

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie

Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel

Band: 52 (2011)

Heft: 1

Rubrik: Neues aus der Regio

Nutzungsbedingungen

Die ETH-Bibliothek ist die Anbieterin der digitalisierten Zeitschriften auf E-Periodica. Sie besitzt keine Urheberrechte an den Zeitschriften und ist nicht verantwortlich für deren Inhalte. Die Rechte liegen in der Regel bei den Herausgebern beziehungsweise den externen Rechteinhabern. Das Veröffentlichen von Bildern in Print- und Online-Publikationen sowie auf Social Media-Kanälen oder Webseiten ist nur mit vorheriger Genehmigung der Rechteinhaber erlaubt. [Mehr erfahren](#)

Conditions d'utilisation

L'ETH Library est le fournisseur des revues numérisées. Elle ne détient aucun droit d'auteur sur les revues et n'est pas responsable de leur contenu. En règle générale, les droits sont détenus par les éditeurs ou les détenteurs de droits externes. La reproduction d'images dans des publications imprimées ou en ligne ainsi que sur des canaux de médias sociaux ou des sites web n'est autorisée qu'avec l'accord préalable des détenteurs des droits. [En savoir plus](#)

Terms of use

The ETH Library is the provider of the digitised journals. It does not own any copyrights to the journals and is not responsible for their content. The rights usually lie with the publishers or the external rights holders. Publishing images in print and online publications, as well as on social media channels or websites, is only permitted with the prior consent of the rights holders. [Find out more](#)

Download PDF: 15.01.2026

ETH-Bibliothek Zürich, E-Periodica, <https://www.e-periodica.ch>

Dieter M. Opferkuch

Regio

Bildung-Forschung-Innovation

Der 12. Dreiländerkongress zum Thema Bildung-Forschung-Innovation fand am 2.12.2010 in Basel statt und wurde von 650 Personen aus den drei Regioländern besucht. Die Bedeutung des Themas sieht der Organisator E. Jakob darin, dass "Bildung, Forschung und Innovation für eine positive Entwicklung der Region zentral" sei. Das Potenzial an grenzüberschreitenden Projekten sei in den genannten Bereichen noch nicht ausgeschöpft. Doch soll gemäss der baden-württembergischen Ministerin für Kultur, Jugend und Sport im Rahmen eines 9 Mio.-Euro-Interreg-Projekts die Situation verbessert werden. Verschiedene Arbeitsgruppen forderten mehr Zusammenarbeit in den Bereichen Berufs- und Weiterbildung, Schule-Wirtschaft, Erleichterung der Mobilität von Lehrenden und Studierenden. Zudem müsse eine Strategie entwickelt werden, Fachkräfte zu gewinnen. Der Kongress betonte, dass grenzüberschreitende Bildung, Forschung und Innovation die Voraussetzungen bildeten, den Oberrhein als europäische Wissens- und Innovationsregion weiterzuentwickeln – ganz im Sinn der Trinationalen Metropolitanregion Oberrhein.

Herausforderungen per 2020

Der Verein Metro Basel lässt in seinem "Report 2010" Exponenten aus Politik, Bildung und Wirtschaft zu Wort kommen. Danach sollen als Ziele angestrebt werden: Gemeinsame Interessen der Region erkennen und gegenüber den drei nationalen Hauptstädten vertreten. Die Region soll ferner das Bildungs- und Forschungssystem weiterhin ausbauen, nachhaltige und umweltschonende Energiesysteme entwickeln und einsetzen, den Verkehr entkarbonisieren, weiterhin eine praxisnahe und qualitativ hoch-

stehende Berufsbildung anbieten, die Qualität der Universität Basel nicht nur sichern, sondern steigern, insbesondere in den Bereichen der Life-Sciences, und als Voraussetzung hierfür Innovationen durch Staat und Wirtschaft ermöglichen und fördern.

"Trinationale Metropolitanregion Oberrhein" – offizielle Gründung

Bemühungen für grenzüberschreitende Zusammenarbeit am Oberrhein auf verschiedensten Ebenen haben eine lange Tradition, die mit der Gründung des Flughafens Basel-Mulhouse 1946 ihren Anfang nahm. Am 9.12.2010 wurde in Offenburg durch Unterschrift der Vertreter der Aussenministerien Deutschlands, Frankreichs und der Schweiz die "Trinationale Metropolregion Oberrhein" (TMO) als erste solche grosse grenzüberschreitende Organisation in Europa offiziell gegründet. Diese Region im Herzen Europas reicht von Neustadt in Rheinland-Pfalz bis Solothurn, von den Vogesen bis zum Schwarzwald und umfasst eine Fläche von 21'500 km². In diesem Gebiet mit den Zentren Strasbourg, Karlsruhe, Freiburg, Basel, Mulhouse leben ca. 6 Millionen Einwohner/innen in 1817 Städten und Gemeinden. Sie bietet 170'000 Studierenden Studienplätze, weist 90'000 Grenzgänger auf, 167 Forschungseinrichtungen, zählt 17.1 Mio. touristische Übernachtungen – analog zur Toscana – und generiert ein BIP von ca. 170 Mrd. Euro. Somit hat sie nach dem Freiburger Regierungspräsidenten Würtenberger die "richtige Grösse, um im Wettbewerb der europäischen Wirtschaftsregionen zu bestehen und ihren Wohlstand auch in Zukunft zu sichern" (BaZ 22.11.2010). – Die TMO steht unter dem Motto "Besser werden, um gut zu bleiben", dies angesichts des Drucks, dem seit der Globalisierung alle Wirtschaftsakteure ausgesetzt sind. Sie will für und mit den Bürgern innovative Projekte mit hohem und sehr hohem Mehrwert verwirklichen auf den Gebieten von Forschung und Entwicklung, Industrie, Umwelt, Kultur und Touristik. Durch

verstärkte Zusammenarbeit zwischen öffentlichen und privaten Partnern, Kompetenz- und Ressourcenzentren, Unternehmen, Wirtschaftsmotoren sowie den Bürgern und Bürgerinnen des Oberrheins möchte die TMO den Zusammenhalt am Oberrhein verstärken und das Gebiet zu einem Modellraum für ausgewogene und nachhaltige Entwicklung gestalten. Konkret geht es also um: 1. Optimierung zentraler politischer und ökonomischer Funktionen, 2. Innovation- und Wettbewerbssteigerung, 3. Ausbau von Gateway-Funktionen im Sinn einer europäischen Verkehrsdrehscheibe, 4. Bewusstmachen der historischen, politischen und kulturellen Symbolfunktion und 5. letztlich darum, dass Politik, Wirtschaft und Wissenschaft an einem Strang ziehen (<http://www.confrence-rhin-sup.org/de/metropolregion>). – Eine der Stützen der TMO bildet die Zivilgesellschaft. Im Vorfeld der Gründung fand laut BZ daher in Strasbourg ein Bürgerforum statt, das Bürgern der Region Raum bot zur Diskussion, zur Entwicklung von Projekten und Ideen. Der geringe Aufmarsch von 120 Personen, viele davon Angestellte der Verwaltung, zeugt allerdings noch nicht von grosser Bürgernähe. Das nächste Bürgertreffen findet im Mai 2011 in Basel statt.

(<http://www.rp-freiburg.de/servlet/PB/show/1321973/rpf-veranst-tmo-buergerforen-broschuere.pdf>)

30 Jahre Interregionaler Gewerkschaftsrat Dreiländereck (IGR)

Seit Gründung des IGR erreichte dieser laut BZ die grenzüberschreitende Anerkennung von Berufsabschlüssen sowie die Einrichtung einer Grenzgängerberatungsstelle. Als zu lösende Probleme wurden genannt: der zunehmende Einfluss der EU-Rechtsgebung auf Schweizer Betriebe, Verschiebungen in der Wirtschaft als Folge internationaler Arbeitsteilung durch die Globalisierung und damit verbunden Personalabbau in Betrieben sowie Sozialabbau in den Gesellschaften. Dies äusserte sich besonders in der Region Mulhouse – dort sinke die Zahl produzierender Unternehmen ständig, was im Ballungsraum Mulhouse zu Arbeitslosenraten von 11 % und zu einer Verfestigung der Langzeitar-

beitslosigkeit führe. Nötig sei ein neuer Gesellschaftsvertrag.

Gesamtverkehrsmodell (GVM)

Das bisherige GVM für die Region Basel stammt aus den 1990er-Jahren. Es wird in Zusammenarbeit mit dem Kanton BL bis 2012 auf den neuesten Stand der Technik gebracht und soll bis 2030 die Grundlagen für verlässliche Prognosen bilden. So werden Daten verschiedener Erhebungen verwertet für die Berechnung des Modal Splits – also die Verteilung des Verkehrs auf verschiedene Verkehrsmittel –, was die Grundlage bildet für die Projektierung z. B. von Regio-S-Bahn, Herzstück, Entwicklungsplanung Dreispitz. Dies ist umso bedeutender, als dass Basel nicht nur im Zugs-, sondern auch im Strassenverkehr innerhalb des internationalen Nord-Süd-Verkehrs ein Nadelöhr darstellt, wie die Überlastung der A2 und die Forderung einer Kapazitätserweiterung derselben belegen. Bis 2020 rechnet man hier mit einer Verkehrszunahme um 20 %. Hinzu kommt eine wachsende Nachfrage nach Angeboten des öffentlichen Verkehrs. Gemäss einem Fachmann für Mobilitätsstrategie fordere die Gesellschaft mehr Mobilität und wolle gleichzeitig wenig Verkehr.

EuroAirport (EAP)

2010 landeten gemäss ‘bz’ 32'111 Flugzeuge auf dem EuroAirport, davon 3'198 oder 9.96 % mit Südflug. Verantwortlich für den gegenüber dem Vorjahr um 2.2 % höheren Wert der Südflüge waren vor allem häufige Bisenlagen in den Monaten April bis Juni. Vorgesehen sind 8 % Südflüge. Liegt der Wert zwischen 8 % und 10 %, müssen zwischen dem EAP, dem Bundesamt für Zivilluftfahrt BAZL und den Regierungen beider Basel Gespräche geführt werden. Bei Werten über 10 % müssten Massnahmen ergriffen werden. – Der “Schutzverband der Bevölkerung um den Flughafen Basel-Mülhausen” moniert, dass im Dezember 2010 trotz Rückenwindkomponenten zwischen 5 und 8 Knoten 103 Landungen von Norden erfolgt seien, um den Jahresdurchschnitt unter 10 % zu halten, und er fordert, dass inskünftig bei vergleichbaren Bedingungen von Norden

her gelandet werde. Dadurch könnte die Quote der Südanflüge gar auf 6 % gesenkt werden. – Schon 2009 zeigte sich gem. BaZ, dass viele Reklamationen von denselben Personen lanciert werden. Für 2010 setze sich der Trend fort, indem auf Schweizer Seite drei Personen 16'759 (sic!) oder 51 % aller Beschwerden generierten, die ersten 30 Personen 30'607 Reklamationen oder 93 % versandten und sich schliesslich 465 Personen in die restlichen 2'140 Beschwerden teilten. – Aufschlussreich ist die Entwicklung und Verteilung der Beschwerden resp. Beschwerdeführer im Elsass und in Südbaden: Die Zahl der Beschwerden in Frankreich sank zwischen 2007 und Oktober 2010 von 19'076 durch 79 Beschwerdeführer auf 9'761 bei 71 Beschwerdeführern oder um 49 %. In Deutschland beschwerten sich 2007 35 Reklamierende mit 2'640 Beschwerden, 2010 stammten 1'364 Beschwerden (-49%) von 13 Reklamierenden. In der Schweiz dagegen stieg die Beschwerdenzahl von 22'295 im 2007 auf 32'747 im Oktober 2010, also um 47 % bei 411 Beschwerdeführern. Demzufolge nahm also die Zahl der Beschwerden in Frankreich und Deutschland ab, in der Schweiz massiv zu – dies als Ergebnis der Südanflüge. – Der Verwaltungsrat des EAP 2010 will innerhalb der nächsten drei Jahre den Lärm verringern durch verschärzte Lärmschutzmassnahmen, durch Erhöhung der Gebühren innert drei Jahren für Starts und Landungen zwischen 22:00 und 06:00 Uhr, durch ein verschärftes Start- und Landeverbot für besonders lärmige Maschinen, durch teilweises Verbot für Grossraumflugzeuge an Sonntagen und gemeinsamen Feiertagen von 22 bis 09:00 Uhr und ab sofort durch ein Verbot von nicht zuvor registrierten Flügen zwischen 23 und 06 Uhr.

Barriere für Lachs

Um die Niederlande vor einer Überschwemmung, wie sie anlässlich der Sturmflut von 1953 weite Teile des Landes verwüstet hatte, zu schützen, wurde seither ein gigantisches Schleusennetz erbaut. In Zeiten geringer Bedrohung sollten jedoch beim 4.5 km langen Haringvliet-Damm Schleusen einen Spalt breit geöffnet werden, damit Jungfische aus dem

Rhein-Main-Mosel-Gebiet ins offene Meer und als Lachse wieder rheinaufwärts zu ihren Laichplätzen im mittlerweile recht sauberen Rhein schwimmen können. Hierzu wurden in der Vergangenheit für Millionenbeträge Fischtreppen bei Rheinkraftwerken errichtet, sodass die Hoffnung bestand, dass der Lachs bis in die Schweiz zurückkomme. Dem steht nun gegenüber, dass die neue niederländische Regierungskoalition auf Druck holländischer Gemüsebauern die Schleusen geschlossen halten und dadurch Vermischung von Süß- und Salzwasser im Mündungsbereich verhindern will. Sollte dies entgegen bisherigen Versprechungen so gehalten werden, lässt sich das Ziel, den Lachs wieder anzusiedeln, nicht erreichen.

NW-Schweiz

Forderungen Metrobasel

Metrobasel stellt fest, dass die Life-Sciences an der Universität Basel gem. internationalen Rankings in Europa den dritten Platz belegen, weltweit gesehen aber lediglich Rang 37. Zur Abhilfe fordert der Verein u. a. überdurchschnittliches Wachstum der Bundesausgaben für Bildung und Forschung; Wettbewerb und Kooperation zwischen den Universitäten Basel, Zürich, ETH; Erhöhung der Studiengebühren auf CHF 5'000 für Zahlungsfähige; Berücksichtigung der Kantone mit Universitäten im Rahmen des Finanzausgleichs; Strukturreformen.

Abstimmungen

Am Abstimmungswochenende vom 26.11.2010 ergaben sich folgende Abstimmungsresultate zu Verkehrsfragen in Basel, der Ausschaffungsinitiative der Rechten und der Steuergerechtigkeitsinitiative der Linken: Die Stimmbürger von Basel-Stadt verlangen zu 55 % eine Reduktion des Autoverkehrs um 10 % im Kanton bis 2020. – Die von der rechtsstehenden SVP lancierte Ausschaffungsinitiative wurde vom Agglomerationszentrum Basel mit 57 % verworfen, damit war der Kanton ähnlich gelagert wie Freiburg, Neuenburg, Genf, Waadt. Baselland nahm sie mit 53.5 % an, die

einzelnen Bezirke wie folgt: Waldenburg 63.4 % (Annehmende Gemeinden [A] 0 / Total Gemeinden im Bezirk [T] 15), Laufen 61.4 % (A 0/T 13), Sissach 58.5 % (A 1/ T 29), Liestal 54% (A 1/T 14), Arlesheim 50.3 % (A 5/T 15): Damit stimmten die Gemeinden des sog. Speckgürtels am wenigsten ablehnend. Liedertswil und Bretzwil im Oberbaselbiet zeigten einen Ja-Anteil von um die 78 %, Tecknau und Rümlingen 68 %. Die zur Regio zählenden solothurnischen Bezirke Dorneck und Thierstein nahmen die Initiative ebenfalls an mit 50.9 % resp. 65.4 %, der Kanton Solothurn als Ganzes insgesamt mit 58.1 %. Für das Fricktal lauten die Annahmewerte im Bezirk Rheinfelden 56.3%, im Bezirk Laufenburg 57.4 %, damit waren sie fast gleich wie der Kanton Aargau mit 57.3 %. – Die sog. Steuergerechtigkeitsinitiative der linken SP zur Abschaffung von bevorzugten Steuerinseln in der Schweiz nahmen an die vier Kantone Jura (59 %), BS (59 %), Neuenburg (57 %), Genf (51 %) – alle andern verworfen sie, BL mit 53.7 %, Solothurn mit 59 %, Aargau mit 64 %. – Theater Basel: Nachdem gegen einen Landratsbeschluss, dem Basler Theater in vier Jahrestranchen 17 Mio. CHF zusätzlich zu Verfügung zu stellen, die SVP und Teile der FDP erfolgreich das Referendum ergriffen hatten, zeigte sich im Abstimmungskampf und den Abstimmungsergebnissen vom 13.2.2011 einmal mehr die Kluft zwischen Ober- und Unterbaselbiet: Sämtliche 15 stadtnahen Gemeinden des Bezirks Arlesheim stimmten der Finanzhilfe zu, die übrigen 71 Baselbieter Gemeinden lehnten ihn unisono ab. – Die “Waffenschutz-Initiative”, laut der Schweizer Soldaten ihre Waffen im Zeughaus hätten aufbewahren sollen anstatt zu Hause, wurde in der Schweiz in den Landregionen weitestgehend abgelehnt, in den grösseren Städten und in der Romandie dagegen angenommen. So nahmen die Initiative folgende Kantone an: Zürich – dank der Stadt – Jura, Neuenburg, Waadt, Basel-Stadt (58.9%), Genf (61.1%). Baselland lehnte mit 54.8% ab. Die Resultate beider Abstimmungen widerspiegeln laut verschiedenen Beobachtern einen sich verstarkenden Stadt-Land-Gegensatz, typisch nicht nur für die Schweiz, sondern generell in Industrieländern mit hohen Pendlerraten. Die

Forderung der Gelterkindener FDP-Gemeindepräsidentin, wonach Abgrenzung Identität verschaffe, bündelt offenbar vieler Leute Meinung.

Simulation Kanton Basel

Die CVP-Landrätin Elisabeth Schneider reichte 2010 im Baselbieter Parlament zeitgleich mit einem Parteikollegen im Basler Grossen Rat ein Postulat ein, wonach durch die Regierungen der beiden Halbkantone BL und BS “im Sinne eines Zukunftsmodells das Szenario eines gemeinsamen Kantons Basel zu simulieren sei”. Um “die in letzter Zeit eher polemisch geführte Diskussion über das Verhältnis zwischen den beiden Basel zu versachlichen und zu veranschaulichen”, sollten für den Fusionsfall untersucht werden: wirtschaftliche und finanzielle Vor- und Nachteile, Auswirkungen auf die Stellung der Region, Kosten einer Fusion. Ferner soll ein Vorschlag für die organisatorische Gliederung gemacht und ferner die Auswirkung für Einwohner/innen beurteilt werden. Das Postulat wurde im März 2010 in Basel deutlich gutgeheissen, im Landrat am 27.1.2011 äusserst knapp überwiesen. Dies löste laut BaZ beim SVP-Parteipräsidenten “Wut” aus. Finanzdirektor Ballmer bezeichnet den Parlamentsauftrag gemäss BaZ in der “Volksstimme” als “sinnlos, aufwendig und zu teuer”. Die SVP bezeichnet den Denkauftrag gar als “Verrat an der Verfassung” – CVP, SP und Grüne begrüssen ihn als Gelegenheit zu sehen, wo Arbeiten optimiert und Kosten gespart werden könnten. Der Leiter der Basler Kantons- und Stadtentwicklung, Thomas Kessler, packt den Auftrag “mit Freude” an und sieht in der Simulation einen “grossen Nutzen”, der Gemeindepräsident von Arlesheim meint, dass die Oberbaselbieter Gemeinden durch den Finanzausgleich jährlich von den Zahlungen der stadtnahen Gemeinden massiv profitierten und daher kein Anreiz bestünde, überkommene Strukturen zu verändern. Dabei ist darauf hinzuweisen, dass diese Zahlungen in Millionenhöhe nur wegen vieler hoher, dank der Stadt generierter Einkommen möglich ist. – Um den Stadt-Land-Gegensatz soll eine von Regierungsrat Wüthrich (SP) im Mai 2011 vorgesehene “Tag-

satzung” kreisen, zu der Politiker aller Parteien eingeladen sind.

– Gemäss ‘bz’ verabschiedete die Baselbieter Regierung zu Handen des Landrats die Vorlage einer Teilrevision der Kantonsverfassung und des Gemeindegesetzes, wonach neu Gemeindeversammlungen als Souverän den Gemeinderat zu Fusionsverhandlungen mit anderen Gemeinden beauftragen können. Nicht vorgesehen sind flankierende Massnahmen wie Informationsvermittlung für fusionswillige Gemeinden oder gar ein Anreizsystem. SVP-Landrat de Courten fände es “verheerend, wenn Baselland Gemeindfusionen aktiv fördern würde”, die CVP-Nationalrätin E. Schneider, Befürworterin von Fusionen, bedauert diese fehlende Möglichkeit.

Wirtschaftsentwicklung

2010 erlebten sämtliche Wirtschaftsregionen der Schweiz unerwartet hohe Wachstumsraten, je nach Sektor im Bereich zwischen 1 % (Gastronomie) und 6.1 % (Uhren). Für 2011 sagen die Prognostiker von BAK Basel schweizweit mit 1.4 % eine Abkühlung voraus auf Werte, die zwischen 3.1 % (Uhren), -0.5 % (Gastronomie) oder gar -1 % (Bau) liegen dürften. Die Region Basel sollte wieder zu ihrer Führungsposition in der Schweiz finden, aber erst mittelfristig.

Zwei Geothermie-Unternehmen

Unabhängig voneinander berichteten zwei Gruppierungen, dass sie je eine Gesellschaft zur Gewinnung von Geothermie gründeten: 1. “SwissGeoPower AG” mit Sitz in Baden und 2. “Geo-Energie Suisse AG” als Unternehmen, das aus der Firma Geopower, die in Kleinhünigen das zwangsweise abgebrochene Geothermieprojekt lanciert hat, hervorgeht. SwissGeoPower will in näherer Zukunft zahlreiche Geothermiekraftwerke zur Gewinnung von Elektrizität in der Schweiz erstellen. Areale hierfür besitzt die Firma bereits, nämlich zwei im Kanton Zürich und je eins in den Kantonen Obwalden, Baselland und Jura. Die Firma geht davon aus, dass 50 Geothermiewerke zwei Atomkraftwerke ersetzen könnten. Pro Werk rechnen die Initianten mit 50 Mio. CHF, wovon 18 bis 25 Mio. CHF für die Bohrung. – Die “Geo-Energie

Suisse AG” will Tiefengeothermie erforschen und Produkte zur Herstellung von Bandenergie für das Stromnetz entwickeln. Es beteiligen sich die Elektra Baselland EBL, die Industriellen Werke Basel IWB, der Gasverbund Mittelland, das EW Zürich sowie die Azienda Elettrica Ticinese, ferner die westschweizerische EOS, nicht aber die Axpo, die IWB Genf und die Energiedienst Holding, die hinter GeoPower standen. Die neu gegründete Firma übernimmt Know-how aus der Vorgängerfirma GeoPower. Zunächst müssten geeignete Standorte ermittelt werden, mit regelmässiger Stromproduktion sei in 15 bis 20 Jahren zu rechnen.

Windenergie

Der grösste Windpark der Schweiz auf dem 1'200 m hohen Mt. Crosin nordöstlich von St. Imier wurde im September von 8 auf 16 Windräder aufgestockt und erzeugt statt 10 neu 40 Mio. kWh, was dem Strombedarf einer Kleinstadt entspricht. (<http://hk-gebaeudetechnik.ch/2010/09/02/neue-windrader-am-mont-crosin-be-in-betrieb-gegangen/>) – Eine ausserordentliche und emotionslos verlaufene Gemeindeversammlung Kienberg stimmte dem Bau einer vierteiligen Windparkanlage mit einer erwarteten Leistung von ca. 10 MW grundsätzlich mit 76 Ja : 1 Nein : 1 Enthaltung zu. Die Gemeinde rechnet mit Einkünften von ca. CHF 120'000/Jahr. Für die Bewilligung, die per 2012 angestrebt wird, müssen Unterlagen zu den Bereichen Lärmemissionen, Schattenwurf und zur Frage der Eingliederung in die Landschaft erarbeitet werden. Wenig Begeisterung zeigen die Nachbargemeinden Wölflinswil und Oberhof – wo übrigens eine der vier Anlagen steht –, denn dort ist die Anlage des Windparks Burg besser sichtbar – und vermutlich hörbar – als in Kienberg.

– Chall: Die Industriellen Werke Basel (IWB) möchten bekanntlich 9 Windenergie-Turbinen auf dem Challpass im Grenzgebiet von Kleindütsch (SO) und Burg (BL) und eine bei Röschenz (BL) mit einer Leistung von 18 MW und Strom für 10'000 Häuser errichten. Da Solothurn seine Raumplanung bezüglich Windnutzung abgeschlossen habe, komme dies mittelfristig nicht in Frage. Baselland habe laut

Kantonsplanung technisch mögliche Standorte zwar ermittelt, müsse jedoch deren Landschaftsverträglichkeit abklären. Der WWF Region Basel verlangt in dieser Frage eine Koordination zwischen den Nordwestschweizer Kantonen, bevor er sich konkret zu Standorten äussere.

U-Abo in Frage gestellt

TNW-Leiter A. Büttiker spricht von bevorstehenden überdurchschnittlichen Preisankäufen und orakelt, ob sich das Modell des Tarifverbundes Nordwestschweiz (TNW) halten lasse. Das U-Abo wurde 1984 als erstes dieser Art in Europa eingeführt und gilt als Meilenstein in Richtung auf die Verlagerung des Verkehrs von der Strasse auf die Schiene. Seine Einführung gilt als Türöffner für die Umsetzung des Umweltgedankens im Alltag – bevor man von Nachhaltigkeit sprach, war es ein Zeugnis hierfür. Jährlich benutzten seither mehr und mehr Menschen das TNW-Abonnement – 2.1 Mio. Abos wurden im Rekordjahr 2010 verkauft, 175'000 waren Monat für Monat im Umlauf. Büttiker nennt als Gründe für eine mögliche Aufhebung des TNW-Abonnements: die „Anspruchsinflation“ von Kundenwünschen nach besserem und dichterem Angebot, Erhöhung der Trasseepreise der SBB seitens des Bundes, Grossprojekte – wie etwa das Herzstück. Dies alles sei nur durch teurere Ticketpreise zu finanzieren. Initiiert hat die Diskussion um einen massiven Aufschlag der Bahngebühren CVP-Bundesrätin D. Leuthard im Januar 2011. Die Einnahmen aus dem Billet- und Abonnementsverkauf der Bahn betrage weniger als die Hälfte der effektiven Kosten. Den Vorschlag, die Unternehmen an den staatlich subventionierten Transport der Pendler durch eine moderate Transportsteuer etwas beitragen zu lassen, lehnt sie ab, damit die Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen nicht leide. Frankreich verlangt seit 1973 von Betrieben mit mehr als neun Arbeitsplätzen eine solche Transportsteuer und generiert dadurch 40 % der Kosten für den öffentlichen Verkehr.

Bund und Rheinhafen

Bei Benutzung des Schienennetzes der SBB im Hafenareal muss sich gemäss ‘bz’ jeder Güterzug an den Infrastrukturkosten beteiligen. Die Differenz zu den eigentlichen Kosten gleicht gem. Gesetz der Bund aus. Gleichbehandlung forderte die Hafendirektion für den Schiffsverkehr zwischen Basel und Rheinfelden. Der Ständerat stimmte einer entsprechenden Motion zu, der Nationalrat – insbesondere die SVP-Vertreter der beiden Basler Halbkantone – waren dagegen.

Container-Terminals

Die Auswirkungen der Globalisierung zeigen sich in einem ungeheuren Anstieg von Warentransporten über die Meere hinweg und innerhalb der Kontinente. So steuern täglich zwischen 20 und 50 Frachter aus Übersee mit je 14'000 Containern – also 280'000 bis 700'000 Container insgesamt – die grossen europäischen Seehäfen an. Allein in Rotterdam werden jährlich 32'000 Container umgeschlagen, 2020 sollen es 52'500 sein, für Antwerpen soll die Zahl von heute 40'000 auf 150'000 im Jahr 2035 steigen. Jedenfalls müssen die Behälter ins Hinterland transportiert werden. Von den Häfen Bremen und Hamburg werden solche Container meist per Bahn weiterverspediert, von Antwerpen und Rotterdam aus meist per Binnenschiffahrt, d. h. auf dem Rhein. Vor diesem Hintergrund vereinbarten die Schweizerischen Rheinhäfen eine Kooperation mit den benachbarten Häfen in Weil und Huningue und gründeten unter der Bezeichnung “Rhine-Ports” eine Arbeitsplattform zur Stärkung der sieben Häfen zwischen Muttenz und Mulhouse mit einem Umschlag von 12 Mio. Tonnen, was den Rang 2 hinter Duisburg bedeutet. Entsprechend stellt sich für die Schweiz die Forderung, nationale Container-Grossumschlagsplätze Schiff-Bahn resp. Bahn-Bahn zu schaffen für den Weitertransport der Container. Die Rheinhäfen beider Basel erreichen 2013/14 ihre Kapazitätsgrenze. Darum soll der Hafen im Verbund mit der SBB ausgebaut werden in dem Sinn, dass nicht mehr die Bahn zum Schiff, sondern das Schiff zur Bahn fährt. Dies ist möglich, da die SBB 2002 von der Deutschen Bahn zwi-

schen Rheinhafen und der Bahnlinie nach Deutschland ein Areal erworben hat, das erlaubt, 750 Meter lange Züge ohne weitere Umstände zu beladen. Darum soll eine Studie aufzeigen, welches hierfür die geeignete Umladeart ist: die Verlängerung von Hafenbecken 2, der Bau eines weiteren Hafenbeckens parallel zu den künftigen Bahngleisen oder eine Containerbeförderungsanlage per Rollband. Optimistisch geschätzt, hofft man auf einen Baubeginn 2014. Für jene Güter, die von den Seehäfen per Bahn in die Schweiz und darüber hinaus transportiert werden, plant SBB Cargo den Gateway Limmattal bei Dietikon-Spreitenbach. Die 150-Mio. CHF-Anlage soll als riesiger Umschlagbahnhof täglich 900 Container von Zug auf Zug umladen. Diese Art des Umschlages sei billiger, als ganze Waggons zu verschieben. Neben den erwähnten Transportarten spielen die Lastwagentransporte weiterhin eine wichtige Rolle. Mittlerweile gilt in diesem Bereich, dass die modernen Mega-Sattelaufleger auf der Schiene nur transportiert werden können, wenn die Bahntunnels eine Echthöhe von 4 Metern aufweisen. Damit dereinst der Neat-Basistunnel voll ausgelastet werden kann, müssen auf der Zufahrtstrecke sämtliche Tunnels auf dieses Mass vergrössert werden. Für die Schweiz bedeutet dies, dass bis 2017 zwischen Basel und Erstfeld und zwischen Bodio und Chiasso hundert Tunnels um mindestens 20 cm erhöht werden müssten. Die Kosten dürften bei 300 bis 600 Mio. CHF liegen, wenig im Vergleich zu den 24 Mrd. CHF Gestehungskosten für den Basistunnel. In diesem Zusammenhang fordern die Lastwagentransportore den Ausbau der Luino-Strecke auf der Ostseite des Lago Maggiore, die Ostumfahrung von Mailand und dort einen Umladeterminal für den kombinierten Verkehr.

Radon

Die Weltgesundheitsorganisation hat den Maximalgrenzwert für Radon, ein natürliches und radioaktives Edelgas und zweithäufigste Ursache für Lungenkrebs, in Wohnräumen von 1'000 Becquerel (Bq)/m³ auf 300 Bq gesenkt, den Richtwert gar auf lediglich 100 Bq/m³. Um sich vor diesen nicht direkt spürbaren Strahlen

zu schützen, müssen schweizweit in 50'000 bis 100'000 Häusern die Kellerböden gegen den Untergrund besser abgedichtet werden, um das Eindringen des Gases durch temperaturbedingte Sogwirkungen zu unterbinden. Vor allem betroffen sind Häuser in den Freibergen, dem Tessin und Teilen Graubündens. In der Nordwestschweiz sind am ehesten Gebäude in den Gemeinden Riehen und Rümlingen betroffen. Mietobjekte müssen saniert werden, falls die Durchschnittswerte 1000 Bq/m³ übersteigen.

Basel-Stadt

Anstehende Verkehrsprojekte in Basel

Folgende millionenschwere Verkehrsprojekte beschäftigen Basel 2011: Weiterarbeiten an der Tramlinienverlängerung Linie 8 nach Weil, Planung der Verlängerung der Linie 3 nach St. Louis; Diskussion um Realisierung eines Parkhauses unter dem Aeschengraben beim Kunstmuseum; Vorbereitung eines Vorprojekts per 2012 zum Thema Herzstück der Regio-S-Bahn; Entscheid, ob das Gundeldingerquartier untertunnelt und damit vom Durchgangsverkehr entlastet werden soll; Variantenprüfung der Kapazitätserweiterung für die Osttangente durch Erweiterung auf sechs Spuren oder Untertunnelung; Neuauflage des Parkraumkonzeptes; neues Verkehrskonzept Innenstadt: Innenstadt autofrei und begegnungsoffen – Förderung des Fussgänger- und Veloverkehrs; Erhaltung und Ausbau des Tramnetzes; Reduktion des Autoverkehrs um 10 % bis 2020. Jedes dieser Projekte ist äusserst komplex. Dies zeigt das Beispiel Osttangente: Mit einem Verkehrsaufkommen von täglich über 124'600 Fahrzeugen gilt die 1975 erbaute Osttangente der A2 als der meistbefahrene Autobahnabschnitt der Schweiz (Hagnau/Muttenz: 1975: 46'000 – Steigerung bis 2009 also 170 %). Dabei macht in Basel der lokale Pendlerverkehr 75 % des Gesamtverkehrs aus. Da in Zukunft mit einer weiteren Verkehrszunahme gerechnet wird, drängt sich eine Kapazitätserweiterung der Strasse auf. 2006 befürwortete die Basler Regierung in Zusammenarbeit mit dem Bundesamt für Straßen und nach der Eva-

luation von 16 Varianten den oberirdischen Ausbau um je eine Fahrspur zu Kosten von 915 Mio. CHF. Breite Bevölkerungskreise verlangen heute jedoch eine Tunnellösung. Dieselbe sei zwar realisierbar, würde aber Mehrkosten von mehreren 100 Mio. CHF bewirken. Die gegenwärtige Regierung, unterstützt von Politikern von links bis rechts, neigt zur Tunnellösung. Welche Lösung sich durchsetzen wird, steht offen: Eine Eröffnung der sanierten Autobahn ist nicht vor 2025 zu erwarten. – Die Untertunnelung des Gundeldingerquartiers wird neu mit 611 Mio. CHF veranschlagt, wovon der Kanton 213 Mio. bezahlen müsste, den Rest übernahme der Bund. Hiergegen wehren sich die Grünen und die SP mit den Argumenten, ein solches Projekt sei unnötig und das hierfür verwendete Geld würde dem ÖV entzogen.

Herzstück

Der ETH-Verkehrsexperte Ulrich Weidmann erarbeitet im Auftrag der Verkehrskommissionen des Basler Grossen Rats sowie des Baselbieter Landrats einen Bericht zur Streckenführung der geplanten Regio-S-Bahn. Dabei empfiehlt er als ausgereifte Variante aus Sicht der Agglomeration eindeutig die Herzstückvariante mit der Option, einen Y-Zweig zum St. Johann-Bahnhof für einen möglichen späteren Ausbau vorzusehen. Entsprechend schlagen die Verkehrskommissionen ihren Räten diese Variante vor. Im besten Fall dürfte nach der Phase der Detailplanung in 12 bis 15 Jahren mit dem Bau begonnen werden und die Linie um 2030 eröffnet werden.

Zentrum von Basel und Riehen fast autofrei?

Der Basler Grosse Rat hat mit überraschender Mehrheit einem Verkehrskonzept zugestimmt, das die Gross- und die Kleinbasler Innenstadt praktisch zur Fussgänger- und Begegnungszone umgestaltet, dies durch Einführung von Tempo 30 resp. Sperrung des Zentrums der Innenstadt für den Autoverkehr. Zum Ausgleich soll das schon vor geraumer Zeit erwünschte Parkhaus unter der St. Alban-Anlage realisiert werden. – Der Gemeinderat von Riehen strebt aufgrund des kommunalen Richtplans von 2003 im Dorfzentrum einen attrakti-

venen Fussgängerbereich an durch Bau unterirdischer Parkplätze und eine massvolle Verdichtung. Verbessert werden sollen ferner die öffentlichen Grünanlagen.

Kleinbasler Rheinufer

Die anlässlich der Grün-80 vor über dreissig Jahren gestaltete Kleinbasler Rheinuferpromenade soll gemäss Grossratsbeschluss mit erhöhtem Freizeit- und Erholungsnutzen neu gestaltet werden, wobei in einem Vorprojekt die Situation zwischen Wettsteinbrücke und Solitude angedacht wird. Vorgesehen vom Sieger des Projektwettbewerbs sind neben Bäumen und einer neuen Pflästerung eine Buvette, am oberen Rheinweg ein erleichterter Zugang zum Rhein mit Kies und Sandstrand sowie im Solitudebereich eine Aufenthaltszone mit Spielplatz, Schwimmgelegenheit und ebenfalls einer Buvette. Nach Modifizierung der Planung soll dieselbe bis etwa 2013 umgesetzt sein.

Bauprojekte

- Kunstmuseum: Sowohl die Bau- und Raumplanungskommission wie auch die Bildungs- und Kulturkommission sprechen sich grossmehrheitlich für den Bau des Kunstmuseum-Erweiterungsbau aus.
- Luxus-Lofts im Dreispitz: Die Christoph Merian Stiftung als Eigentümerin des Dreispitzareals gibt nicht nur jährlich 11 Mio. CHF für soziale, ökologische und kulturelle Projekte aus, sie muss auch auf der Einnahmeseite umsichtig planen. So will sie zusammen mit der UBS-Immobilienfirma Sima das 120 Meter lange, leer stehende Transitlager mit einer möglichen Wohnfläche von 20'000 m² in 150 Luxus-Lofts umbauen. Das Planungsresultat sollte Ende 2011 vorliegen. Da das Dreispitzareal sich nach und nach zu einem wichtigen Stadtteil mit viel Wohnraum wandeln wird, muss schon bald an eine Erschliessung durch das Tram gedacht werden. Der baselstädtische Richtplan sieht das jedenfalls schon vor.
- “New Basel”: Die Verlagerung der Zusammensetzung schiffstransportierter Güter auf dem Rhein Richtung Containerumschlag auf Lastwagen oder Bahn führt zu einer Nutzungsänderung der bisherigen Hafenbecken. So wird

das rheinparallele Becken 1 nicht mehr weiter benötigt und als Folge davon die daran anschliessenden Rangiergeleise Richtung Stadt auch nicht mehr. Damit wird Raum frei für neue Nutzung und es bietet sich laut NZZ die Möglichkeit, dass ein solches frei werdendes Areal analog zu andern Hafenstandorten in Europa, wie Duisburg, Rotterdam, Hamburg, zu einem urbanen Zentrum umgestaltet werden könnte. Würde das bisherige Hafenbecken 1 stadtwärts weiter verlängert, verwandelte sich das bisher rheinwärts davor liegende Terrain zu einer 700 Meter langen Insel. Da architektonisch keine direkte Verbindung zwischen dieser Lage im Klybeck und der City besteht, könnte hier im Klybeckquartier beim Dreiländereck durch kreative Lösungen ein neues, urbanes Quartier des 21. Jhs. mit Hochhäusern unterschiedlicher Dimension entstehen für unterschiedliche Nutzungen wie etwa Wohnen für mehrere Tausend Menschen, Arbeiten, Naherholung, Kultur. Damit erhielte dieser Teil von Basel Nord neue Bedeutung – entsprechend interessieren sich die Nachbargemeinden Huningue am andern Rheinufer und Weil a. R., in der Verlängerung des Projekts gelegen, für eine Mitbeteiligung am Projekt “New Basel”.

Novartis Campus

Modifikation: Nach Rückbau der Gebäude des St. Johann-Hafens entsteht gegen den Rhein bis 2013 eine Grünfläche und möglicherweise doch noch ein Forschungsgebäude mit einem bisher noch nicht festgelegten Hochschul-Partner. Neu ist der Plan, an der Südost-Ecke des Campus anstelle eines 23 Meter hohen ein 60 Meter hohes Gebäude zu erstellen. Ihm sollen an der Rheinseite vermutlich noch zwei weitere folgen. Neu ist ferner, dass Basel-Tourismus – im Sinn einer gelenkten Öffnung des Campus-Areals – jeweils an zwei Samstagen pro Monat Architekturführungen durch das Campusgelände anbieten kann. Auf dem Campus bestanden 2010 bereits 12 neue Gebäude, 2014/15 – 10 Jahre nach Baubeginn – werden es 18 sein zu Kosten von 2.2 Mrd. CHF. Grundidee des Campus bleibt, im Sinn der “intellectual property” einen Ort des Forschens und der er-

leichterten Kommunikation zu schaffen und die Produktion auszulagern.

Rheinuferweg

Die Realisierung der Fortsetzung des geplanten öffentlich zugänglichen Rheinufer-Fussgänger- und Velowegs zwischen der Dreirosenbrücke und Huningue schien bis anhin auf der Elsässer Seite durch behördliches Verbot gefährdet. Grund hierfür war, dass die Passage entlang einer BASF-Fabrik führt, die den Seveso-Richtlinien unterliegt. BASF Huningue zieht nun einen vorgesehenen Umbau von Leitungen auf dem Fabrikareal zeitlich vor, wodurch die Sous-Préfecture als Vertretung des Staates das Projekt gutheissen könnte. Läuft alles rund, könnte die Verbindung gemäss ursprünglich konzipierter Planung 2014 eröffnet werden.

Roche-Hochhaus

Die Bauarbeiten am neuen Roche-Turm haben begonnen. Das Roche-Hochhaus ist gegenüber der ersten Präsentation von Ende 2009 architektonisch etwas überarbeitet worden. Die Nordfassade passt sich der Strassenführung an, die der Stadt zugewandte Westfassade steigt nach oben nun regelmässig sich verjüngend in die Höhe von 175 Metern, die Ostfassade fällt vom Höhepunkt optisch rasant ab, die Fenster aus hellem Glas sollen zusammen mit der hellen Fassadenfarbe – typisch für Roche-Gebäude – insgesamt weniger auffällig wirken als in der Vorstudie. Das Raumkonzept sieht eher kleine Arbeits- und grössere Kommunikationsflächen vor, wie dies Novartis ebenfalls realisiert. Ziel ist, dass die gegenwärtig 1'900 über die ganze Stadt verteilten Arbeitsplätze in einer Art vertikalem Campus untergebracht werden.

nt/Lounge

Nach zehnjähriger Zwischenutzung des Erlenmattareals werden die ersten Betriebe im Sommer 2011 planmässig ihre Tätigkeit aufgeben, so Atrio Fulcanelli, nt/Lounge und das Thairestaurant K.MU:N, der einstige Erlkönig. Funambolo und Club Isola verfügen über Verträge bis 2012 resp. 2014.

Tourismus

Gegenüber dem sehr guten Tourismusjahr 2009 konnte Basel 2010 gemäss ‘bz’ die Zahl der Logiernächte nochmals um 4 % auf 1.07 Mio. steigern, dies ohne speziellen Ausstellungsmagneten im Kunstmuseum und trotz Verteuerung des Frankens um 23 % gegenüber dem Euro seit 2008. Einen wichtigen Kundenstamm bilden die Geschäftsleute – deren Besuche sind im Gegensatz zur Hotelbelegung in den Tourismusgebieten der Alpen wetterunabhängig. Fast die Hälfte der Übernachtenden stammen aus Europa, d. h. aus Deutschland, Frankreich, Italien, den Niederlanden und Belgien. Deren Zahl ist rückläufig. Wachsende Zahlen gehen auf Besucher aus Indien und China sowie den USA zurück. Viele von letzteren besuchten die Oberammergauer Passionsspiele und nutzen Tripangebote bis nach Basel. Basel Tourismus scheint nach schwierigen Jahren von den dominierenden Standbeinen Messe- und Geschäftstourismus durch Förderung des Freizeit-tourismus weggekommen zu sein.

Basel-Landschaft

Güterzusammenlegung in Rothenfluh?

Aus Sicht des Naturschutzes gilt Rothenfluh mit seinen 2'000 Parzellen, Hecken, Magerwiesen, Hochstammobstbäumen als Juwel, aus Sicht jener Landwirte, die ihre Felder weit verstreut haben, als umständlich und kostspielig zu bewirtschaften. Abhilfe soll eine vorgesehene Güterzusammenlegung bringen. Nach diversen Vorarbeiten wird die Grundeigentümerversammlung im Jahr 2012 einen Entscheid fällen. Dabei ist zu beachten, dass Prof. Klaus Ewald in seiner breit angelegten Studie “Die ausgewechselte Landschaft” zum Ergebnis kommt, dass bei Güterzusammenlegungen der Bestand an Magerwiesen, Lesesteinhaufen, Bruchsteinmauern, Feuchtstandorten, Blumenwiesen, Feldgehölzen und Hecken jeweils im mittleren bis hohen zweistelligen Prozentbereich zurückgehe, so dass diese “weder volkswirtschaftlich sinnvoll noch ökologisch vertretbar” seien.

LED-Strassenbeleuchtung

Im Rahmen einer Komplettsanierung der Strassenbeleuchtung installierte die Gemeinde Therwil entlang der Stefanstrasse 18 LED-Strassenleuchten. Die bisherigen sog. Huberlampen benötigten ursprünglich 824 W, nach Einsatz neuer Glühbirnen 165 W mit einer Beleuchtungsstärke von 0.8 Lux (lx) (zum Vergleich: Eine Kerze in 1 m Entfernung erzeugt eine Beleuchtungsstärke von ca. 1 lx). Die neuen Lampen benötigen 324 W, dafür geben sie 5 Lux ab, beleuchten also die Strasse um ein Mehrfaches heller. Statt 8'000–10'000 Stunden rechnet man neu mit 50'000–100'000 Betriebsstunden. Somit sollte sich der Unterhalt vermindern. Noch kosten die neuen Leuchten einen Drittel mehr als die alten, aber bei Verbreitung des Systems dürften für weitere Projekte die Anschaffungskosten sinken.

Schweizerhalle

In Zusammenarbeit mit der Sanierung eines Flachdachs der Clariant AG konnte die Adev eine 11'000 m² grosse Solarstromanlage montieren. Mit 450 kW Leistung soll sie den Energiebedarf von 100 Haushalten decken.

Verkehrszunahme

Die jüngst veröffentlichten Zahlen zur Verkehrsentwicklung in Baselland zwischen 1990 und 2009 zeigen in allen Bereichen nach oben: Im Sektor Privatverkehr stieg die Strassenlänge von 1985 auf 2055 km, der Bestand an Motorfahrzeugen von ca. 120'800 auf 187'000, die Anzahl Fahrzeugbewegungen von 225'000 auf 280'000. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs wurden vor allem die Buslinien ausgebaut, sodass das Netz sich von ca. 404 auf über 518 km erweiterte, die Wagenkilometer von 14.4 auf 19 Mio. km stiegen, wobei insgesamt mit Tram, Bus und Waldenburgerbahn anno 1990 48 Mio., 2009 hingegen 70 Mio. Menschen befördert wurden, dies bei 40 % mehr verkauften U-Abos, nämlich 878'904 (2009) gegenüber 625'225 (1990). Demzufolge wurde das Netz im Pendlerkanton Baselland nur unwesentlich erweitert, dafür dessen Nutzung stark verdichtet. Die Kommentare von Politikern fallen erwartungsgemäss sehr unterschiedlich aus: Bürgerliche

Kreise deuten die Zahlen als Zeichen der Prosperität und verlangen einerseits den Ausbau des ÖV, z. B. durch Realisierung des Herzstücks, andererseits eine Qualitätssteigerung bestehender Hochleistungsstrassen. Stimmen aus eher linkem und grünem Bereich fordern – mit Blick auf steigende Energiepreise nach dem Peak Oil – eine Raumplanung der kurzen Wege, Einbezug externer Kosten in die Verkehrsberrechnung und Schaffung von Anreizen durch weiteren Ausbau eines attraktiven ÖV. (<http://www.statistik.bl.ch> > Verkehr)

Tramlinie 17

Der Landrat bewilligte den Planungskredit zur Realisierung der Tramverbindung Leimental – Margarethenstich – Bahnhof SBB als Linie, die vorerst während der Stosszeiten funktioniert, später möglicherweise zeitlich ausgedehnt wird.

Neuplanung Umfahrung Allschwil

2008 hatte der Landrat die strittige tangentielle Südumfahrung Allschwil–Birstal aus dem neuen Richtplanentwurf herausgenommen, um dessen Akzeptanz bei den Parlamentariern zu erhöhen. Dies geschah unter der Bedingung, dass die Bau- und Umweltdirektion eine neue Variante entwickle. Der Richtplan wurde daraufhin angenommen. Abmachungsgemäss informierte die Baudirektion die betroffenen Gemeinden Ende 2010 über das weitere Vorgehen und unterstrich, dass man sich als Varianten zur vorgesehenen Süd-Umfahrung einzelne kleine Umfahrungsabschnitte, z. B. bei Reinach, denke oder Park & Ride-Konzepte, einen starken Ausbau von ÖV-Angeboten bis hin zu einer Regio-S-Bahn-Linie. Die Gegner der Südumfahrung freut dies, nicht aber das Allschwiler Initiativkomitee, das im Mai 2009 eine Initiative “Für eine Umfahrung Allschwils” eingereicht hat. Laut Gesetz müsste hierüber innert 18 Monaten abgestimmt werden. Nähmen die Stimmberechtigten dies an, würde sich der Spielraum für echte Varianten vermindern.

SBB vs. Pratteln

Im Rahmen der Infrastrukturprojekte der SBB für die Nordwestschweizer Kantone zur

Verbesserung der Bahninfrastruktur, namentlich für das Regio-S-Bahn-Angebot, drängt die SBB als Kernpunkt aller Massnahmen in ersten Planungsvorschlägen auf Entflechtung. Hierzu soll der Bahnkorridor um zwei bis vier Geleise verbreitert, eine 20 bis 30 Meter hohe Überführung erstellt und der Bahnhof um mehrere hundert Meter Richtung Muttenz verlegt werden. Diese Vorhaben stehen den Ansprüchen Prattelns diametral gegenüber: Pratteln will in der fraglichen Zone gemäss bewilligter Quartierplanung den Bau von bis acht Hochhäusern zulassen – wovon eins bereits bewilligt ist, zwei weitere vor der Bewilligung stehen dürften. Zudem hat die Gemeinde den Bahnhofvorplatz jüngst stark modernisiert. Entsprechend lehnt der Gemeinderat die Begehren der SBB einstimmig ab.

Diegten verhindert Jurapark

Damit das Projekt “Jurapark Baselland” beim Bund hätte eingereicht werden können, hätte eine zusammenhängende Fläche von 100 km² erreicht werden müssen. Mit viel Aufwand, Rückschlägen, Aufbesserung der Leitungstruktur durch Einbezug der Bauernschaft konnte das Leitungsteam der Gemeinde Diegten nach deren erster Ablehnung das Projekt nochmals vorlegen. Der Bürgerratspräsident urteilte das Projekt als Chance und stellte hierzu einen Budgetantrag von CHF 8'000 für zwei Jahre. Gemäss BaZ argumentierte ein “Gewerbler” zwar mit hohen, falschen Zahlen, doch trotz Berichtigung von anderer Seite hielt er daran fest. In der Abstimmung lehnten die Anwesenden das Projekt mit 60 : 17 ab. Anmerkung: Damit hat die Gemeinde Diegten ein zeitgemässes, zukunftsorientiertes und leises Projekt vernichtet und sämtliche den Jurapark bejahenden Baselbieter Gemeinden vorgeführt.

Ehrungen

Pro Natura Baselland vergab den 26. Naturschutzpreis unserem GEG-Mitglied Dr. Martin Furter, Buchautor und Inhaber eines Ökobüros, für seinen nachhaltigen Einsatz zugunsten des Natur- und Umweltschutzes in Baselland. Besetzt von diesem Gedanken wirkt er in verschiedenen naturschützerischen Organisationen. Vor

Bundesgericht erreichte er im Zusammenhang mit dem Bau der Umfahrungsstrasse von Sissach, dass als Ersatz für die angeprangerte Naturbelastung die Ergolz zwischen Böckten und Itingen ein ausgeweitetes Bett erhielt. Im Auftrag diverser Umweltorganisationen erstritt er den Bau einer Wildbrücke über Bahn, Autobahn und Kantonsstrasse bei Burgdorf. Als Präsident des von ihm vor 14 Jahren gegründeten Vereins "Edelchrüsler" setzt er sich für die Rettung und den Erhalt regionaltypischer Hochstammobstsorten ein. Entsprechend seinem ehrbaren Kampf wünschte er sich als Preis-Gabe eine Linde, denn "unter Linden wurde früher Gericht gehalten".

– Frau Dora Meier von Wenslingen wurde laut Oberbaselbieter Zeitung mit dem 1. Preis der Umweltstiftung "Fondation Yves Rocher" 2011 ausgezeichnet für ihren mitreissenden Einsatz zur Erhaltung der Biodiversität und der Kulturlandschaft im oberen Baselbiet. Als Vorstandsmitglied des Vereins "Erlebnisraum Tafeljura" kreierte sie diverse Produkte auf der Basis von Hochstammzwetschgen, so Dörrost, Konfitüre, kleine Törtchen oder Zwetschgemus. Diese Produkte werden unter dem Label "Posamenter" in grösseren Coop-Filialen angeboten. Es gelang, jährlich zwölf Tonnen Zwetschgen aus 30 Betrieben zu verarbeiten – dies spornt an, alte Hochstammbäume weiterhin zu nutzen und damit die traditionelle Kulturlandschaft zu erhalten. Herzliche Gratulation!

Schweizerhalle

In der Katastrophenacht vom 1. November 1986 verbrannten und explodierten im Schweizerhalle 1300 t Chemikalien. Das giftige rote Löschwasser vernichtete viel Leben im Rhein. Die Sandoz zahlte zwar 45 Mio. CHF Schadenersatz, Gesetze und das Umweltrecht wurden verschärft – vielen Menschen mit bis dahin naivem Fortschrittglauben gingen die Augen auf. 43'000 t von mit Löschwasser vergiftetem Boden wurden gewaschen, wieder eingebaut und mit einer 95 mal 55 Meter grossen und 50 cm dicken Betonschicht zugedeckt. Sandoz und der Kanton definierten verbindlich maximale Belastungswerte, die 1995 und 2013 noch toleriert würden. Deponieexperte M. For-

ter wies mittlerweile nach und das Amt für Umwelt und Energie BL bestätigte dies, dass gegenwärtig Brandschadstoffe in einer gegenüber den Abmachungen vier bis sechsmal zu hohen Konzentration ins Grundwasser flössen. Politiker forderten vom Bund eine Aufsicht über die Situation. Dieser lehnt gemäss 'bz' ein Eingreifen ab mit der Erklärung, die Festsetzung von Sanierungszielen und der Kontrolle, wie dieselben eingehalten würden, liege in der Verantwortung des Kantons.

Sauberer Trinkwasser

Das Baselbieter Amt für Umweltschutz (AUE) stellte am 25.1.2011 eine Untersuchung der Abteilung Angewandte Umweltgeologie der Uni Basel vor, die mittels Modellbildungen mögliche Gefährdungen der Trinkwasser-Reinheit von Muttenz und der Hardwasser AG – Trinkwasserversorger für 200'000 Menschen – aufzeigen soll. Aufgrund von Tiefenbohrungen, Stoffproben und Grundwasseranalysen erstellte und berechnete das Forschungsteam in sehr differenzierter Weise diverse Modelle. Die Arbeit geht aus vom Vorhandensein des Grundwasserbergs, der durch die Zufuhr von jährlich 30 Mio. m³ Rheinwasser in der Hard permanent aufgebaut wird. Sie zeigt auf, dass Grundwasserströme umgeleitet werden könnten, falls für mehr als fünf Tage die Hardwasser AG kein Rheinwasser versickern liesse oder die der Deponie Feldreben benachbarte Firma Florin resp. andere Nutzer (Clariant, Novartis, Gemeinde Muttenz) ihre Industriebrunnen während einer längeren Betriebspause stilllegen müssten. Dadurch ergäbe sich die Gefahr, dass die Grundwasserströme neue Wege suchten. Der durch das AEU endredigierte Bericht hält jedenfalls fest, das "Trinkwasser im Hardwald ist sicher" (BaZ 26.1.2011). Die AEU will aufgrund des Befunds die Kommunikation und Koordination mit allen Beteiligten verbessern. Jedenfalls wird das Trinkwasser seit drei Jahren in einem einstufigen Verfahren mit Aktivkohle zusätzlich gereinigt. (www.baselregion.ch/publikationen-htm.311595.0.html). – Kostenschlüssel Deponieuntersuchungen Muttenz: Nach langen Verhandlungen einigten sich die in die Deponiefrage involvierten Partei-

en auf eine Kostenverteilung zur Untersuchung der Deponien Feldreben (Gesamtkosten 1.95 Mio. CHF), Margelacker (96'300 CHF) und Rothaus (225'000 CHF). Dabei zahlt die Chemische Industrie insgesamt CHF 1.03 Mio., der Kanton Baselland 545'000, die Gemeinde Muttenz ca. 130'000.

– Am 8.2.2011 gründeten chemiekritische Organisationen die “Allianz Deponien Muttenz”. Der Verein setzt sich im Wesentlichen zusammen aus SP und Grünen aus BL, BS und Muttenz, Landräten und vier Nationalräten aus beiden Kantonen, einer Vertretung von Greenpeace, VCS, Aktionskomitee Chiemmüll weg, Gewerkschaft Unia. So sieht er sich als Interessenvertreter von 200'000 Menschen und verlangt “eine sichere, einmalige, definitive und gemäss dem neuesten Stand der Technik durchzuführende Sanierung der Chiemmülldeponien im Umfeld des Trinkwassergebietes Muttenzer Hard”. Er möchte wie das “Collectif Bonfol” erreichen, dass der Chemiecocktail in der Deponie Feldreben ebenso gründlich entfernt wird wie das gleiche Gemisch in Bonfol. Dort werden durch die verursachende Basler Chemie zu Kosten von über 350 Mio. CHF in einem zweiten Anlauf ab 2011 140'000 t Sondermüll in einer luftdichten Halle gehoben, geschreddert und entsorgt.

Fricktal

Kraftwerk

Trotz Petition an den baden-württembergischen Landtag seitens des Vereins “IG Steg” wurde die Fussgängerpassage zwischen dem schweizerischen und deutschen Rheinfelden vertragsgemäss abgerissen. Nun fordert der Verein den Bau eines neuen Stegs am selben Ort und einen Informationspavillon in der Nähe des ebenfalls abgerissenen Maschinenhauses, damit die Erinnerung an das erste Flusskraftwerk am Rhein von 1898 künftigen Generationen erhalten bleibe.

Atommülllager

Bis 1994 wurde von der Nagra das Zürcher Weinland – neu “Zürich Nord-Ost” genannt –

als geeignete Atommülldeponie beurteilt. Auf Druck des Bundes wurden danach weitere mögliche Standorte eruiert, u. a. Bözberg – neu “Jura Ost” – und “Nördlich Lägern”. Diese beiden Standorte sollen aber weniger intensiv erforscht worden sein. Darum verlangen Experten, dass ein Gleichstand der Erforschung des Untergrunds dieser beiden Standorte hergestellt werde. Erst wenn alle möglichen Standorte auf die gleiche Art untersucht worden seien, könne man mit der Beurteilung soziökonomischer Aspekte beginnen. – Diese Haltung bekräftigt die Aargauer Regierung: Eine Atommülldeponie für stark strahlendes Material komme nicht aufgrund lediglich sozioökonomischer Werte in Frage, sondern ausschliesslich dann, wenn “Jura-Ost” nachweisbar der sicherste Ort in der Schweiz sei. – Demgegenüber soll jetzt im Raum Bözberg, also Jura Ost, demnächst eine Regionalkonferenz einberufen werden, wodurch die Bevölkerung in den Planungsprozess eingebunden würde durch Mitwirkung von 50 Behördenvertretern, 40 Vertretungen von Interessengruppen und 10 Vertretern der Bürger, darunter auch Jugendliche. Beschlüsse kann die Regionalkonferenz keine fassen, denn gemäss gesetzlichen Vorgaben entscheidet der Bundesrat. Gegen einen solchen Entscheid kann nötigenfalls das fakultative Referendum ergriffen werden. – Im Zusammenhang mit einem öffentlichen Anhörungsverfahren befürchtet bei Realisierung des Endlagers Bözberg die Stadt Laufenburg einen Imageschaden für die Stadt und die Region und damit verbunden Auswirkungen auf die Immobilienpreise. Der deutsche Bund für Umwelt und Naturschutz (BUND) stellt die sichere Lagerung in Opalinustonschichten in Frage, da diese Schichten in Süddeutschland nur unwesentlich dünner seien und daher als Lagerort ausgeschlossen wurden.

Rheinfelden

Bald wird sich die Umgebung der Schiffslände in Rheinfelden wesentlich schöner präsentieren, als dies bisher der Fall war. Dank Entgegenkommens eines prominenten Landeigentümers konnten die Stadt sowie eine Versicherungsgesellschaft das letzte grosse direkt am Rhein liegende Gelände von 58 a im Herzen der

Stadt zu einem günstigen Preis erwerben. Die alte Fabrik wird rückgebaut und damit die Verbindung Bahnhof–Schifflände freigegeben, dadurch wird auch das Rote Haus besser zur Geltung kommen. Die besagte Versicherung errichtet bis 2012 ein Wohn- und Bürogebäude mit 24 Wohnungen der gehobenen Klasse.

– Die Gemeindeversammlung Rheinfelden hat einen Kredit von 0.5 Mio. CHF gesprochen zur Erstellung einer aktuellen Stadtgeschichte bis ca. Ende 2013. Fragen nach den Ursprüngen sollen nach neuestem Stand der Forschung beleuchtet werden, das Schwergewicht aber auf der Geschichte des 19. und 20. Jahrhunderts liegen. Dabei wird auch Badisch Rheinfelden einzbezogen werden.

Südbaden

Oberrheinbahn

Die 182 km lange Oberrheinstrecke zwischen Karlsruhe und Basel soll bekanntlich als Zubringer für die NEAT dienen und daher auf vier Gleise ausgebaut werden. Die 68 km von Karlsruhe bis Offenburg sind mit einer Ausnahme betriebsbereit. Für den Abschnitt Offenburg bis Basel liegen weitgehend aus Furcht vor Lärmbelastung 170'000 Einsprachen vor. Gefordert werden vor allem Tunnels, Tieferlegung und Alternativtrassen. Neuerdings hat das Land Baden-Württemberg eingewilligt, an lärmreduzierende Massnahmen 50 % der Kosten beizutragen. Anfang Februar 2011 erklärte sich die DB bereit, bei Offenburg einen Güterzugtunnel zu bauen und etwas weiter südlich eine alternative Trassee-Lage zu studieren. Der bis Ende 2012 fertig gestellte Katzenbergtunnel zwischen Efringen-Kirchen und Schliengen soll von Güterzügen genutzt werden, wodurch sich Lärm vermindern liesse, die alte Rheinstrecke sicherer würde und die Lokalzüge in engerem Takt fahren könnten. Im Markgräflerland würden zudem Kompromissvarianten studiert.

Freiburg Umweltzone

Freiburg führte 2010 analog zu 40 Orten in Deutschland, darunter Stuttgart, Mannheim und Karlsruhe, eine 28 km² grosse, praktisch das

ganze Stadtgebiet erfassende Umweltzone ein. Je nach Feinstaubausstoss müssen sich Autobesitzer eine grüne, orange oder rote Vignette besorgen. Grün erlaubt die Zufahrt zum ganzen Bereich, Orange wird bis 2012 geduldet, Rot schon heute nicht mehr. Das System gilt auch auf Auswärtige. (www.freiburg.de/umweltzone). – Neu soll die Anfang der 1970er-Jahre eingeführte Fussgängerzone Richtung Bahnhof hin erweitert werden.

Elsass

Grenzgänger und Sprache

2003 arbeiteten 55'000 Grenzgänger in der Nordwestschweiz, 57 % davon waren Elsässer, 43 % Deutsche. 2010 querten 61'700 Menschen täglich die Grenze, nun aber nur noch 43 % Elsässer, dafür 57 % Deutsche. Als Gründe für den Rückgang der Zahl elsässischer Arbeitnehmer werden genannt: Rückgang der Sprachkenntnisse in Deutsch und deutschem Dialekt; höhere Anforderungen an gute Deutschkenntnisse – diese werden selbst von französischen Firmen im Elsass verlangt – im Dienstleistungssektor; geringere Qualifikation durch verschulte und zu wenig praxisorientierte Ausbildung französischer Bewerber, dies im Gegensatz zu deutschen Lehrlingen. – Im Elsass ist man sich des Problems bewusst und hat durch Einführung von bilingualen Unterricht zwar reagiert, doch wird es geraume Zeit dauern, bis der Erfolg greift. Ein beschleunigtes Verfahren hat die Vizepräsidentin des elsässischen Regionalrats und Beigeordnete des Bürgermeisters von St. Louis initiiert, indem sie für Arbeitslose in dieser Stadt sowie in Altkirch sechswöchige Deutschkurse zu 30 Wochenlektionen eingerichtet hat.

Rücktritt J. Ueberschlag

Nach 22 Jahren als Maire von Saint-Louis hat J. Ueberschlag per 2. Quartal 2011 seinen Rücktritt angekündigt. Als Député-Maire, d. h. Vertreter der Region in der Nationalversammlung in Paris, hat er für die Region und seine Stadt Grosses geleistet, insbesondere in den Bereichen Kultur und Stadtgestaltung: So erhielt

St. Louis unter Ueberschlag mit der Überbauung Croisée des Lys ein verdichtetes Zentrum, ferner zahlreiche kulturelle Institutionen wie das Kulturzentrum "La Coupole", drei Kinos, eine Mediathek, ein Literaturhaus und den "Espace Fernet-Branca" als Museum für qualitativ hochstehende moderne Kunst. Der Bahnhof entwickelte sich zu einem vielseitigen Verkehrszentrum, in Planung befinden sich eine Festhalle sowie ein Zentrum zum Erhalt der Handwerksberufe. Geplant resp. erbaut wurden die neuen Gebäude jeweils durch renommierte Architekten wie Jean-Michel Wilmotte (Stadtzentrum), Manuelle Gautran (Coupole, Festsaal), Herzog & de Meuron (Erschliessungsplan Bahnhof–EuroAirport). Wann Ueberschlag als gaullistischer Deputierter in der Nationalversammlung in Paris zurücktritt, steht noch offen.

Arbeitsmarkt

Experten erörterten laut BZ in St. Louis Probleme des grenzüberschreitenden Arbeitsmarktes. Dabei wurde festgestellt, dass die um einen Dritt höheren Löhne in der Schweiz den Arbeitsmarkt hochqualifizierter Bewerber "leersaugt" und die unterschiedlichen Sozialsysteme grosse Hemmnisse bildeten. Abgänge qualifizierter Arbeitskräfte aus Süddeutschland in die Schweiz würden zwar noch durch Nachzüger aus den Ostländern kompensiert, dennoch sei mit Blick in die Zukunft mit einem Mangel entsprechender Arbeitskräfte zu rechnen. Die Arbeitslosenquote lag bis Mitte 2010 im Elsass bei 8.3 %, im September 2010 im Landkreis Lörrach bei 4.1 % und in den beiden Basel bei 3.3 %. Das Elsass profitiere davon, dass 65'000 Grenzgänger in einem der Nachbarländer arbeiten könnten. Sicher müsse aber der Deutschunterricht gefördert werden.

Fessenheim

Von April bis Ende 2011 wird Block 2 des KKW für den Ersatz von drei Dampfgeneratoren und die 10-Jahresinspektion abgestellt. Die Erneuerung kostet 200 Mio. Euro. Block 1 wurde 2009–2010 kontrolliert. Laut Gutachten einer unabhängigen Gruppe von Wissenschaftlern sollen "keine alarmierenden Faktoren" festgestellt worden sein, weshalb das KKW al-

len gesetzlichen Sicherheitsregeln entspreche. (<http://www.rp-freiburg.de/servlet/PB/menu/1318291/index.html>)

Neue Steuer für Gleisbenützung?

Die französische Regierung erwägt die Einführung einer pauschalen Steuer für die Benutzung französischer Geleise zu erheben. Dies würde in den Grenzregionen jährlich 700'000 Euro ausmachen und würde insbesondere betreffen die Verbindungen Basel-Mulhouse, Basel-Flughafen – sofern erstellt –, Südpfalz-Nordelsass. Somit besteht die Gefahr, dass durch überproportionale Kosten die betreffenden Verbindungen reduziert oder gekappt würden. Der Oberrheinrat, d. h. das Parlament des Oberrheins, kritisierte das Vorhaben, die Region Elsass als Zugsbestellerin ebenfalls. Noch seien die Würfel aber nicht gefallen.

Sanierung Chiemülldeponie Le Letten

Nach langen Vorverhandlungen begann Anfang Februar 2011 der Aushub der Deponie Le Letten in Hagenthal-le-Bas nahe Schönenbuch. Abgelagert wurden durch die Basler Chemie zwischen 1957 und 1960 etwa 10 % der auszuhebenden 35'000 Tonnen Erdreich, aber infolge von Vermischung muss die genannte Menge entsorgt werden. Das kontaminierte Material wird in hermetisch verschlossenen Containern per Lastwagen nach Weil transportiert und von dort per Zug an drei Standorte mit Verbrennungsöfen in Deutschland weiterverspediert. Nach dem Aushub wird das Gelände aufgeschüttet und mit Bäumen bepflanzt. Brunnenbohrungen um Le Letten sollen den Grundwasserspiegel senken, 16 Messstationen überprüfen die Wasserqualität. Die Gesamtkosten dürften sich auf 20 Mio. Euro belaufen. Sie werden volumnäßig durch Novartis, Syngenta und BASF als Rechtsnachfolger der Verursacher bezahlt.

Quellen: Wo nichts anderes vermerkt – Basler Zeitung (BaZ) 15.10.2010–28.02.2011; Basellandschaftliche Zeitung ('bz'); Badische Zeitung (BZ).

