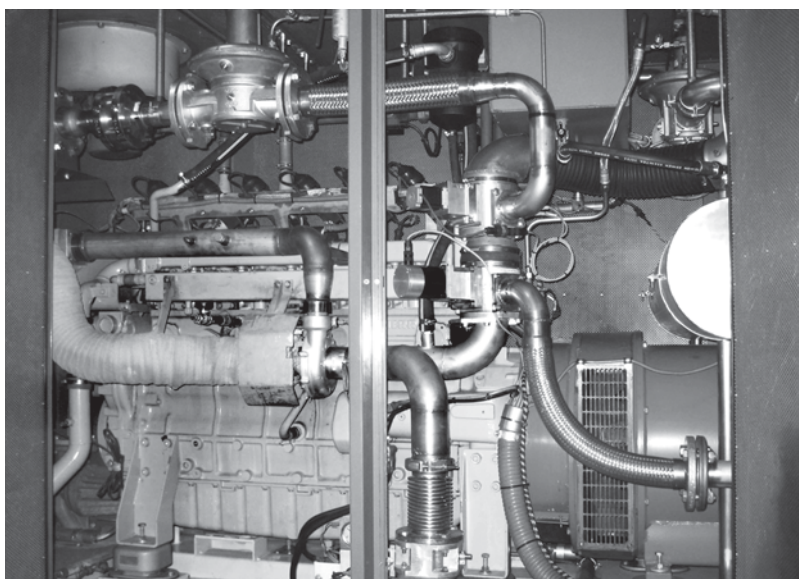
ren wesentlich besser geworden ist. Darum wurde eine Nutzung des Deponiegases als Brennstoff für ein Blockheizkraftwerk ins Auge gefasst und umgesetzt. Aus dem Deponiegas kann nun auch Elektrizität produziert werden, die als erneuerbar gilt. Die Abwärme des Motors wird weiterhin ins Netz der Fernwärme eingespiesen.

Die BHKW unterliegen in den beiden Basel sehr strengen Abgasvorschriften, die nur mit einem Katalysator erreicht werden können. Um diesen Katalysator mit Rückständen aus dem Deponiegas nicht zu «vergiften», musste zusätzlich eine aufwändige Reinigung des Gases mit Aktivkohle installiert werden.

Die ersten Betriebserfahrungen sind sehr überzeugend. Das BHKW produziert nun im Dauerbetrieb eine elektrische Leistung von 120 – 180 kW. Der Strom wird dem Kantonsspital Liestal geliefert oder ins Netz des Elektrizitätsversorgers eingespiesen. Die Abwärme des Motors von rund 350 kW wird für die Fernwärme Liestal verwendet und kann jederzeit voll genutzt werden.

Auf der Deponie Elbisgraben ist die Deponiegasmenge seit dem Jahr 1998, mit der maximalen Produktionsmenge von 900 m³/h, kontinuierlich auf heute 100 m³/h zurückgegangen. Das bestehende Gaserfassungssystem wurde im Jahr 2008 überprüft. Fazit: Die Deponiegasqualität hat sich gegenüber früher stark verbessert. Im Deponiegas enthaltene Spurenstoffe haben sich derart verringert, dass eine Verwendung des Gases als Treibstoff für ein Blockheizkraftwerk in Frage kommt. Dank diversen Massnahmen konnte die Methanemission an die Umwelt verringert und damit die Treibhauswirkung der Deponie Elbisgraben reduziert werden. Die Situation wird weiterhin überwacht und allenfalls werden zusätzliche Massnahmen ergriffen.

Edi Schneeberger und Heinz Schaub
Amt für Industrielle Betriebe



Die Abwärme des Motors wird weiterhin ins Netz der Fernwärme eingespiesen. (Foto: AIB)

Bahnhof Dornach-Arlesheim auf dem Weg zur modernen Verkehrsdrehscheibe

Mit dem Spatenstich am 23. Oktober 2008 haben die Bauarbeiten für den Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim offiziell begonnen. Ausgerüstet mit Pressluft-hämmern und Schaufeln begingen die Baudirektoren Jörg Krähenbühl, sein Amtskollege Walter Straumann (SO), Werner Dähler von den SBB, Andreas Büttiker, Direktor der BLT, sowie die Gemeindepräsidenten von Dornach und Arlesheim den symbolischen Baubeginn.

Der Bahnhof Dornach-Arlesheim ist mit der Verknüpfung von S-Bahn, Tram und fünf Buslinien einer der wichtigsten Umsteigeknoten im öffentlichen Verkehrsnetz der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn. Der heutige Zustand des Bahnhofgebiets Dornach-Arlesheim als wichtige Verkehrsdrehscheibe wird den Bedürfnissen der Benutzerinnen und Benutzer nicht mehr gerecht. Die Haltestellen der verschiedenen Verkehrsmittel sind über das gesamte Bahnhofgebiet verstreut, die Umsteigewege sind entsprechend weit und unattraktiv. Die Anlagen sind veraltet und nicht behindertengerecht. Die Infrastruktur befindet sich teilweise in schlechtem Zustand und ist deshalb sehr unterhaltsintensiv.

Im Zuge der Ausbaurbeiten entsteht eine neue, zentral gelegene Personenunterführung. Die Tramgleise der BLT inklusive der Tramwendschleife werden verlegt und zu einer Doppelspur ausgebaut. Ein neues gemeinsames Perron von SBB und BLT ermöglicht ein direktes Umsteigen von der Bahn auf das Tram. Die SBB-Perronanlagen werden auf das heute übliche Einstiegsniveau angepasst. Ein neuer

überdachter Busterminal mit sechs Haltekanten sorgt für eine übersichtliche und kundenfreundliche Verknüpfung von Bus und Bahn. Neue Veloabstellplätze und Parkplätze schaffen wiederum die Verbindung zwischen ÖV und Individualverkehr. Sämtliche Verkehrsanlagen und Verbindungswege sind so konzipiert, dass die Bedürfnisse von seh- und gehbehinderten Personen abgedeckt sind. Die Neugestaltung des Bahnhofvorplatzes, sowie die Realisierung von Begegnungszonen in der Bahnhofstrasse und in der Austrasse tragen zur Aufwertung des gesamten Bahnhofgebiets bei. Während der Neugestaltungen werden auch die Werkleitungen in der Bahnhofstrasse in Arlesheim und in der Amthausstrasse auf Dornacher Seite erneuert und erweitert.

Parallel zu den Bauarbeiten zum Ausbau der Verkehrsdrehscheibe Dornach-Arlesheim planen private Investoren die Realisierung von Wohn- und Geschäftsbauten. Für die zweckmässige Umsetzung des Quartier- und Gestaltungsplanes ist eine flächengleiche Kantonsgrößenregulierung zwischen den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn notwendig. Nach Abschluss



Karl-Heinz Zeller Zanolari, Werner Dähler, Regierungsrat Jörg Krähenbühl, Regierungsrat Walter Straumann, Andreas Büttiker, Kurt Henzi (von li.) begingen mit Pressluft-hämmern und Schaufeln den symbolischen Baubeginn.



Ein Bagger reisst das alte Wohnhaus an der Bahnhofstrasse ab.

der Umgestaltungsarbeiten wird sich das Bahnhofgebiet in naher Zukunft als moderner Umsteigeknoten und als attraktiver Wohn- und Geschäftsstandort präsentieren.

Bereits in den siebziger und frühen achtziger Jahren sind umfangreiche Studien im Zusammenhang mit der Überbauung und Umgestaltung des Bahnhofareals Dornach-Arlesheim durchgeführt worden. Im Jahre 1989 wurde ein Wettbewerb durchgeführt mit dem Ziel, städtebauliche und gestalterische Vorschläge zu erhalten, die der Bedeutung des Bahnhofes als Verkehrsknoten gerecht werden. In der Folge wurden ein Quartierplan und ein Gestaltungsplan ausgearbeitet. Der rechtsgültige Quartierplan aus dem Jahre 1995 konnte nicht umgesetzt werden, weil sich die

Anforderungen der Beteiligten wegen der langen Planungsphase so stark geändert hatten, dass die Akzeptanz für das vorliegende Planungsinstrument nicht mehr vorhanden war. Ab dem Jahr 2002 wurden Projektoptimierungen vorgenommen. Mit der daraus resultierenden Bestvariante war der Weg für eine Neuplanung frei. Die Kantone Basel-Landschaft und Solothurn haben Mitte März 2007 den Quartier- und Gestaltungsplan definitiv genehmigt.

Zur Realisierung des Ausbaus hat sich eine Bauherrengemeinschaft formiert, die aus den Kantonen Basel-Landschaft und Solothurn, den Gemeinden Dornach und Arlesheim, den SBB und den BLT besteht. Die Federführung hat der Kanton Basel-Landschaft, der auch den finanziellen Hauptanteil trägt. In den nächsten 15 Monaten investiert die Bauherrengemeinschaft für den Ausbau des Bahnhofgebiets rund 32 Millionen Franken in eine moderne und kundenfreundliche Verkehrsdrehscheibe.

Das Projekt «Verkehrsanlagen Bahnhofgebiet Dornach-Arlesheim» ist Bestandteil des Infrastrukturfonds für dringende Projekte des Bundes, weshalb der Bund eine finanzielle Beteiligung von zirka elf Millionen Franken leistet.

*Ralf Wassmer
Tiefbauamt*

Weitere Informationen unter:
www.dornach-arlesheim.bl.ch



So sah es während den Vorarbeiten für das neue SBB- und BLT-Perron am Bahnhof Dornach-Arlesheim aus.

Ein Tag im Leben von Friedrich Dürrenberger

Friedrich Dürrenberger

arbeitet seit 17 Jahren beim Amt für Industrielle Betriebe im Kanton Basel-Landschaft. Er gehört seit acht Jahren einem Team von sieben Mitarbeitern an, das zuständig ist für den Unterhalt der 165 Kilometer Kanalisation, der Regenbecken und der Pumpwerke.

Mit geübten Bewegungen öffnet Friedrich Dürrenberger die Abdeckung des Mischwasserbeckens. Ein rund zehn Meter tiefer Schacht kommt zum Vorschein. Da es nicht geregnet hat, ist das Becken leer. «Wenn durch den Kanal mehr als 600 Liter Mischwasser pro Sekunde fliessen, leiten Rohre den Überschuss in das Mischwasserbecken», sagt Dürrenberger. Mischwasser ist ein Gemisch aus Abwasser und Regenwasser. Der Dreck setzt sich am Boden des Beckens ab, weil hier das Wasser still steht. Ist das Mischwasserbecken gefüllt, gelangt das überschüssige Wasser in die Birs. Und wenn der Kanal weniger als 600 Liter Abwasser führt, wird das Mischwasser in die Kanalisation gepumpt. Heute Morgen kontrolliert Dürrenberger als erstes das Regenbecken bei der Grün 80 in Münchenstein. Die Kontrollen führen Dürrenberger oder einer seiner Kollegen einmal im Monat durch. Wenn sonst etwas nicht stimmt,



Im Mischwasserbecken bei der Grün 80 ist alles in Ordnung.

wird der Pikettdienst der Abteilung Anlagen im Netz per SMS kontaktiert und jemand muss ausrücken. «Unter der Erde schlängelt sich ein komplexes Netz von Kanälen, darauf deuten die vielen Dolendeckel hin. Sonst merken die Leute nichts davon», sagt der gelernte Metallbauschlosser.

Mit Handschuhen und einem Sauerstoffmessgerät ausgerüstet, steigt Friedrich Dürrenberger die Stahlleiter hinunter in das leere Mischwasserbecken. Das Sauerstoffmessgerät erinnert an ein altmodisches Handy. «Immer wenn jemand in die Kanalisation steigt, muss dieses Gerät mit. Es löst frühzeitig Alarm aus, falls Giftstoffe, wie zum Beispiel Schwefelwasserstoff oder Kohlenmonoxyd in der Luft sind, oder wenn der Sauerstoff knapp ist. Damit bleibt genug Zeit, um den Kanal bei Gefahr zu verlassen.» Friedrich Dürrenberger sieht sich im Mischwasserbecken um. «Es sieht ziemlich sauber aus», sagt er und steigt wieder die Leiter hoch. Alles im Becken ist aus rostfreiem Stahl gefertigt. Passieren viele Betriebsunfälle? «Nein, fast keine. Wir von der Abteilung Anlagen im Netz sind sehr gut ausgebildet, die Sicherheit steht an erster Stelle.» Das einzige, was ihm einfallen ist, dass er einmal in ein leeres Becken gefallen ist. «Ich hatte Glück. Weil ich in meiner Freizeit immer viel turnte und ich mich beim Stürzen richtig verhalten habe, ist ausser einer Schürfung nichts passiert.»

In den Gemeinden anderer Kantone unterhält nicht der Kanton das Anlagennetz, sondern die einzelnen Zweckverbände. Der Kanton Basel-Landschaft ist eine Ausnahme. Die Aufsichtsbehörde ist das Amt für Umweltschutz und Energie.

In Münchenstein trifft Dürrenberger seinen Arbeitskollegen Andreas Bader. Die beiden Männer reinigen die Kanalisation im Baselbiet zu zweit. Alle fünf Jahre reinigen sie die Kanäle eines Einzugsgebietes einer Kläranlage. Heute ist Aesch – im Einzugsgebiet der ARA Birsfelden – an der Reihe. Das schöne sei, dass sie selbstständig sind in der Organisation ihrer Route. «Und wenn es einmal regnet gibt es genug andere Arbeiten, die wir im Trockenen machen können.» Bader ist mit einem Lastwagen mit einem zehn Kubikmeter Wassertank und 200 Meter Hochdruckschlauch unterwegs. Dürrenberger fährt einen Ford Transit. «Er hat das Wasser und ich das Werkzeug», sagt Dürrenberger. Den ersten Kanal reinigen sie bei der Versickerung in Aesch. Zuerst sucht Dürrenberger



Friedrich Dürrenberger (hinten) und Andreas Bader reinigen einen Kanalisationsabschnitt bei Aesch.

auf seinem Plan nach dem richtigen Dolendeckel. Dann fährt Bader seinen Spülwagen bis auf einige Meter an die Dole heran. Die Arbeitsschritte der Männer gehen Hand in Hand, jeder weiss, was er zu tun hat. Wieso sind sie immer zu zweit unterwegs? «Schon wegen der Sicherheit braucht es zwei Leute. So schnell passiert etwas Unvorhergesehenes, wie ein geplatzter Schlauch», sagt Friedrich Dürrenberger. Die Männer lassen den Schlauch mit einer schweren Düse den Schacht hinunter. Unten angekommen, schaltet Dürrenberger die Hochdruckpumpe am Spülwagen ein.

Das Wasser schiesst aus der Düse. Durch den Wasserdruck von 180 Bar



Durch diese Düse schiesst mit Hochdruck das Wasser und schiebt den Schlauch vorwärts.

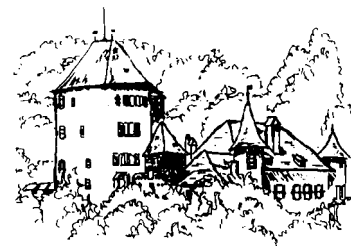
treibt sich der Schlauch selbst vorwärts. Jetzt steigt den beiden der typische Kanalisationsgeruch in die Nase. Zum Glück verdünnt die Luft den Gestank. «Richtig geputzt wird der Kanal, wenn wir den Schlauch wieder zurückziehen. Dies machen wir möglichst langsam, damit der Kies mitkommt. Ein Reinigungsdurchgang dauert ungefähr zehn Minuten. Wenn es viel Kies hat, wiederholen wir den Vorgang mehrmals.» Der Kies wird von einer Spülstation zur nächsten mitgezogen, bis zu einer Kläranlage. Dort holt ein Bagger den Kies aus dem Steinfang. Die beiden Kanalreiniger sind das ganze Jahr über unterwegs. Die Jahreszeit spielt keine Rolle. «Besonders geniesse ich die Arbeit im Freien bei schönem Wetter. Im Mai sind wir bereits so braungebrannt, wie andere nach drei Wochen Ferien in Ägypten.»

Die Fahrt geht nun zirka 200 Meter weiter zur nächsten Station, an der sie die Kanalisation ebenso routiniert reinigen. Als nächstes füllt Bader den Wassertank an einem Hydranten wieder auf. So werden im Durchschnitt pro Tag 1000 – 1200 Meter Kanal gereinigt. Jeweils am Abend schreibt Dürrenberger den Rapport über die Anzahl Meter geputzter Kanalisation und den Wasserverbrauch.

Text und Fotos:

Catia Gagliano
Informationsdienst

Ueli Schmezer's MatterLive begeisterte auf Wildenstein



Ueli Schmezer und seine Band MatterLive liessen im grossen Saal auf Schloss Wildenstein beim letzten Show-Anlass in diesem Jahr Mani-Matter-Lieder aufleben und lockten viele Besucher an. Auf Berndeutsch sangen sie bekannte Lieder wie «Dr Ferdinand isch gstorbe» und «Ds Zündhölzli». Das Publikum war begeistert.

Ein lockerer und sympathischer Ueli Schmezer, allen bestens bekannt als hartnäckiger Moderator der TV-Sendung «Kassensturz», und seine Band MatterLive liessen im Grossen Saal von Schloss Wildenstein die unvergessenen Lieder des Berner Troubadours Mani Matter wieder aufleben. Der Dachstocksaal war zum Bersten voll und die vielen Besucherinnen und Besucher, die keinen Stuhl mehr ergattern konnten, hörten sich im Stehen das Konzert an.

Die Lieder von Mani Matter berührten und sind heute noch – 30 Jahre nach seinem Tod – aktueller denn je. Wer erinnert sich nicht an den grossartigen Menschen Mani Matter und seine wunderschönen Balladen wie «Dr Ferdinand isch gstorbe» oder «Ds Zündhölzli»?

Ueli Schmezer's MatterLive überzeugten das anwesende Publikum mit

ihrer eigenen Interpretation der Mani Matter-Lieder, ohne die Treue zum Original zu verlieren. Themen wie Politik, Finanzkrise und Vereinsmeierei und

weitere, sich täglich abspielende Situationen, kamen in den von Ueli Schmezer in eindrucklicher Art und Weise vorgetragenen Liedern vor. «Dene was guet geit» oder «Ds lied vo de Bahnhöf» und arabisch: «Dr Sidi Abdel Assar» entlockten dem Publikum ein Schmunzeln. Der berndeutsche Dialekt gab dem Ganzen noch eine zusätzliche Herzlichkeit.

Die beiden wilden Flamenco-Gitaristen Mats Küpfer und Lucas Stähli sowie der Profimusiker Michel Poffet am Kontrabass verzauberten zwischendurch

die Gäste mit andalusischen Klängen. Die Zuschauer staunten ab der Fingerfertigkeit und der Hingabe, mit der sich die Musiker ihren Stücken widmeten: grossartig. Die Stimmung an diesem Abend war hervorragend und das Publikum begeistert.

Anita Gantenbein
Verein Freunde von Schloss
Wildenstein



Ueli Schmezer (Mitte) und seine Band MatterLive heizten dem Publikum mit ihrer Musik ein.

Bau- und Umwelt-Zeitung

Erscheint 4 mal jährlich
Auflage: 3'500 Exemplare

Herausgeberin:

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

Telefon: 061 552 54 04
Fax: 061 552 69 48
E-Mail: catia.gagliano@bl.ch

Beratung:

Judith Brändle, Francesca Callipari,
Milko Dessi, Thomas Ilg,
Anton Nyfeler, Erich Ritzmann,
Heiner Roschi, Maria Solfaroli,
Hans-Peter Strub

Redaktion:

Adrian Baumgartner (Leitung)
Catia Gagliano

Layout:

Zimmermann Gisin Grafik, Basel

Druck:

bc medien ag, Arlesheim
bc medien produziert klimaneutral

Papier:

Hergestellt aus
100% Altpapier



Jubilaren-Ecke

In den letzten drei Monaten des Jahres 2008 haben sich einige Mitarbeiterinnen und Mitarbeiter von der Bau- und Umweltschutzdirektion verabschiedet, um in den wohlverdienten Ruhestand zu treten.

Für ihre langjährige Treue und ihren Einsatz möchten wir diesen Damen und Herren ganz herzlich danken. Wir wünschen ihnen für den neuen Lebensabschnitt viele freudige Jahre, in denen sie nachholen können, wofür bis anhin die Zeit gefehlt hat.

Beck Irma, Hochbauamt
Biry Heinz, Tiefbauamt
Blatter Roland,
Amt für Umweltschutz- und Energie

Degen Walter, Bauinspektorat
Denk Trudi, Hochbauamt
Jevtic Novka, Hochbauamt
Kläui Alfred, Tiefbauamt
Müller Ursula, Hochbauamt

Auch unseren Jubilarinnen und Jubilaren gratulieren wir an dieser Stelle ganz herzlich zum Dienstjubiläum und wünschen ihnen weiterhin gute Gesundheit und viel Freude an der Arbeit.

10 Jahre

Dürst Eva, Amt für Raumplanung
Frei Nadine,
Amt für Umweltschutz und Energie

Kambor Hans-Jürg,
Amt für Umweltschutz und Energie
Wälchli Hansjörg, Tiefbauamt

15 Jahre

Huber Martin,
Amt für Raumplanung
Martin Sandra, Hochbauamt
Straumann Kurt,
Amt für Liegenschaftsverkehr

20 Jahre

Billerbeck Markus,
Amt für Raumplanung
Capaul Schwob Doris,
Amt für Raumplanung