

Zeitschrift: Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie
Herausgeber: Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel
Band: 56 (2015)
Heft: 2

Artikel: Die Umfahrungen von Liestal und Sissach : Auswirkungen auf diese Ortschaften und den umliegenden Tafeljura
Autor: Aschwanden, Alain
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-1088123>

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: 16.04.2026

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

Die Umfahrungen von Liestal und Sissach – Auswirkungen auf diese Ortschaften und den umliegenden Tafeljura

Alain Aschwanden

Zusammenfassung

Die Auswirkungen der Umfahrungen von Liestal und Sissach betreffen das direkte Umfeld, die beiden Ortschaften sowie den funktionalen Einzugsbereich. Nach einer Analyse von Strassennetz und Verkehrsaufkommen anhand der verfügbaren Daten werden die drei Ebenen der Auswirkungen betrachtet. Beide Umfahrungen entlasten die Ortschaften von Durchgangsverkehr und erhöhen die zur Verfügung stehenden Kapazitäten auf dem Strassennetz massgeblich. Die ausgeprägten Pendlerspitzen auf der Umfahrung Sissach lassen sich auf der Umfahrung Liestal nur beschränkt und auf der Ortsdurchfahrt Liestal kaum mehr ausmachen. Der Einzugsbereich der Umfahrung Sissach ist grösser als derjenige von Liestal und die Verkehrsbeziehungen in Richtung der Kernagglomeration Basel ausgeprägter. Die Umfahrung Liestal hat ihren Einzugsbereich neben dem vorderen Ergolzthal vor allem im Rheintal und den nördlichen Frenkentälern.

1 Einführung

Die beiden Umfahrungen von Liestal und Sissach sind Teil der Hochleistungsstrasse A22. Diese bildet das Rückgrat des Strassennetzes im Ergolzthal, dem Haupttal des Baselbieter Tafeljuras. Die regionalen Zentren Liestal und Sissach können durch die A22 umfahren werden, gleichzeitig bietet die Hochleistungsstrasse eine regionale Erschliessung. Die A22 wurde in mehreren Schritten über insgesamt vier Jahrzehnte von Sissach Ost bis zum Anschluss an die A2 im Rheintal ausgebaut. Zwischen der Realisierung der beiden Umfahrungen liegen über 35 Jahre – die Umfahrung von Liestal wurde Mitte 1970 und die Umfahrung von Sissach wurde Ende 2006 dem Verkehr übergeben. Zum Zeitpunkt der Ausgestaltung und Erstellung der beiden Infrastrukturen herrschten folglich unterschiedliche gesellschaftliche Randbedingungen sowie Planungsgrundsätze.

Bei den Auswirkungen der beiden Umfahrungen sind drei verschiedene Ebenen zu unterscheiden (zur 2. und 3. Ebene vgl. auch *Gather et al.* 2008, 155ff):

- Die unmittelbaren Auswirkungen der Verkehrsinfrastruktur: Mit der Erstellung und der Befahrung der Umfahrungen wird die Situation im direkten Umfeld verändert.
- Kurzfristig verändertes Verkehrsgeschehen: Durch den Neubau von Strasseninfrastrukturen wird das Angebot des Strassennetzes und in der Folge die realisierte Nachfrage auf diesem Netz verändert. Andere, zusätzliche Verkehrsbeziehungen werden ermöglicht und somit wird Einfluss auf die Verhaltensmuster, Verkehrsmittel- und Routenwahl genommen. Bereits kurzfristig werden sich damit neue Aktivitätsmuster einstellen.
- Langfristige räumliche Auswirkungen: Längerfristig kann die neue Strasseninfrastruktur durch die modifizierte Erreichbarkeit zu einer Veränderung der Raumstruktur führen, was sich beispielsweise in der Bevölkerungsentwicklung, in Bodenpreisen, Nutzungsintensitäten oder anderen Verkehrssystemen (öffentlicher Verkehr) niederschlägt.

Die umfassenden Ex-Post-Analysen von vier Verkehrsinfrastrukturprojekten durch das Bundesamt für Raumentwicklung (*ARE* 2007) zeigten exemplarisch, dass die langfristigen räumlichen Auswirkungen nur bedingt direkt auf die Veränderung der Erreichbarkeit zurückgeführt werden können. Die Zusammenhänge sind komplex und mit vielfältigen Rückkoppelungen versehen (*ARE* 2007, 15). Neben der Verkehrsinfrastruktur haben die vorhandenen Potentiale sowie Akteure starken Einfluss darauf, in welchem Umfang sich räumliche Auswirkungen etablieren. Im Falle der Umfahrungen von Liestal und Sissach kann nicht auf entsprechende Untersuchungen wie bei *ARE* (2007) zurückgegriffen werden. Folglich erfolgt hier eine Einordnung der verfügbaren Daten mit dem Ziel, ein kohärentes Bild zu schaffen. Der Schwerpunkt liegt daher auf den beiden erstgenannten Ebenen.

Die Auswirkungen werden in der Folge in drei räumliche Bereiche gegliedert: Das direkt betroffene Umfeld der gebauten Umfahrung, die Ortschaften Liestal und Sissach sowie schliesslich der gesamte funktionale Einzugsbereich der Umfahrungen.

2 Verkehrsnetz und Verkehrsaufkommen

Die A22 ist Teil eines mehrfach redundanten Strassennetzes (vgl. Abb. 1). Der motorisierte Individualverkehr kann auf verschiedenen, ähnlich attraktiven Routen von Sissach zum Anschluss Liestal (A2) im Rheintal gelangen: Neben der A22 können Kantonsstrassen im Ergolzthal oder auch die A2 benutzt werden. Die Umfahrung Sissach schliesst die A22 im Osten ab und kennt nur eine parallele alternative Route. Mit Ausnahme der A2 zwischen Sissach und Arisdorf orientiert sich das Verkehrsnetz im östlichen Baselbiet vorwiegend an der Topographie. Die vornehmlich aus südlicher Richtung kommenden Zuflüsse ins Ergolzthal (Orisbach, Frenke, Homburgerbach, etc.) finden ihre Entsprechung insbesondere im Strassennetz.

Im Jahr 2011 betrug das durchschnittliche tägliche Verkehrsaufkommen (DTV) auf der Umfahrung von Sissach 14'800 Fahrzeuge und auf derjenigen von Liestal 18'400 (🌐₁). Auf den parallel dazu verlaufenden Achsen durch die Ortschaften lag das Verkehrsaufkommen in Sissach bei 10'400 und in Liestal bei 14'900 DTV. Diese beiden Zählungen erfolgen westlich der Ortszentren, also in Richtung Basel und in Nähe der Anschlüsse an die A22 (vgl. Querschnitte in Abb. 1). Das Verkehrsaufkommen im Bereich der Ortszentren ist niedriger. Ähnliche Werte wie in Sissach werden in Zwingen auf der Laufenstrasse (14'600 DTV) oder auf der Johanniterbrücke in Basel

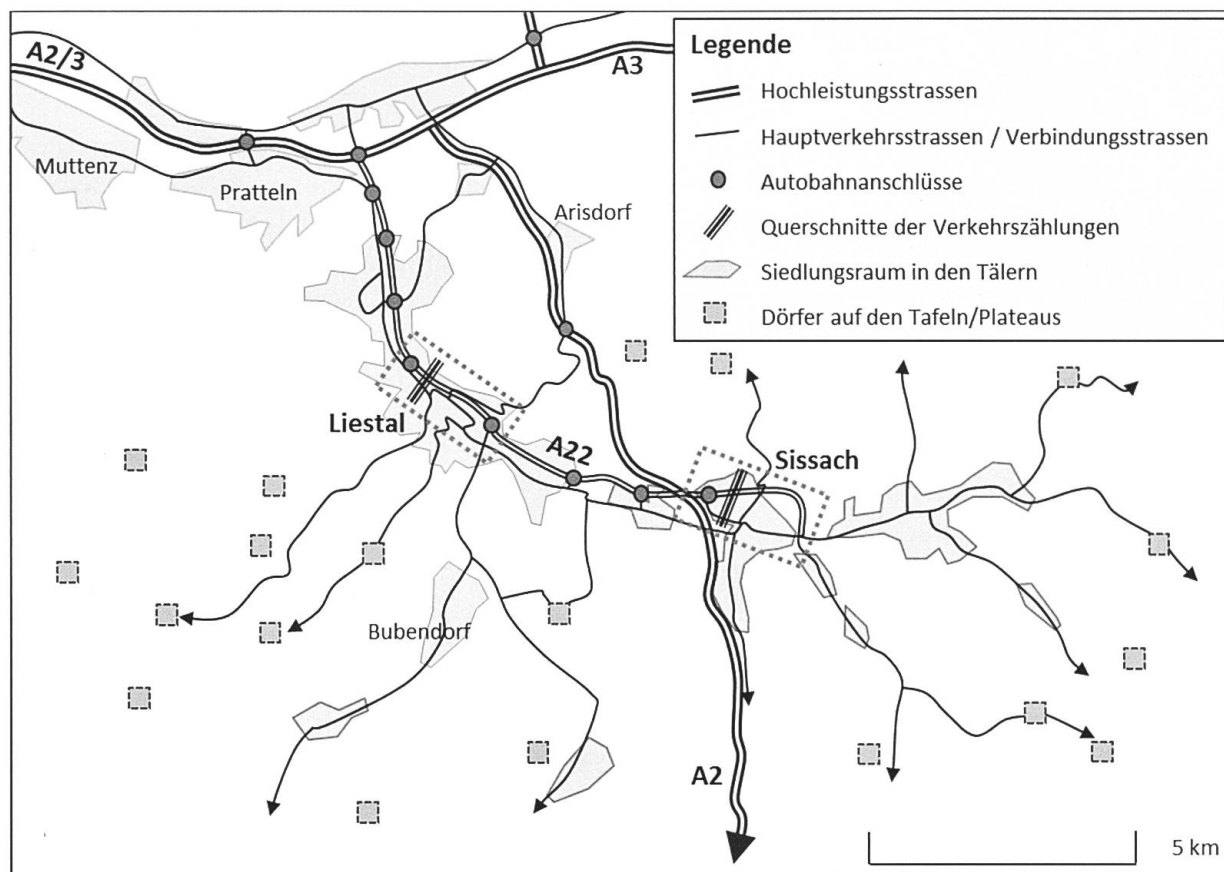


Abb. 1 Das regionale Strassennetz im Baselbieter Tafeljura. Neben der A2 bildet vornehmlich die A22 von Sissach bis Pratteln das Rückgrat des Strassennetzes. Die grossen Quertäler zum Ergolzthal liegen alle im Süden. (Eigene Darstellung)

(15'000 DTV, \odot_2) erreicht. Für die Umfahrung Liestal können die Bruderholzstrasse in Münchenstein (18'400 DTV) oder die Wettsteinbrücke in Basel (18'500 DTV, \odot_2) zum Vergleich herangezogen werden. Da letztmals für das Jahr 2011 ganzjährig Werte der hier relevanten Zählstellen vorliegen, wird auf diese Daten zurückgegriffen. Mit der Eröffnung des letzten Abschnitts der A22 zwischen Liestal und Pratteln Ende 2013 hat sich die Situation in Liestal jedoch verändert: Bisherige Zählungen deuten darauf hin, dass die Auslastung (DTV) auf der Umfahrung Liestal um rund 30 % gestiegen ist. Diese Messreihe ist für verlässliche Aussagen aber noch zu kurz (\odot_1).

3 Auswirkungen der Umfahrungen auf das direkte Umfeld

Die rund 2 km lange Umfahrung Liestal führt entlang der Ergolz und während etwa eines Kilometers als Viadukt über den Fluss. Neben den vielfältigen Auswirkungen auf die Umwelt – insbesondere der Barrierewirkung Schallemission und Beschattung des Flusses – führt diese Linienführung zu massgeblichen Einschränkungen für alternative Nutzungen durch den Menschen: Der Ergolzraum könnte Naherholungsraum in Form eines langgezogenen Stadtparks sein, wie wir dies am Unterlauf der Birs bei Birsfelden und dem Basler Quartier Breite vorfinden. Die Trennwirkung für den Menschen ist zwar vorhanden, jedoch nicht dramatisch: Die Ergolz ist bereits ein trennendes, strukturierendes Element und die Umfahrung befindet sich mehrheitlich in Tieflage gegenüber den angrenzenden Nutzungsflächen. Der Siedlungsstreifen nordöstlich der Umfahrung am

Fuss des Schleifenbergs ist relativ schmal. Die Übergänge über die Ergolz waren – gemäss historischen Karten (☉₃) – bereits vor der Erstellung der Umfahrung nur punktuell möglich. Bei der Gasstrasse, Gstadeckplatz und Militärstrasse (nach Bau der Umfahrung ca. 150 m verschoben bei der Kasinostrasse) bestehen die Querungen heute noch. Die ursprünglichen Querungen im Raum Schild fanden erst 2013 durch eine Fussgängerbrücke einen attraktiven Ersatz. Die versiegelte Fläche ist im Vergleich mit der Umfahrung Sissach durch die oberirdische Linienführung um ein Vielfaches grösser. Der Anschluss Liestal Süd beansprucht durch die Strassenraute verhältnismässig viel Platz, wobei ein Interesse an alternativen Nutzungen erst in den letzten Jahren stärker wurde. Der Lärmschutz entlang der Umfahrung ist ungenügend und wird in den kommenden Jahren zu verbessern sein. Auch wenn nach der Sanierung die gesetzlichen Vorgaben eingehalten werden, wird die Umfahrung von Liestal gemeinsam mit der Bahnlinie weiterhin in grossen Teilen des Tales (vor allem an den Hanglagen) den Horizont der Stille bilden (vgl. *Winkler* 1997, 279ff).

Die Situation bei der 2.5 km langen Umfahrung von Sissach stellt sich gänzlich anders dar, da die Strasse auf über 80 % der Strecke in einem Tunnel unter dem Chienberg geführt wird. Auf der Ostseite des Chienbergtunnels befindet sich ein 150 m langer, offener Abschnitt ausserhalb der Siedlung. Der landschaftliche Eingriff mit der Querung der Ergolz wiegt hier stärker als die Schallemissionen. Die landschaftlich und klanglich prägenden Elemente bleiben auch trotz der neuen Umfahrung östlich von Sissach die Kantonsstrasse nach Gelterkinden und die talquerende, stark frequentierte Bahnlinie. Auf der Westseite des Tunnels wurde mit der Umfahrung nur ein kurzer neuer offener Streckenabschnitt geschaffen (70 m) und somit die Schallemission im Siedlungsgebiet auf einem Minimum gehalten. Neben der Bahnlinie quert in diesem Raum die vierspurige A2 in Hochlage das Ergolztal. Der räumliche Eingriff durch die Umfahrung Sissach wird hier somit durch andere Verkehrsinfrastrukturen überprägt und tritt in der Wahrnehmung in den Hintergrund.

4 Auswirkungen auf die Ortschaften Liestal und Sissach

Bei den regionalen Zentren Liestal und Sissach treffen verschiedene Quertäler auf das Ergolztal und führen diesem Verkehr zu (vgl. Abb. 1). Nicht alle Verkehre aus dem Umland können auf die Umfahrungen geleitet werden: In Liestal müssen die Verkehre aus dem Oristal oder vom Seltisberger Plateau zuerst das Zentrum passieren, um auf die Umfahrung zu gelangen. Gleiches gilt in Sissach für die Verkehre aus dem Diegtertal und aus Richtung Norden (Nusshof, Wintersingen). Da die Hauptverkehrsströme jedoch in Liestal aus dem Ergolztal und den Frenkentalern und in Sissach aus dem Ergolztal von den Umfahrungen abgenommen werden können, sind die Potentiale für eine Verlagerung des motorisierten Individualverkehrs auf die A22 verhältnismässig gross. Dies führt in den Ortschaften zu zwei massgeblichen Effekten: Erstens sind Strassenräume und Knoten in den Ortschaften weniger ausgelastet und es entstehen Spielräume für andere Nutzungen bzw. Verkehrsmittel. Zweitens führen viele neue Wege von Personen nicht mehr durch, sondern um die Ortschaften herum. Somit erhöht sich der Widerstand in der jeweiligen Ortschaft eine Aktivität auszuführen, welche bisher direkt am Weg lag. Dieser Effekt schwächt tendenziell die zentralörtliche Funktion der Ortschaft. Wie wurden die Spielräume, welche durch den verlagerten Verkehr entstehen, genutzt und mit flankierenden Massnahmen Strassenräume auf die neue Funktion angepasst?

In Liestal wurden die früheren Achsen (durch die Altstadt und seit 2010 die Poststrasse) beruhigt bzw. verlangsamt und verstärkt den Bussen, dem Fuss- und Veloverkehr zur Verfügung gestellt. Mit der Eröffnung des Anschlusses Liestal Nord im Jahr 2010 wurde es möglich, dass Ziel- und Quellverkehr nördlich der Altstadt neu via diesen Anschluss auf die Umfahrung gelangt und

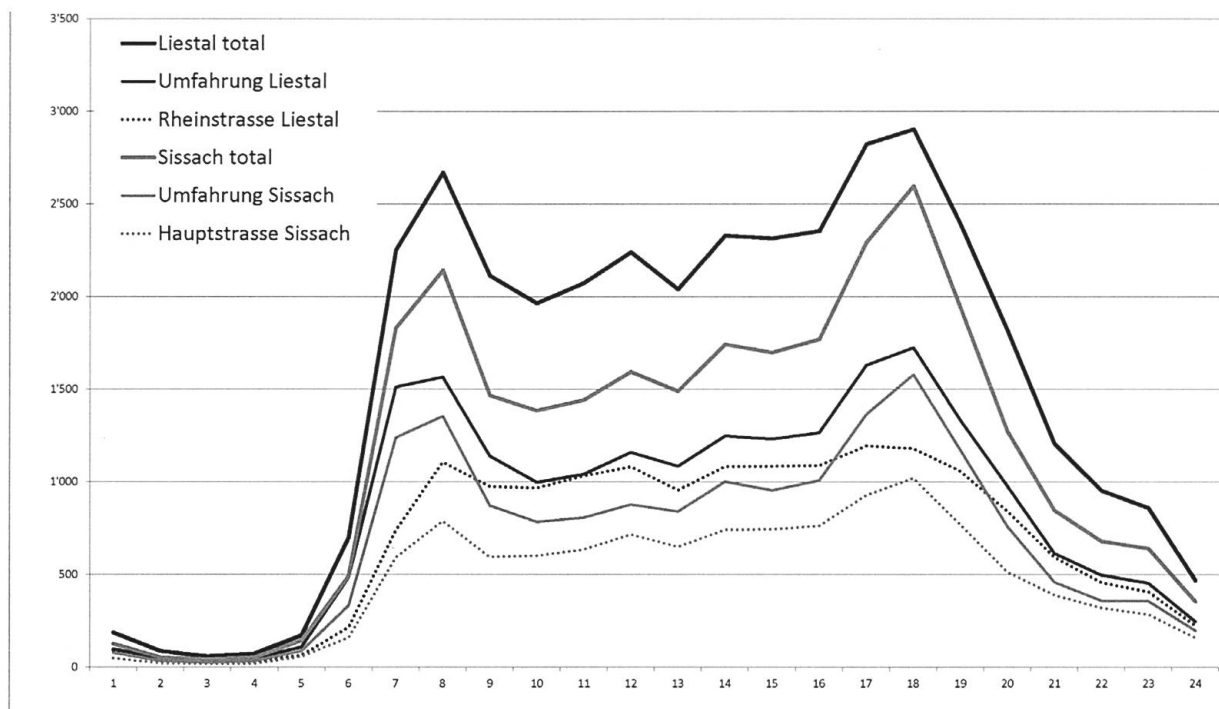


Abb. 2 Jährliche Tagesganglinie der Umfahrungen Sissach und Liestal sowie der parallel dazu verlaufenden sekundären Strassenachsen für das Jahr 2011. (Eigene Darstellung, Quelle: TBA BL)

somit das Zentrum nicht mehr queren muss. Es verbleibt im Zentrum von Liestal eine sekundäre Strassenachse parallel zur Umfahrung, welche vornehmlich die Erschliessung des regionalen Zentrums inkl. der dazugehörigen Nutzungen sicherstellt. Pendlerspitzen sind auf der Rheinstrasse kaum mehr zu beobachten (vgl. Abb. 2).

In Sissach hat sich der Verkehr im Zentrum nach der Eröffnung der Umfahrung massgeblich von 20'000 auf 10'500 Fahrzeuge pro Tag (Durchschnittswert von 2009–2014) reduziert. Es hat sich eine deutliche Entlastung eingestellt. Zusätzlich wurde in den Jahren nach der Eröffnung das Strassennetz im Ortszentrum verändert: Die Kantonsstrasse wurde von der Hauptstrasse auf die Bahnhof- und Güterstrasse verlegt. Die Hauptstrasse wurde auf dem Abschnitt des historischen Ortszentrums (mit einer grossen Anzahl Detailhändlern) mit dem Projekt Strichcode umgestaltet und ist heute eine Begegnungszone. Es bestehen hier insbesondere mit einer zentralen Parkierung und einer konsequenten Ausnutzung der Verdichtungspotentiale um den Bahnhof noch Verbesserungspotentiale. Bis ins Jahr 2016 wird die Güterstrasse als Kantonsstrasse ausgebaut (🌐₄), so dass ein weiterer Abschnitt der Hauptstrasse ebenfalls entsprechend der neuen Funktion umgestaltet werden kann. Die sich bietenden Chancen werden – teilweise mit einer zeitlichen Verzögerung – genutzt.

5 Auswirkungen auf den umliegenden Tafeljura

Der massgebliche Effekt der Umfahrungen von Sissach und Liestal auf den umliegenden Tafeljura liegt in der veränderten Erreichbarkeit. Diese ist in der Beschleunigung des Verkehrssystems und der Bereitstellung von zusätzlichen Kapazitäten begründet: Durch die Umfahrungen wurde die Fahrzeit für die Querung der Ortschaften auf rund die Hälfte reduziert und die Anzahl Fahrspu-

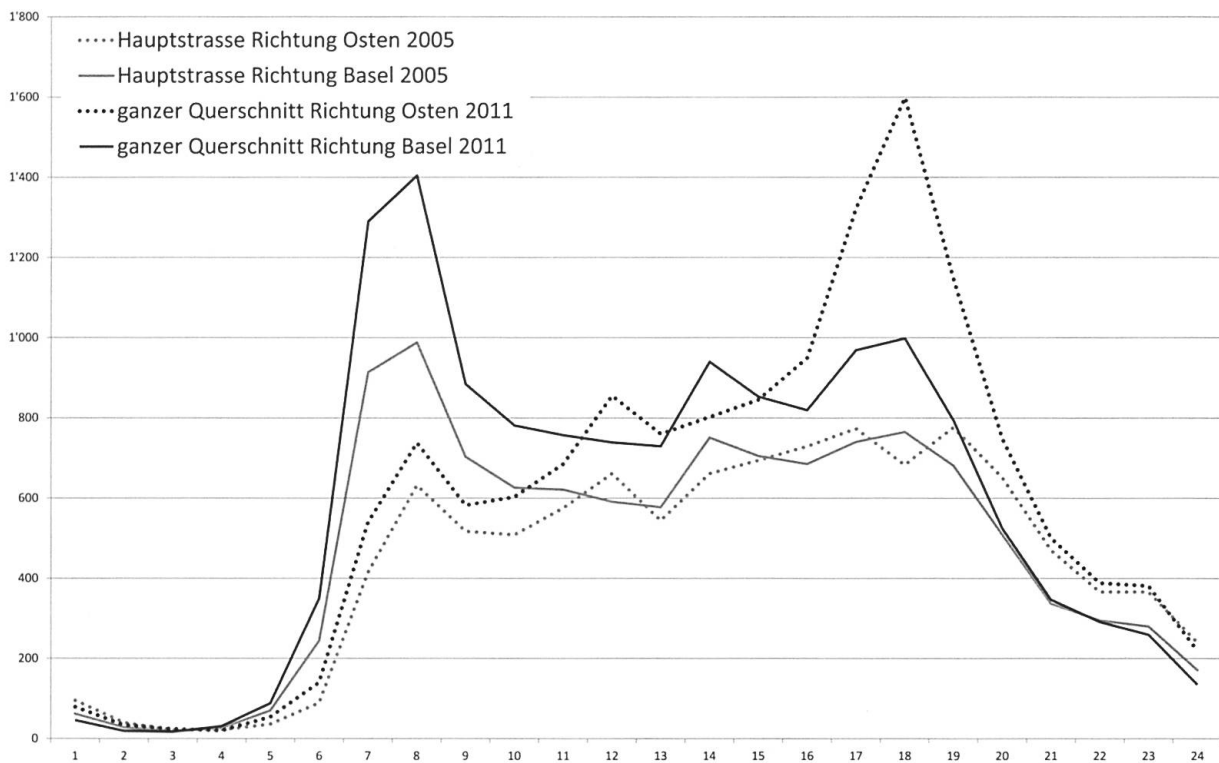


Abb. 3 Richtungsspezifische jährliche Tagesganglinien vor (2005) und nach (2011) Inbetriebnahme der Umfahrung Sissach für den summierten Querschnitt. Sie zeigen beispielhaft, wie die zusätzlichen Kapazitäten der Umfahrung vornehmlich in den Spitzenstunden genutzt werden. (Eigene Darstellung, Quelle: TBA BL)

ren auf dem regionalen Strassennetz verdoppelt. Eine Verdoppelung des Angebots bewirkt jedoch nicht zwingend eine entsprechende Zunahme des Verkehrsaufkommens, denn wirklich ausgenutzt wird dieses Angebot vornehmlich in den Spitzenstunden (realisierte Nachfrage).

In den Jahren vor dem Bau der Umfahrung von Sissach hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Hauptstrasse in Sissach bei 20'000 Fahrzeuge pro Tag eingependelt. Mit deren Eröffnung ist das Verkehrsaufkommen auf dem summierten Querschnitt (Hauptstrasse und Chienbergtunnel zusammen) auf 25'200 DTV gestiegen – eine Zunahme von rund 25 %. Das stärkste Wachstum, mit Zunahmen von 40 % bis zu 100 %, ist in den Spitzenstunden in Richtung der Pendlerströme zu beobachten (vgl. Abb. 3). In Liestal hat sich das Verkehrsaufkommen auf der Umfahrung zwischen 1971 und 2000 verdreifacht, während im gleichen Zeitraum auf der Innerortsachse die Zunahme ca. 30 % betrug. Im ersten Jahrzehnt des 21. Jahrhunderts war das Verkehrsaufkommen stabil und lag für den summierten Querschnitt bei ca. 34'000 DTV (2011). Die jährlichen Tagesganglinien für den massgeblichen Querschnitt ins Sissach und Liestal zeigen, dass auf den Innortstrecken das Verkehrsaufkommen zwischen 7 und 19 Uhr ziemlich regelmässig verteilt ist, wohingegen auf den Umfahrungen die Spitzenstunden stärker hervortreten (Abb. 2). Gegenüber Sissach sind die Spitzenstunden in Liestal weniger ausgeprägt und sind auf der Rheinstrasse kaum mehr zu erkennen.

Um einen Eindruck des Einzugsbereichs der Umfahrungen zu erhalten, wurden mit dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel Netzspinnen für einen durchschnittlichen Werktag des Jahres 2010 gerechnet (*GVM Basel 2015*). Die Netzspinnen zeigen, woher in der Modellsimulation der Verkehr, welcher die Umfahrungen benutzt, stammt (Abb. 4, 5). Da es sich um modellierte und nicht gemessene Werte handelt, ist bei der Interpretation die Plausibilität der gemachten Aussagen jeweils zu prüfen.

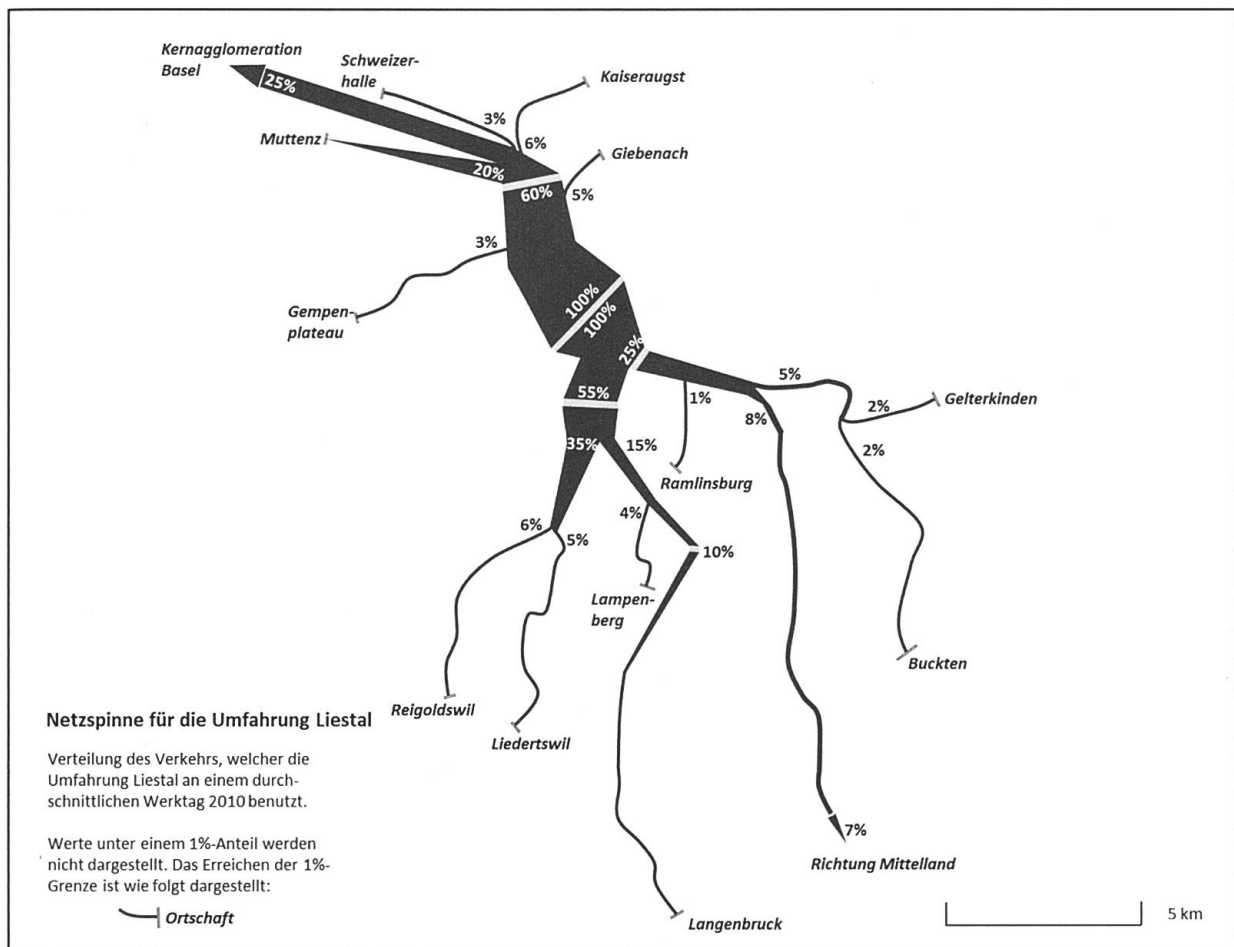


Abb. 4 Netzspinne für die Umfahrung Liestal. Die Darstellung ist möglichst längen-, lage- und verhältnismäßig. Auf Grundlage des Gesamtverkehrsmodells der Region Basel (Vorabversion vom 08.12.2014) wurde die Verteilung des Verkehrs dargestellt, welcher die Umfahrung Liestal im (simulierten) Zustand 2010 nutzt. (Eigene Darstellung, Quelle: GVM BS. Die Netzspinnen im Modell wurden in Zusammenarbeit mit S. Cantaluppi gerechnet.)

Folgendes kann festgestellt werden: Kerngebiet des Einzugsbereichs der Umfahrung Liestal ist neben dem westlichen Ergolzthal vor allem das Rheintal und die Frenkentaler. Auf der Westseite reichen etwas mehr als die Hälfte der Verkehrsbeziehungen über das Ergolzthal hinaus: Ein Viertel der Beziehungen gehen bis zur Kernagglomeration Basel und der andere Viertel ins Baselbieter Rheintal. Auf der Ostseite gehen über die Hälfte der Beziehungen in Richtung der beiden Frenkentaler. Weniger als 10 % der Verkehrsbeziehungen reichen bis ins Mittelland. In der Netzspinne sind im Ergolzthal die Verkehrsbeziehungen über Sissach hinaus schwach ausgeprägt (5 %).

Das Einzugsgebiet der Umfahrung Sissach ist im Vergleich dazu grösser. Auf der Westseite sind die Verkehrsbeziehungen mit der Kernagglomeration Basel (40 %) stark und deren Anzahl grösser als die Beziehungen zum vorderen Ergolzthal bzw. den Frenkentalern. Es ist zu beachten, dass die Routen von Sissach ins Rheintal via A2 oder A22 verlaufen können. In der Netzspinne Sissach aus dem Modell verlaufen diese praktisch ausschliesslich via A2, weil die Strecke via A2 schneller ist und 2010 die A22 zwischen Liestal und Pratteln noch nicht ausgebaut war. Rund ein Sechstel der Verkehrsbeziehungen gehen via A2 ins Mittelland. Auf der Ostseite richten sich die stärksten Beziehungen zu den Talgemeinden im hinteren Ergolzthal sowie im Homburgertal. Rund ein Sechstel der Verkehrsbeziehungen gehen via Unterer Hauenstein ins Mittelland. Auffällig ist jedoch, dass sich der Einzugsbereich bis weit in den Aargauer Tafeljura und sogar bis zum Jura-südfuss erstreckt.

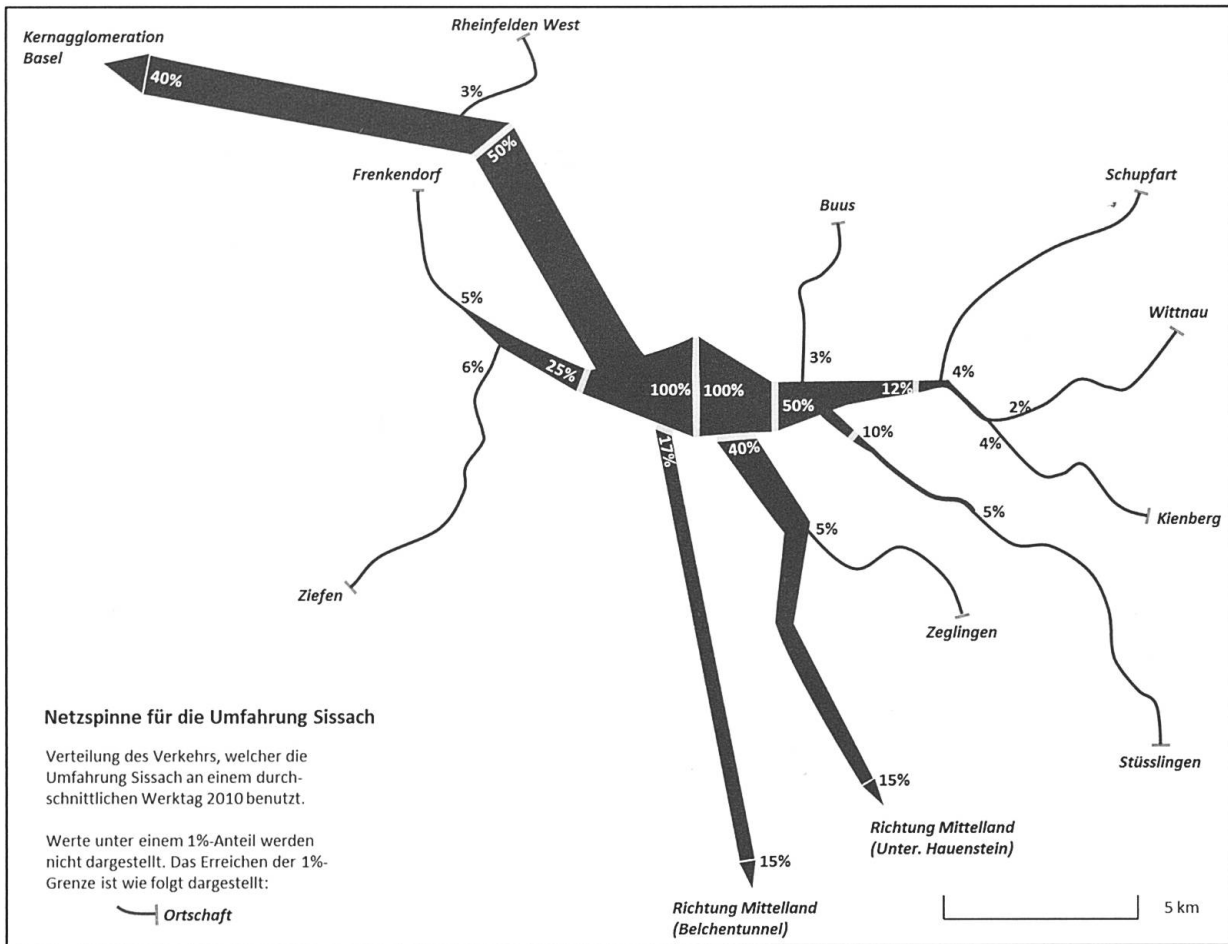


Abb. 5 Netzspinne für die Umfahrung Sissach. Die Darstellung ist möglichst längen-, lage- und verhältnismäßig. Auf Grundlage des Gesamtverkehrsmodells der Region Basel (Vorabversion vom 08.12.2014) wurde die Verteilung des Verkehrs dargestellt, welcher die Umfahrung Sissach im (simulierten) Zustand 2010 nutzt. (Eigene Darstellung, Quelle: GVM BS. Die Netzspinnen im Modell wurden in Zusammenarbeit mit S. Cantaluppi gerechnet.)

6 Fazit und Ausblick

Einleitend wurden Liestal wie Sissach als regionale Zentren vorgestellt, was aus funktionaler Sicht durchaus korrekt ist, jedoch hat die Kernagglomeration (Basel-Stadt, Rheintal bis Rheinfeldern und Birseck) für den Schweizer Tafeljura deutlich an Bedeutung gewonnen. Dies zeigt sich beispielhaft an den Verkehrsbeziehungen der Umfahrung Sissach. Gleichzeitig verschmelzen die regionalen Zentren im Ergolzthal siedlungsmorphologisch zu einem mehrheitlich durchgehenden Band von Ormalingen bis Frenkendorf mit Schwerpunkt im westlichen Ergolzthal. In diesem Siedlungsband sind die Verflechtungen stark und werden zukünftig wohl noch wichtiger. Mit der A22 ist das notwendige Rückgrat des Strassennetzes etabliert und ein schrittweises Nachziehen des öffentlichen Verkehrs mit geplanten Takt-Verdichtungen bei der S-Bahn und den Schnellzügen in Vorbereitung. Bis zur Etablierung eines Angebots ähnlich einer Stadtbahn bedarf es noch umfassender Anstrengungen.

Liestal ist der wichtigste Arbeitsplatzstandort im Ergolzthal und weist mehr Beschäftigte (15'554 im Jahr 2011; ⑤) als Einwohner (14'016 Ende 2014; ⑥) auf. Die Bedeutung als Zielraum für viele Fahrten kommt in der ausgeglichenen Auslastung der Strassen über den Tag zum Ausdruck. Im Gegenzug ist Sissach stärker von den Pendlerspitzen geprägt. In der Gemeinde arbeiteten 2011 4'030 Beschäftigte (⑤). Die hohe Verkehrsgunst – insbesondere mit der A2 – scheint sich bisher nur bedingt in der Standortentwicklung niederschlagen. Es wird sich zeigen, ob und wann dieses Potential konsequent genutzt wird.

Literatur

- Bundesamt für Raumentwicklung ARE 2007. *Räumliche Auswirkungen der Verkehrsinfrastrukturen – Materielle Evaluation der Fallstudien*. Schlussbericht, 1–70.
- Gather M., Kagermeier A. & Lanzendorf M. 2008. *Geographische Mobilitäts- und Verkehrsforschung*. Berlin, Stuttgart, 1–303.
- Gesamtverkehrsmodell der Region Basel (“GVM Basel”) 2015. *Vorabversion der Simulation des Netzzustandes 2010 vom 08.12.2014*.
- Tiefbauamt Basel-Landschaft, Fachbereich Verkehrstechnik (TBA BL) 2015. *Jährliche Tagesganglinien von Strassenverkehrszählungen für Zählstellen in Sissach (5101 & 5103) und Liestal (2501 & 2502)*. Liestal.
- Winkler J. 1997: Beobachtungen zu den Horizonten der Klanglandschaft. In: Böhme G. & Schiemann G. (Hrsg.): *Phänomenologie der Natur*. Frankfurt am Main, 273–290.

Internetquellen

- ① Tiefbauamt Basel-Landschaft. Verkehrserhebungen auf den Kantonsstrassen Basel-Landschaft. Online verfügbar: <http://www.baselland.ch/main-stat-htm.273939.0.html> [eingesehen am 3. April 2015]
- ② Amt für Mobilität Basel-Stadt, Dauerzählstellen MIV Wettsteinbrücke (354) und Johanniterbrücke (352). Online verfügbar: <http://www.stadtplan.bs.ch/geoviewer/index.php?theme=271> [eingesehen am 21. März 2015]
- ③ Bundesamt für Landestopografie, swisstopo: Historische topografische Karten der Schweiz für den Ausschnitt von Liestal. Online verfügbar: http://map.geo.admin.ch/?topic=swisstopo&lang=de&X=231150.00&Y=622900.00&zoom=2&bgLayer=ch.swisstopo.pixelkarte-farbe&catalogNodes=1392&layers=ch.swiss topo.zeitreihen&time=1864&layers_timestamp=18641231 [eingesehen am 21. März 2015]
- ④ Tiefbauamt Basel-Landschaft. Projekte auf Kantonsstrasse, Sissach: Ausbau Güterstrasse. Online verfügbar: http://www.baselland.ch/Sissach_Gueterstrasse.319209.0.html [eingesehen am 21. März 2015]
- ⑤ Statistisches Amt des Kantons Basel-Landschaft. Arbeit und Erwerb; Beschäftigung. Online verfügbar: http://www.statistik.bl.ch/stabl_data/stabl_generator/titel.php?unterthema_id=112&thema_id=4 [eingesehen am 9. April 2015]
- ⑥ Statistisches Amt des Kantons Basel-Landschaft. Bevölkerung; Aktuelle Bevölkerungszahlen. Online verfügbar: http://www.statistik.bl.ch/stabl_data/stabl_bv/index.php?thema_id=2&unterthema_id=58 [eingesehen am 9. April 2015]

