

**Zeitschrift:** Regio Basiliensis : Basler Zeitschrift für Geographie  
**Herausgeber:** Geographisch-Ethnologische Gesellschaft Basel ; Geographisches Institut der Universität Basel  
**Band:** 58 (2017)  
**Heft:** 2

**Artikel:** Kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm : dieselben Ziele, aber konkurrierende Rollen? : Koordination zwischen Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan am Beispiel des Kantons Basel-Landschaft  
**Autor:** Huber, Martin  
**DOI:** <https://doi.org/10.5169/seals-1088138>

### **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:** 14.01.2026

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

## Kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm: Dieselben Ziele, aber konkurrierende Rollen?

### Koordination zwischen Agglomerationsprogramm und kantonalem Richtplan am Beispiel des Kantons Basel-Landschaft

Martin Huber

#### *Zusammenfassung*

*Der kantonale Richtplan ist ein behördenverbindliches Instrument der Raumplanung, welches über generelle Planungsgrundsätze die kantonale Raumentwicklung steuert und für Nutzungen von kantonalen Interessen Flächen und Trassen reserviert. Das Agglomerationsprogramm ist ein Anreizinstrument zur Mitfinanzierung von Verkehrsinfrastrukturen durch den Bund. Es hat den funktionalen Raum der Agglomeration im Blick und macht verbindliche Zeitvorgaben für die Realisierung von Massnahmen aus einer kohärenten Planung (Ziele-Strategien-Massnahmen) heraus. Der hoheitliche und langfristige Blick der Richtpläne wird damit durch eine realisierungsbezogene und grenzüberschreitende Sichtweise der Agglomeration ergänzt. Mit dem Agglomerationsprogramm hat der kantonale Richtplan ein Instrument an seine Seite erhalten, welches die Wirksamkeit des kantonalen Richtplans erhöht, indem anreizorientiert eine verbesserte Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sowie zwischen den Gebietskörperschaften verlangt und sichergestellt wird.*

## 1 Einleitung

Agglomerationsprogramme sind ein zentrales Instrument der durch den Bundesrat 2001 ins Leben gerufenen Agglomerationspolitik, die als Reaktion auf die vielfältigen Probleme der Kernstädte und Agglomerationen zu verstehen ist (vgl. *Schweizerischer Bundesrat* 2001; *Schweizerischer Bundesrat* 2015). Die Wirksamkeit der Agglomerationspolitik des Bundes wurde und wird auf Initiative des Bundesamts für Raumentwicklung (ARE) laufend überprüft und evaluiert (vgl. *CEAT* et al. 2010; *ARE & SECO* 2011). In ihrem Bericht an den Bundesrat haben das ARE und das Staats-

---

Adresse des Autors: Dr. Martin Huber, Amt für Raumplanung, Abteilung Kantonsplanung, Kreuzbodenweg 2, CH-4410 Liestal; E-Mail: martin.huber@bl.ch

sekretariat für Wirtschaft (SECO) festgestellt, dass sich 10 Jahre nach Einführung der Agglomerationspolitik die Kernstadtproblematik tendenziell entschärft hat, die meisten Herausforderungen in den Agglomerationen aber weiterhin bestehen und sich diese im Gegenteil verschärft haben.

Im vorliegenden Artikel wird ausgehend von den Fragen, vor welchen Herausforderungen die Raumentwicklung in Agglomerationen steht und welchen Beitrag der kantonale Richtplan und das Agglomerationsprogramm vor dem Hintergrund des revidierten Raumplanungsgesetzes dazu leisten, aufgezeigt, wo sich die beiden Instrumente ergänzen und wo sie sich konkurrieren.

## 2 Ausgangslage: Raumplanerische Herausforderungen in Agglomerationsräumen

Im Jahre 2012 hat die Firma Ecoplan AG, Forschung und Beratung in Wirtschaft und Politik, im Auftrag des ARE und des SECO einen Diskussionsbeitrag zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik fertiggestellt (*Ecoplan* 2012). Darin sind in konziser Form die zentralen urbanen Herausforderungen aus Bundessicht zusammengestellt und auch näher beschrieben. In ihrem Bericht werden sechs Schwerpunktthemen identifiziert:

- Soziale Integration, Wohnen und Sicherheit in einer pluralistischen Gesellschaft
- Standortattraktivität und Innovation
- Umwelt, Klima und Energie
- Verkehr und Siedlung, Landschaft und Freiraumentwicklung
- Governance und Stadt-Land-Beziehungen
- Finanzierung urbaner Aufgaben

Zentral für die Raumplanung ist aus Sicht der Autorenschaft das Schwerpunktthema Verkehr und Siedlung sowie Landschaft und Freiraumentwicklung. Besonderer Handlungsbedarf ergibt sich gemäss *Ecoplan* (2012) beim zunehmenden Flächenbedarf sowie nach wie vor bei der zunehmenden Überlastung der Verkehrsinfrastrukturen. Dabei soll sich die Siedlungsentwicklung im urbanen Raum an den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen orientieren, insbesondere den Haltestellen des öffentlichen Verkehrs (ÖV). Die konzentrierte Siedlungsentwicklung dort erleichtert die Benützung des ÖV, trägt zu einem gesamthaft geringeren Wachstum des motorisierten Individualverkehrs bei und fördert den Fuss- und Veloverkehr (vgl. auch *Wimmer* 2013). Ein nicht auf das Verkehrssystem abgestimmtes Siedlungswachstum in der Fläche führt zu einem höheren Mobilitätsbedarf der Bevölkerung. Der Ausbau des Verkehrsangebots ist hingegen auf die bestehenden und zukünftigen Siedlungsschwerpunkte auszurichten. Die Lenkung und Begrenzung des Siedlungsflächenwachstums ist vor diesem Hintergrund mit hoher Priorität voranzutreiben.

Weiter wird ausgeführt, dass das Ziel einer haushälterischen Nutzung des Bodens grundsätzlich nach einer höheren Nutzungsdichte, also mehr Einwohner und Beschäftigten pro Hektare, verlangt. Der Flächenbedarf für Wohnen und Arbeiten ist in den bestehenden Siedlungsflächen durch eine hohe bauliche Dichte zu realisieren. Dabei besteht die Herausforderung, die erforderlichen Angebote an den raum- und verkehrsplanerisch geeigneten Standorten zur Verfügung zu stellen, damit die Entwicklung nicht einfach dort stattfindet, wo noch genügend Bauland vorhanden ist. In diesem Kontext kommt der Identifikation und aus einem Gesamtkontext heraus zweckmässigen Umnutzung von Industriebrachen, Gewerbeflächen und ähnlichen Räumen eine hohe Bedeutung zu. Hier ist jeweils zu prüfen, wie diese Flächen für die Siedlungsentwicklung und/oder Freiraumnutzung verfügbar gemacht werden könnten. Angesichts der postulierten und auch realisierten Verdichtung kommt es aber vermehrt zu Zielkonflikten zwischen Freiraum und

der Schaffung von genügend Wohn- und Arbeitsflächen. Gerade auch die Bereitstellung von ausreichend attraktivem, bewegungsfreundlichem, öffentlichem Raum wird angesichts des zunehmenden Siedlungsdrucks zu einer immer grösser werdenden Herausforderung für den Erhalt der Lebensqualität in den urbanen Räumen.

Als weitere Schwierigkeit orten die Verfasser des Diskussionsbeitrags zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik eine Steuerung der Siedlungsentwicklung vor allem vor dem Hintergrund einer gemeindeübergreifenden integralen Sichtweise. Die heute ausgeprägte Gemeindeautonomie ist aus ihrer Sicht dazu eher hinderlich (*Ecoplan* 2012).

### 3 Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes vom 15. Juni 2012 (RPG 1)

Am 15. Juni 2012 beschlossen die eidgenössischen Räte eine Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes vom 22. Juni 1979 (RPG; SR 700) als indirekten Gegenvorschlag zur eidgenössischen Volksinitiative "Raum für Mensch und Natur (Landschaftsinitiative)". Diese hatte auf einen besseren Schutz des Kulturlandes, die Trennung des Baugebiets vom Nichtbaugebiet sowie die Siedlungsentwicklung "nach innen" abgezielt. Wichtige Eckpfeiler der Volksinitiative waren ein Bauzonenmoratorium für die nächsten 20 Jahre sowie die Verschiebung von Kompetenzen von den Kantonen zum Bund in den Bereichen hochwertige Siedlungsentwicklung nach innen und Begrenzung des Bauens im Nichtbaugebiet durch eine Anpassung der Bundesverfassung (vgl. ①<sub>1</sub> und ①<sub>2</sub>).

In der Referendumsabstimmung vom 3. März 2013 wurde die Teilrevision mit Ja-Mehrheiten in 25 der 26 Kantone angenommen. Auch die Stimmbürgerinnen und Stimmbürger des Kantons Basel-Landschaft befürworteten die gesetzliche Anpassung mit einem Stimmenanteil von über 70 % (①<sub>3</sub>).

Am 1. Mai 2014 trat die teilrevidierte Raumplanungsgesetzgebung des Bundes vom 15. Juni 2012 in Kraft (①<sub>4</sub>). Sie nimmt die inhaltlichen Anliegen der Landschaftsinitiative auf und verknüpft sie mit zentralen, im obigen Abschnitt skizzierten raumplanerischen Herausforderungen, wie sie aus der Evaluation der Agglomerationspolitik hervorgehen, namentlich die Siedlungsbegrenzung, Reduktion zu grosser Bauzonen, hochwertige Entwicklung nach innen, Abstimmung von Siedlung und Verkehr sowie Mobilisierung von Bauland.

Zur Sicherstellung der Umsetzung dieser neuen rechtlichen Anforderungen werden die materiellen Anforderungen an den kantonalen Richtplan stark erhöht. So hat der Richtplan neu im Bereich Siedlung gestützt auf das Raumkonzept gemäss Art. 8 RPG insbesondere verbindlich festzulegen, wie gross die Siedlungsfläche insgesamt sein soll, wie zu grosse Bauzonen reduziert werden, wie sie im Kanton verteilt sein sollen und wie ihre Erweiterung regional abgestimmt wird. Des Weiteren ist sicherzustellen, dass die weitere Siedlungsentwicklung nach innen gelenkt und die Siedlungserneuerung gestärkt wird.

Überdies haben die Kantone mittels Richtplan sicherzustellen, dass die Bauzonen den Anforderungen von Art. 15 RPG (Bauzonengrösse) entsprechen, indem sie verbindliche Handlungsanweisungen an die nachfolgenden Planungsbehörden zur Bauzonendimensionierung geben. Dabei müssen die Kantone mittels Richtplan insbesondere sicherstellen, dass die Bauzonen nur so gross sein dürfen, wie es gesamtkantonal dem Bedarf für die nächsten 15 Jahre entspricht. Sind die Bauzonen der Kantone gesamthaft zu gross, sind sie zu reduzieren. Sind sie umgekehrt richtig dimensioniert, haben die Kantone dafür zu sorgen, dass sie nicht durch übermässige Einzonungen zu



gross werden. Dies erfolgt dadurch, dass im kantonalen Richtplan die entsprechenden quantitativen Vorgaben hinsichtlich Bauzonengrösse zuhanden der Regionen und Gemeinden gemacht werden.

Die Gemeinden müssen ihrerseits bei allfälligen Einzonungen auf Gemeindestufe Lage und Grösse der Bauzonen neu über die Gemeindegrenzen hinaus abstimmen (Art. 8a Abs. 1 und Art. 15 RPG). Einzonungen sind zudem nur noch dann zulässig, wenn die inneren Nutzungsreserven mobilisiert sind und die Verfügbarkeit des neu einzuzonenden Landes sichergestellt ist.

Weiter hat der Richtplan bzw. die kantonale Raumplanung folgende neue Ziele und Grundsätze gemäss Art. 1 und 3 RPG zu berücksichtigen: Wohn- und Arbeitsgebiete sind schwergewichtig an Orten zu planen, die auch mit dem öffentlichen Verkehr angemessen erschlossen sind (Art. 3 Abs. 3 lit. a RPG). Zudem sind Massnahmen zur besseren Nutzung der brachliegenden oder ungenügend genutzten Flächen in Bauzonen und zur Verdichtung der Siedlungsfläche (Art. 3 Abs. 3 lit. a<sup>bis</sup> RPG) zu treffen.

## 4 Das Instrument kantonalen Richtplan

Gemäss Art. 75 Bundesverfassung (BV) sind die Kantone für die Raumplanung zuständig. Das Planungsinstrument der Kantone ist der kantonale Richtplan. Er ist das zentrale räumliche Führungs- und Steuerungsinstrument des Kantons und Drehscheibe für die Raumentwicklung des Kantons (KPK 2016). Er ist der Ort, wo die unterschiedlichen räumlichen Interessen von Bund, Kantonen und Gemeinden mit konkreten Festlegungen abgestimmt werden. Im Rahmen der Richtplanung werden die raumwirksamen Aufgaben definiert und räumlich koordiniert, d.h. es wird systematisch beurteilt, welche Vorhaben im Kanton gewichtige Auswirkungen auf Raum und Umwelt haben (Beurteilung der Richtplanrelevanz) und wie mit ihnen umgegangen wird. Damit dies konsistent erfolgen kann, sind Vorstellungen über die künftige räumliche Entwicklung des Kantons (Art. 8 Abs. 1 Bst. a RPG) zu erarbeiten, welche in ein Raumkonzept gegossen werden und die Sachbereiche Siedlung, Landschaft, Verkehr, Ver- und Entsorgung sowie Umwelt betreffen und miteinander verknüpfen. Aus den Entwicklungsvorstellungen leiten die Kantone schliesslich Ziele und Massnahmen für die einzelnen Sachbereiche ab. Die Ziele und Massnahmen werden als konkrete Beschlussinhalte formuliert. Sie enthalten in behördenverbindlicher Form Planungsgrundsätze, Planungsanweisungen an Kantons- und Gemeindebehörden sowie örtliche Festlegungen wie Verkehrsnetze (Strasse, Schiene, Velowege, Wanderwege), Entwicklungsschwerpunkte, Siedlungsbegrenzungslinien, Freihaltegebiete, Standorte für Deponien, Gebiete für Windparks.

Gemäss RPG besteht der Richtplan mindestens aus folgenden Teilen:

- konzeptionellen Vorstellungen und strategischen Aussagen, wie sich der Kanton räumlich entwickeln soll (“Raumkonzept”, Art. 8 Abs. 1 RPG),
- einem Text, der die raumwirksamen Vorhaben umschreibt, die Beschlüsse zur räumlichen Koordination beinhaltet und auf die Karte verweist (Objektblätter),
- einer Karte, welche insbesondere einen Überblick über die kartographisch darstellbaren Richtplaninhalte gibt,
- Erläuterungen, die die sachlichen Zusammenhänge aufzeigen und über den Ablauf der Planung berichten, insbesondere über die Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen, den Gemeinden und der Bevölkerung.

Bei der Erarbeitung des kantonalen Richtplans sind unter anderem die kommunalen Richtpläne der Gemeinden, regionale Entwicklungskonzepte, die Richtpläne der Nachbarkantone und die Sachpläne des Bundes zu berücksichtigen. In einigen Kantonen spielen die Regionen eine wichtige Rolle. Sie präzisieren in regionalen und vom Kanton genehmigten Richtplänen die Festlegungen des kantonalen Richtplans und ergänzen sie mit Handlungsanweisungen von regionaler Bedeutung. Auch im Kanton Basel-Landschaft wird zurzeit in einer Arbeitsgemeinschaft von Kantons- und Gemeindevertretenden intensiv über die Einführung der Regionalplanungsebene nachgedacht.

Richtpläne sind in der Regel zwar alle zehn Jahre gesamthaft zu überprüfen und nötigenfalls zu überarbeiten. Haben sich aber die Verhältnisse geändert, stellen sich neue Aufgaben oder ist eine gesamthaft bessere Lösung möglich, sind die Richtpläne gemäss Art. 9 RPG bereits vorher zu überprüfen und nötigenfalls anzupassen. In fast sämtlichen Kantonen erfolgen Anpassungen des kantonalen Richtplans im Jahresrhythmus. Dies betrifft insbesondere die Ergebnisse der Abstimmung. Räumliche Zielsetzungen und Strategien hingegen sind deutlich beständiger.

In Erfüllung des Auftrags aus oben erwähnter Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes wurde im Kanton Basel-Landschaft der Siedlungsteil des kantonalen Richtplans gemäss der Teilrevision des RPG vom Juni 2012 angepasst (*Regierungsrat Basel-Landschaft* 2017) und am 29. August 2017 in die politische Beratung überwiesen (der Landratsbeschluss ist somit noch offen, die Inhalte zum kantonalen Richtplan, soweit diese die Umsetzung der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes vom 15. Juni 2012 betreffen und in diesem Artikel abgehandelt sind, somit lediglich als provisorisch zu betrachten). Die zentralen Planungsthemen, die im Richtplan aufgrund der Teilrevision des Raumplanungsgesetzes des Bundes überprüft oder neu aufgenommen werden, sind (vgl. Abb. 1):

- Integration eines behördenverbindlichen Raumkonzeptes. Dieses umfasst Leitsätze, eine Raumtypologie mit räumlichen überprüfbaren Zielen (abgestimmt mit dem Zukunftsbild des Agglomerationsprogramms; vgl. *Sandtner* 2017), funktionale Handlungsräume (Regionen), Entwicklungsziele und Mindestnutzungsdichten (in Einwohner und Beschäftigte pro Hektare);
- Festlegen des Gesamtumfangs der Bauzonen im Kanton, gegliedert nach funktionalen Handlungsräumen;
- Festlegung des Siedlungsgebiets (abschliessend) in Abhängigkeit von den Entwicklungszielen;
- Sicherstellung der Stärkung einer hochwertigen Siedlungsentwicklung nach innen durch die Festlegung von mit dem öffentlichen Verkehr gut bis sehr gut erschlossenen Entwicklungsgebieten sowie durch konkrete Vorgaben an die Gemeinden. In diesen Entwicklungsgebieten ist eine Mindestnutzungsdichte an Einwohnern und Beschäftigten zu erreichen;
- siedlungsseitige Sicherstellung der Abstimmung zwischen Siedlungsentwicklung und Verkehr, indem allfällige Einzonungen oder Verdichtungsmassnahmen von Bauzonen unter anderem an die Erschliessungsgüte (öV, MIV) geknüpft werden.

Da im Kanton Basel-Landschaft die Einwohner- und Beschäftigtenkapazität der Wohn-, Misch- und Zentrumszonen (WMZ) gerade so gross ist wie die in 15 Jahren erwartete Bevölkerung (was einer Auslastung der WMZ von 100 % entspricht), sorgt der Kanton im kantonalen Richtplan dafür, dass Einzonungen von WMZ ohne kompensatorische Massnahmen in den nächsten 15 Jahren nicht möglich sind. Gemeinden mit mutmasslich zu grossen Bauzonen müssen ihre Bauzonekapazität zudem überprüfen und Massnahmen aufzeigen, wie das Verhältnis zwischen Bauzonengrösse und Bedarf verbessert wird. Gemeinden, die mutmasslich zu wenige Bauzonen haben, haben ihre Geschossflächen durch Verdichtung und durch Umnutzung nicht mehr genutzter öffentlicher Zonen oder Arbeitszonen zu realisieren (*Regierungsrat Basel-Landschaft* 2017).



## Richtplan-Gesamtkarte, Anpassung 2016, Entwurf

Massstab 1:50'000

### Beschlussinhalt

#### S 1.1 Siedlungsgebiet

Siedlungsgebiet  
Erweiterung Baugelände

#### S 2.2 Entwicklungsgebiete

Entwicklungsgebiet Wohn-/Zentrumsnutzung

#### S 4.1 Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung

### Orientierender Inhalt

Wohngebiet, Wohn-Mischgebiet, öffentliche Bauten und Anlagen;  
übrige Nutzungen  
Arbeitsgebiet

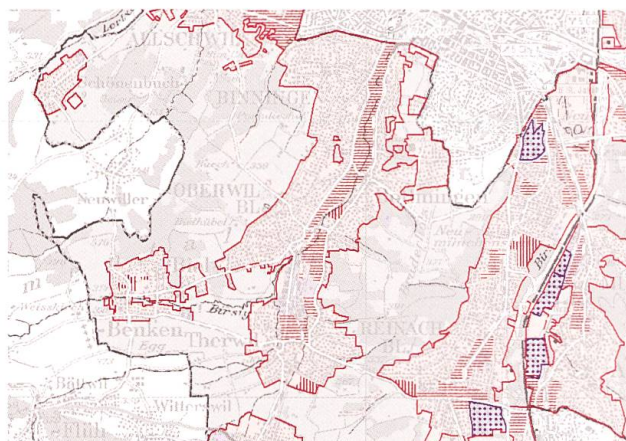


Abb. 1 Ausschnitt aus der Richtplangesamtkarte der Anpassung 2016 des kantonalen Richtplans Basel-Landschaft (Regierungsrat Basel-Landschaft 2017).

## 5 Agglomerationsprogramm

Das Agglomerationsprogramm ist ein Planungsinstrument und soll gemeinde-, kantons- und landesübergreifend im funktionalen Raum der Agglomeration, auf die Siedlungs- und Verkehrsentwicklung abgestimmt, die Verkehrssysteme der Agglomerationen verbessern (Art. 17a Bundesgesetz über die Verwendung der zweckgebundenen Mineralölsteuer MinVG). Es wirkt primär anreizorientiert (Art. 17c MinVG).

Im Agglomerationsprogramm legt die jeweilige Trägerschaft das Zukunftsbild (Zielebene, raumkonzeptionelle Grundlage; vgl. Sandtner 2017) für die Agglomerationsentwicklung fest und zeigt auf, mit welchen Strategien die Ziele der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung zu erreichen sind. Festzulegen sind schliesslich die konkreten Massnahmen im Bereich Siedlung, Verkehr und Landschaft, welche mit den Zielen und Strategien abgestimmt sind. Mit dem Agglomerationsprogramm, welches alle vier Jahre in einem partizipativen Prozess zu überarbeiten ist, stellt die Trägerschaft der jeweiligen Agglomerationen dem ARE einen Antrag auf Bundesbeiträge für ihre Verkehrsinfrastrukturen (ARE 2015).

Da Agglomerationsprogramme primär zum Ziel haben, die Entwicklung von Siedlung und Verkehr in Agglomerationsgemeinden grenzüberschreitend – auch bottom-up – aufeinander abzustimmen und weil der grosse Perimeter der Agglomeration Basel nicht top-down beplanbar ist, wurde die Agglomeration Basel auf Initiative der Geschäftsstelle Agglo Basel im Rahmen der Erarbeitung des Agglomerationsprogramms Basel, dritte Generation, in verschiedene Teilräume, sogenannte “Korridore”, unterteilt. In diesen Korridoren arbeiten die Gemeinden seitdem verstärkt zusammen und legen ihre Entwicklungsschwerpunkte in der Siedlungsplanung fest (Geschäftsstelle Agglo Basel 2016a, XI). Dabei zeigen sie auf, mit welchen Massnahmen die Verkehrsprobleme kurz-, mittel- und langfristig gelöst werden sollen und welche neuen Verkehrsinfrastrukturen dazu benötigt werden. Die Ressourcenknappheit und der Klimawandel erfordern dabei nachhaltige Lösungen. Agglomerationsprogramme werden im Vierjahresrhythmus weiterentwickelt und durch den Bund nach vorgegebenen Kriterien geprüft. Das Resultat bestimmt den Beitragssatz des Bundes an das Agglomerationsprogramm und somit auch an die einzelnen Verkehrsinfrastrukturmassnahmen mit einer hohen Priorität (ARE 2015).

## 6 Kantonaler Richtplan und Agglomerationsprogramm

Der kantonale Richtplan und das Agglomerationsprogramm haben für die räumliche Entwicklung inhaltlich dieselben Ziele. In beiden Instrumenten werden konzeptionelle Inhalte zu Siedlung und Verkehr, konkrete Vorgaben und Massnahmen sowie neue Verkehrsinfrastrukturen festgelegt. Beide machen zudem Vorgaben zu Freiraum- oder Umweltthemen. Dieses Nebeneinander erfordert eine Klärung des Verhältnisses bzw. der Rollen beider Planungsinstrumente zueinander, da sie in Konkurrenz zu einander zu sein scheinen.

### 6.1 Zum Wesen der beiden Instrumente

Der kantonale Richtplan definiert einen mittel- bis langfristig ausgelegten räumlichen Handlungsrahmen im Kanton, der die rechtlichen Rahmenbedingungen und die Interessen von Bund, Kanton, Gemeinden, aber auch der benachbarten Gebietskörperschaften berücksichtigt. Somit stellt er die zentralen kantonalen Leitplanken des räumlichen Handelns dar. Auch wenn der kantonale Richtplan jederzeit thematisch ergänzbar ist, so ist die inhaltliche Verlässlichkeit und Beständigkeit des kantonalen Richtplans für die räumlichen Akteure von zentraler Bedeutung. Das Bundesamt für Raumentwicklung prüft die kantonalen Richtpläne auf ihre Rechtmässigkeit und Widerspruchsfreiheit mit den Bundesinteressen und unterbreitet sie dem Bundesrat zur Genehmigung (Art. 10 und 11 Raumplanungsverordnung des Bundes RPV).

Demgegenüber fokussiert das Agglomerationsprogramm auf konkrete Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturmassen, die kurz-, mittel- und längerfristig zu einer umfassenden Verbesserung des Verkehrssystems führen sollen. Die Ausarbeitung und Qualität des Agglomerationsprogramms wird belohnt: Je nach Wirksamkeit dieser Massnahmen wird der Mitfinanzierungssatz an Verkehrsinfrastrukturvorhaben durch das Bundesamt für Raumentwicklung höher oder tiefer angesetzt. Der Nachweis der Wirksamkeit ist zu erbringen, die konkreten Massnahmen in einem kohärenten Rahmen von Ziel (Zukunftsbild) – Strategie – Massnahmen plausibel zu begründen. Die aufgeführten Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen sind dabei programmatisch auf eine Zeitschiene zu legen und umzusetzen (*ARE 2015, 70ff.*). Das heisst, ein Agglomerationsprogramm ist kein Kür-, sondern ein Pflichtprogramm. Es wird ebenfalls durch das Bundesamt für Raumentwicklung geprüft, unter anderem auch auf die Widerspruchsfreiheit mit den kantonalen Richtplänen.

Dort, wo Agglomerationen sich über Kantonsgrenzen hinaus ausdehnen und grosse Anteile der Kantonsfläche belegen, kann es sehr wohl zur Frage kommen, wo die Ziele, Strategien und Massnahmen festgelegt werden, im kantonalen Richtplanprozess oder im Erarbeitungsprozess des Agglomerationsprogramms.

### 6.2 Zuständigkeit und Verbindlichkeit

Gemäss §11 des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG) erlässt der Landrat den kantonalen Richtplan Basel-Landschaft. Das Agglomerationsprogramm wird hingegen – soweit es das Hoheitsgebiet des Kantons Basel-Landschaft betrifft – durch den Regierungsrat beschlossen. Der kantonale Richtplan ist behördenverbindlich (Art. 9 RPG) und somit in räumlichen Belangen gegenüber Gemeinde- und Kantonsbehörden anweisungsberechtigt. Die Verbindlichkeit des Agglomerationsprogramms betreffend Ziele, Massnahmen und Realisierung von Siedlungs-, Freiraum- und Verkehrsprojekten erfolgt über eine vertragliche Regelung zwischen Gemeinden, Kanton und Bund als spezifischer Bestandteil des Agglomerationsprogramms einer jeden Generation.



## 6.3 Koordinationsgebot zwischen kantonalem Richtplan und Agglomerationsprogramm gemäss Art. 17 MinVG

Gemäss Art. 17c lit. a und b MinVG können vom Bund Beiträge an Verkehrsinfrastrukturen ausgerichtet werden, wenn die Trägerschaften in einem Agglomerationsprogramm nachweisen, dass einerseits die geplanten Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden und mit den übergeordneten Verkehrsnetzen sowie der Siedlungsentwicklung gemäss kantonalen Richtplänen abgestimmt sind. Andererseits müssen die geplanten Projekte mit den kantonalen Richtplänen übereinstimmen.

Dies bedeutet konkret, dass bei der Erarbeitung der Agglomerationsprogramme einerseits keine Widersprüche zu den kantonalen Richtplänen entstehen dürfen. Andererseits müssen umgekehrt richtplanrelevante Festlegungen der Agglomerationsprogramme in die kantonalen Richtpläne einfließen, damit sie behördenverbindlich und damit beitragsberechtigt werden. Dabei sind insbesondere die Projekt-Realisierungsfristen (A-C-Horizonte aus dem Agglomerationsprogramm) mit den Koordinationsständen des kantonalen Richtplans gemäss Art. 5 RPV abzustimmen (*ARE* 2015, 76).

Faktisch wird der kantonale Richtplan alle vier Jahre mit Verkehrsmassnahmen aus dem Agglomerationsprogramm aktualisiert und/oder ergänzt, sofern die Verkehrsinfrastrukturprojekte richtplanrelevant sind. Der dafür zuständige Landrat erlässt somit nach dem Beschluss des Agglomerationsprogramms durch die politische Steuerungsgruppe der Agglo Basel und der Einreichung des Agglomerationsprogramms Basel beim Bund die nötigen Ergänzungen/Anpassungen des kantonalen Richtplans mit diejenigen Verkehrsmassnahmen, welche für die Mitfinanzierung durch den Bund relevant sind. Die Zuständigkeiten für die Verkehrsinfrastrukturprojekte bleiben aber in letzter Konsequenz vollumfänglich bei den dafür vorgesehenen kantonalen oder kommunalen Behörden.

Diese Richtplananpassungen sind zwingend erforderlich für die Mitfinanzierung der Verkehrsinfrastrukturmassnahmen des Agglomerationsprogramms bzw. für die dafür nötige Leistungsvereinbarung mit dem Bund.

## 6.4 Unterschiedliche Taktgeber

### 6.4.1 Raumkonzept

Die raumkonzeptionellen Vorgaben des Kantons sind im kantonalen Richtplan verankert (Art. 8 RPG). Diese sind auf Langfristigkeit und Planbeständigkeit ausgerichtet. Während der kantonale Richtplan auf rund zehn Jahre ausgelegt ist, wird das Agglomerationsprogramm alle vier Jahre erneuert und wirkt somit eher kurzfristig, projekt- und umsetzungsbezogen. Auch wenn das Agglomerationsprogramm bzw. sein Zukunftsbild bei der Erarbeitung des Raumkonzepts BL wegleitend war, so muss dieses aufgrund seiner spezifischen Funktion zukünftig als Konkretisierung der kantonalen Raumkonzepte verstanden werden. Seine Anpassung im vierjährigen Rhythmus sollte aufgrund der Planbeständigkeit somit inhaltlich eher geringfügig sein. Lediglich erhebliche Änderungen sind im kantonalen Richtplan bzw. im dort verankerten Raumkonzept aufzunehmen. Allerdings sollte dies nicht alle vier Jahre erfolgen müssen.

### 6.4.2 Siedlung/Landschaft

Im Bereich Siedlung hat der kantonale Richtplan Leitfunktion. Er definiert die kantonalen Rahmenbedingungen hinsichtlich Siedlungsbegrenzung, -verdichtung und -erneuerung zuhanden der Regionen und Gemeinden im Sinne der revidierten Raumplanungsgesetzgebung. In den agglomerationsprogrammrelevanten Korridoren sind unter Beachtung der kantonalen Richtpläne diejenigen Siedlungsprojekte zuhanden des Agglomerationsprogramms zu identifizieren, die agglome-

rationsrelevant sind und die Ziele von Richtplan und Agglomerationsprogramm erfüllen. Wichtig ist dabei nachzuweisen, dass die Siedlungsprojekte zu einer effizienteren Nutzung der Verkehrssysteme führen und die bestehenden und zukünftigen Verkehrsinfrastrukturen begründen. Es ist demzufolge auch nachzuweisen, dass die Siedlungsprojekte in der Summe das Verkehrssystem nicht überlasten (vgl. dazu Abb. 2).

Ähnliches gilt für Fragestellungen bezüglich Landschaft und Freiraum, der im Kontext der Verdichtung stark unter Druck ist. Der kantonale Richtplan legt die siedlungsnahen Freiräume im Massstab 1:50'000 fest und bestimmt im Wesentlichen aus einer abgestimmten, kantonalen Optik inhaltlich und räumlich deren zentrale Schutz- und Nutzungsanliegen. Mit den Projekten gemäss Agglomerationsprogramm werden kantonale und kommunale Massnahmen im Sinne der kantonalen Richtplanvorgaben gebündelt, aufeinander abgestimmt und verbindlich umgesetzt.

#### 6.4.3 Verkehr

Zur Beitragsberechtigung im Bereich Verkehr gehört gemäss Art. 17c MinVG neben der Richtplankonformität, dass die Projekte in eine Gesamtverkehrsplanung eingebunden sind. Es stellt sich die grundsätzliche Frage, ob diese nachzuweisende Gesamtverkehrsplanung auf Stufe Agglomeration Basel erfolgt oder hoheitlich über die kantonalen Richtpläne, indem die teils unterschiedlichen Interessen der Kantone auf der Plattform der Agglomeration Basel abgestimmt werden. In jedem Fall aber ist durch das Agglomerationsprogramm der Nachweis zu erbringen, dass das Gesamtverkehrssystem mit den vorgesehenen Massnahmen effizienter und nachhaltiger wird. Dazu gehört die Berücksichtigung der übergeordneten bestehenden und zukünftigen Verkehrsinfrastrukturen, die weitgehend in der Kompetenz des Bundes liegen. Weisen Infrastrukturprojekte Richtplanrelevanz auf, ist der kantonale Richtplan zwingend anzupassen. Dies bedeutet, dass für die Verkehrsplanung das Agglomerationsprogramm tendenziell taktgebende Funktion aufweist.

Dies führt zurück zur Grundsatzfrage, wie weit die Gesamtverkehrsplanung auf Stufe Agglomeration erfolgen soll. Sollen fachliche und politische Entscheidung über Verkehrsprojekte (und allenfalls damit verknüpft auch über Siedlungsmassnahmen) grundsätzlich auf Ebene Agglomeration getroffen werden oder wie heute in den Kantonen bzw. den entsprechenden Gebietskörperschaften im grenznahen Ausland? Erfolgt solche politische Entscheidungen auf Ebene Agglomeration, würden die föderalistischen Strukturen allmählich gesprengt. Die Entscheide, ob kantonale oder kommunale Infrastrukturen zweckmässig wären, würden folglich im Licht der übergeordneten Agglomeration beurteilt und auch auf dieser Ebene abschliessend entschieden. Die kantonalen und kommunalen Interessen würden zurückstehen. Die Aufnahme von richtplanrelevanten Verkehrsprojekten und Siedlungsvorgaben in den kantonalen Richtplan wäre lediglich als ein formeller Akt des Nachvollzugs zu verstehen, um die Behördenverbindlichkeit und die Gelder in den Kantonen zu sichern. Dieser Autonomieverlust der traditionellen Gebietskörperschaften zugunsten einer schlussendlich neuen funktionalen und internationalen Gebietskörperschaft mit Entscheidungsbefugnissen würde aber zweifelsohne neue gesetzliche Grundlagen bedingen, die der Souverän in den verschiedenen Ländern und auch Kantonen wohl kaum beschlösse.

Somit bleibt die zurzeit gelebte Praxis, wonach die Gebietskörperschaften ihre Interessen der Siedlungs- und Verkehrspolitik in der Plattform der Agglomeration einbringen und dort möglichst unter fachlichen Gesichtspunkten den Interessenausgleich (Priorisierung, Abstimmung und zeitliche Festlegung der Realisierung von Siedlungs- und Verkehrsmassnahmen) in und zwischen den Korridoren und Gebietskörperschaften vornehmen. Die Erarbeitung des Agglomerationsprogramms wird zum Vehikel für eine grenzüberschreitende Abstimmungstätigkeit insbesondere im Hinblick auf die Verkehrsinfrastrukturentwicklung. Die Ergebnisse der Abstimmung fliessen zurück in die Gebietskörperschaften und werden dort konsolidiert. Sie werden Grundlage für die Weiterentwicklung des Agglomerationsprogramms in der Folgegeneration. Stimmen die Regierungen der Nordwestschweizer Kantone sowie der entsprechenden ausländischen Gebietskörper-





Abb. 2 Hochhauslandschaft im Rheintal (Pratteln) vom Standort Blözen aus. Das Thema Hochhäuser wird im kantonalen Richtplan mit der Anpassung an das teilrevidierte Raumplanungsgesetz vom 15. Juni 2012 als raumbedeutsam identifiziert und deshalb thematisiert (*Regierungsrat Basel-Landschaft* 2017). Mit dem kantonalen Richtplan, sofern dieser vom Landrat so beschlossen wird, werden Anforderungen an Hochhausstandorte festgelegt und unter anderem deren Abstimmung mit historischen Ortsbildern, dem Verkehrssystem sowie städtebaulichen Randbedingungen verlangt. Wird von den kantonalen Standortanforderungen abgewichen oder übersteigt die Höhe des Hochhauses 60 m, hat die Gemeinde in einem über die Gemeindegrenzen hinweg abgestimmten, kommunalen Hochhauskonzept die Höhe und ihre Hochhausstandorte schlüssig zu begründen. Im Agglomerationsprogramm Basel stellt sich nun der Agglomeration Basel die Aufgabe, für die Gemeinden des inneren Korridors kohärente Rahmenbedingungen zur Erarbeitung eines überkommunalen Hochhauskonzepts in den entsprechenden Korridoren zu entwickeln. Diese dienen insbesondere der korridorübergreifenden Koordination (*Geschäftsstelle Agglo Basel* 2016b, 58). *Foto: Martin Huber*

schaften dem Ziel- Strategie und Massnahmenpaket zu, sind richtplanrelevante Massnahmen in den kantonalen Richtplan aufzunehmen. Der “finale” Entscheid erfolgt über den kantonalen Richtplan.

#### 6.4.4 Überkommunale Zusammenarbeit

Der Kanton Basel-Landschaft kennt bis anhin aufgrund seiner vergleichsweise geringen Grösse keine Planungsregionen. Zwar gibt es zahlreiche Verbünde von Gemeinden, die aufgrund gemeinsamer Aufträge und Probleme auch gemeinsam nach Lösungen suchen. Die Zusammenarbeit weist jeweils themenorientiert eine unterschiedliche Geometrie auf.

Im Bereich der Raumplanung ist das Thema der überkommunalen Zusammenarbeit seit geraumer Zeit virulent. In der Tagsatzung 3 “Avenir BL-Gemeinden” vom 16. Juni 2012 wurde die Charta von MuttENZ beschlossen (☺<sub>5</sub>). Darin bekennen sich die Gemeinden vor dem Hintergrund des horizontalen Finanzausgleichs zur gemeinsamen Solidarität. Sie fordern mehr Gemeinde-Autonomie und eine Stärkung ihrer Handlungsfreiheit, was gemäss *Ecoplan* (2012) ein Hindernis für eine kohärente Raumentwicklung ist. Sie verpflichten sich dem Grundsatz der “Variabilität”. Insbesondere aber denken sie in funktionalen Lebens- und Wirtschaftsräumen und vereinbaren einen institutionellen Dialog, indem sie eine Kommunikations-Plattform schaffen.

Gestützt auf diese Charta versuchten die Gemeinden an mehreren Tagsatzungen eine Geometrie der funktionalen Lebens- und Wirtschaftsräume zu entwickeln. Die Ergebnisse dieses Prozesses wurden bei der Anpassung des Kantonalen Richtplans an mehreren Veranstaltungen mit den Gemeinden weiterentwickelt und im kantonalen Raumkonzept als regionale Handlungsräume aufgenommen (vgl. Abb. 3). Auf sie wurde im kantonalen Richtplan die Bevölkerungsprognose des Bundesamts für Statistik für den Kanton heruntergebrochen (*Regierungsrat Basel-Landschaft* 2017), was Auswirkungen auf Bauzonenbedarf und -grösse in diesen Räumen hat. Damit wird der Rahmen für die regionale Siedlungsentwicklung gegeben, der leitend für die Verkehrsinfrastrukturen ist. Die funktionalen Handlungsräume werden somit allmählich zu regionalen Planungseinheiten im Kanton. Eine Arbeitsgruppe mit Kantonsvertretern und Vertretern des Verbandes Basel-landschaftlicher Gemeinden (VBLG) ist zurzeit daran, die überkommunale Zusammenarbeit zwischen den Gemeinden in Form von Regionen, aber auch das Verhältnis zwischen Kanton-Region-Gemeinde zu klären und allenfalls erforderliche Anpassungen des Raumplanungs- und Baugesetzes vorzuschlagen. Diese betreffen insbesondere auch die Klärung von regionalen Planungsinstrumenten und deren Verbindlichkeit.

Der Vergleich von Abb. 3 und Abb. 4 zeigt, dass die Korridore gemäss Agglomerationsprogramm Basel nicht mit den vorgesehenen regionalen Handlungsräumen des Kantons Basel-Landschaft gemäss Raumkonzept des kantonalen Richtplans übereinstimmen. Grosse Differenzen bestehen insbesondere im mittleren und oberen Kantonsteil. Die Korridore waren zur Erarbeitung des Agglomerationsprogramms 3. Generation, eingeführt worden, um die Top-Down-Prozesse (Zukunftsbild, Siedlungsstrategie) mit den Bottom-Up-Prozessen (Gemeinde- und Regionalentwicklung, Arealentwicklungen, Fussgänger- und Velomassnahmen) zu koppeln. Dies hatte zum Beschluss geführt, die gemeindeübergreifende Zusammenarbeit in Korridoren zu etablieren (vgl. *Fässler* 2017). Der Verein Agglo Basel wurde dabei in zweierlei Hinsicht aktiv: in organisatorischer Hinsicht durch das Anbieten dieser überkommunalen Abstimmungsplattformen, den sogenannten Korridor-Workshops, und in finanzieller Hinsicht durch die Mitfinanzierung von regionalen Studien, Konzepten, Leitbildern (*Geschäftsstelle Agglo Basel* 2016a, XI).

Zukünftig stellt sich auch hier die Frage, wo und wie die überkommunale Zusammenarbeit und Abstimmung von Siedlung und Verkehr stattfindet. Im kantonalen Richtplan, Anpassung 2016, wird die Aufgabe der regionalen Handlungsräume dahingehend definiert, dass in ihnen prioritär die überkommunale Abstimmung im Bereich Siedlung und Landschaft sowie die Abstimmung zwischen Handlungsraum und Kanton erfolgen soll. Die Funktion der Korridore gemäss Agglo-



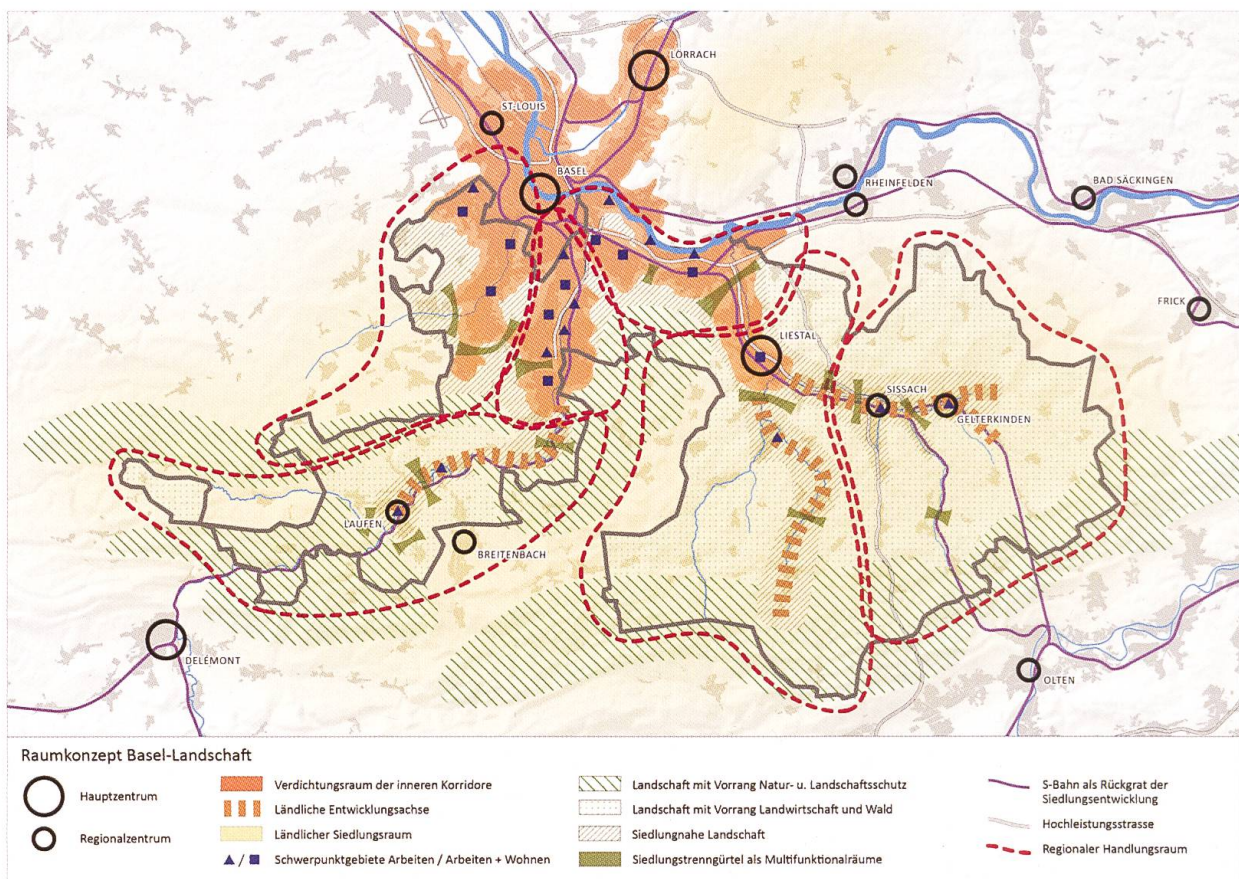


Abb. 3 Regionale Handlungsräume gemäss kantonalem Raumkonzept (*Regierungsrat Basel-Landschaft 2017*).

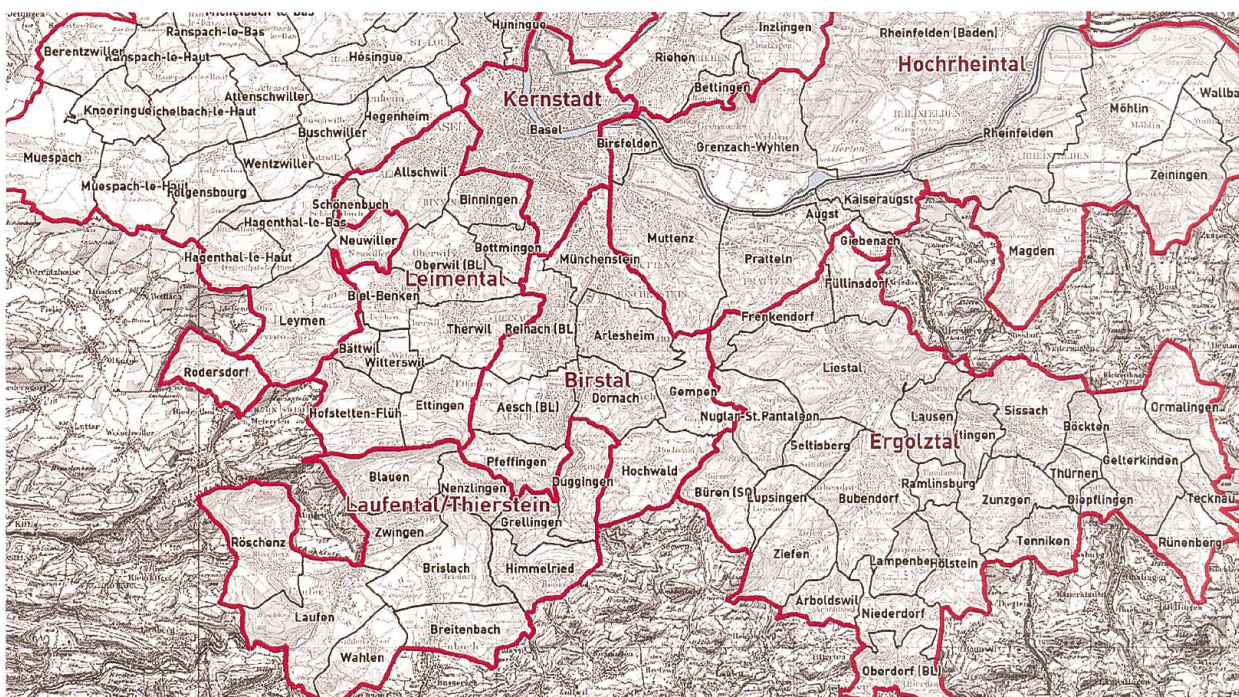


Abb. 4 Räumliche Gliederung der Agglomeration Basel in Korridore (rot umrandet) und ihre Verteilung in den Kantonen Basel-Stadt, Basel-Landschaft, Aargau und Solothurn. Die Korridore decken sich nicht überall mit den vorgesehenen regionalen Handlungsräumen des Kantons Basel-Landschaft (vgl. Abb. 3; *Geschäftsstelle Agglo Basel 2016c*, Karte 1.1).



merationsprogramm wird vermutlich dahingehend geschärft werden müssen, auf Korridorebene agglomerationsprogrammspezifische Entscheide zu treffen. Diese betreffen primär, welche Siedlungsprojekte herangezogen werden sollen, um den Ausbau oder neue Infrastrukturmassnahmen zu begründen und umgekehrt, um zu identifizieren, welcher Verkehrsinfrastrukturmassnahmen es bedarf, um die gewünschte Siedlungsentwicklung in verkehrlicher Hinsicht bewältigen zu können. Die Ergebnisse aus diesem Prozess sind anschliessend aus Sicht der Kantone, der gesamten Agglomeration sowie der Zielbilder und Strategien zu beurteilen, bevor sie Eingang ins Agglomerationsprogramm und – soweit relevant – in den Richtplan finden.

In der Praxis besteht zudem noch Verbesserungsbedarf bei der Beurteilung der Ergebnisse der Abstimmungstätigkeit in den Korridoren aus hoheitlicher und aus Agglomerationssicht.

## 7 Fazit

In der Agglomeration Basel gehen der Kanton Basel-Stadt vollumfänglich und der Kanton Basel-Landschaft zu erheblichen Teilen (über zwei Drittel der Fläche) auf. Beide Kantone sind flächenhaft eher klein und funktional in ein grösseres Ganzes eingebettet. Das Lösen der Verkehrs- und Siedlungsprobleme ist somit keine rein innerkantonale Angelegenheit, sondern kann nur in Kooperation mit den Nachbarn erfolgen.

Beide Instrumente, der kantonale Richtplan und das Agglomerationsprogramm Basel, umfassen räumliche Ziele/Konzepte, Strategien und Massnahmen, die inhaltlich weitgehend deckungsgleich sind. Der kantonale Richtplan definiert die kantonalen räumlichen Interessen, das Agglomerationsprogramm koordiniert übergeordnet abgestimmte und zu realisierende Massnahmen. Trotz unterschiedlicher Taktung der Planung, trotz unterschiedlichen Zielsetzung und Ausrichtung der Instrumente und insbesondere trotz unterschiedlicher finanzieller Wirksamkeit – es flossen und fliessen erhebliche Bundesgelder in die Agglomeration – verwischen die Funktionen der beiden Instrumente manchmal. Es ist insbesondere aus Gemeindesicht häufig nicht ganz klar, ob jeweils im Kontext des Agglomerationsprogramms Basel oder des kantonalen Richtplans gearbeitet wird.

Auch wenn im Kanton Basel-Landschaft die überkommunale Zusammenarbeit in der Raumplanung zur Zeit weder rechtlich noch inhaltlich abschliessend fixiert ist, so wurde der durch die Gemeinden angestossene Prozess der Charta von Muttenz durch das Agglomerationsprogramm finanziell alimentiert und gefördert. Denn nicht nur der Kanton, sondern auch die Gemeinden sind gefordert, über ihre Gemeindegrenzen hinauszuschauen und sinnhafte und gute Lösungen zu treffen. Der anstehende kantonale Rechtlegungsprozess zur überkommunalen Zusammenarbeit in der Raumplanung wird ebenfalls zur weiteren Klärung und Schärfung der beiden Instrumente bzw. zu deren Umgang beitragen, insbesondere hinsichtlich des Verhältnisses zwischen den funktionalen Handlungsräumen und den Korridoren gemäss Agglomerationsprogramm, die aufgrund ihrer Genese vor allem auf Nordwestschweizer Seite nicht deckungsgleich sind.






Mit dem Agglomerationsprogramm, welches aus rechtlicher Optik ein Mitfinanzierungsinstrument ist, hat der kantonale Richtplan aber zweifellos ein Instrument neben seine Seite erhalten, welches den funktionalen Raum im Fokus hat und die Wirksamkeit des kantonalen Richtplans erhöht, indem eine verbesserte Abstimmung zwischen Siedlung und Verkehr sowie zwischen den Gebietskörperschaften verlangt und sichergestellt wird. Der behördenverbindliche Rahmen des kantonalen Richtplans ermöglicht Nutzungen, primär indem er Flächen und Trassen reserviert und über generelle Planungsgrundsätze die Entwicklung steuert. Diese Funktion wird durch das anreizorientierte Agglomerationsprogramm ergänzt, welches verbindliche Zeitvorgaben für die Realisierung von Massnahmen aus einer kohärenten Planung heraus macht, verbunden mit einem

Malus-System bei Nichtrealisierung dieser Massnahmen. Der hoheitliche langfristige Blick der Richtpläne wird damit auch durch eine realisierungsbezogene und grenzüberschreitende Sichtweise der Agglomeration ergänzt.

## Literatur

- ARE 2015. *Weisung über die Prüfung und Mitfinanzierung der Agglomerationsprogramme der dritten Generation*. Bundesamt für Raumentwicklung, Bern, 1–85. Online verfügbar: [www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/weisung\\_ueber\\_diepruefungundmitfinanzierungderagglomerationsprog.1.pdf.download.pdf/weisung\\_ueber\\_diepruefungundmitfinanzierungderagglomerationsprog.pdf](http://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/weisung_ueber_diepruefungundmitfinanzierungderagglomerationsprog.1.pdf.download.pdf/weisung_ueber_diepruefungundmitfinanzierungderagglomerationsprog.pdf) [Eingesehen am 6.6.2017]
- ARE & SECO 2011. *Evaluation und Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik des Bundes – Bericht zuhanden des Bundesrats*. Bundesamt für Raumentwicklung und Staatssekretariat für Wirtschaft, Bern, 1–60.
- CEAT, Ernst Basler+Partner & INFRAS 2010. *Evaluation der Agglomerationspolitik des Bundes 2002–2009*. Bern, 1–60. Online verfügbar: [www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/evaluation\\_und\\_weiterentwicklungderagglomerationspolitikdesbundes.pdf.download.pdf/evaluation\\_und\\_weiterentwicklungderagglomerationspolitikdesbundes.pdf](http://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/evaluation_und_weiterentwicklungderagglomerationspolitikdesbundes.pdf.download.pdf/evaluation_und_weiterentwicklungderagglomerationspolitikdesbundes.pdf) [Eingesehen am 6.6.2017]
- Ecoplan 2012. *Urbane Herausforderungen aus Bundes-sicht. Ein Diskussionsbeitrag zur Weiterentwicklung der Agglomerationspolitik*. Im Auftrag von ARE & SECO, Bern, 1–61. Online verfügbar: [www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/dokumente/bericht/urbane\\_herausforderungen\\_ausbundessicht.pdf.download.pdf/urbane\\_herausforderungen\\_ausbundessicht.pdf](http://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/dokumente/bericht/urbane_herausforderungen_ausbundessicht.pdf.download.pdf/urbane_herausforderungen_ausbundessicht.pdf) [Eingesehen am 6.6.2017]
- Fässler J. 2017. Korridorprozesse des Agglomerationsprogrammes Basel. Umsetzungskatalysator des Zukunftsbildes. *Regio Basiliensis* 58(2): 115–127.
- Geschäftsstelle Agglo Basel 2016a. *Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Teil 1 – Hauptbericht*. Liestal, 1–379. Online verfügbar: [www.agglobasel.org/id-3-generation.html?file=files/theme/agglobasel/content/dokumente/g3/Hauptbericht-D-150dpi.pdf](http://www.agglobasel.org/id-3-generation.html?file=files/theme/agglobasel/content/dokumente/g3/Hauptbericht-D-150dpi.pdf) [Eingesehen am 6.6.2017]
- Geschäftsstelle Agglo Basel 2016b. *Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Teil 2 – Massnahmenband Landschaft und Siedlung*. Liestal, 1–411. Online verfügbar: [www.agglobasel.org/id-3-generation.html?file=files/theme/agglobasel/content/dokumente/g3/Massnahmenband-1-Landschaft-150dpi.pdf](http://www.agglobasel.org/id-3-generation.html?file=files/theme/agglobasel/content/dokumente/g3/Massnahmenband-1-Landschaft-150dpi.pdf) [Eingesehen am 6.6.2017]
- Geschäftsstelle Agglo Basel 2016c. *Agglomerationsprogramm Basel, 3. Generation, Teil 4 – Kartenband*. Liestal, 1–411. Online verfügbar: [www.agglobasel.org/id-3-generation.html?file=files/theme/agglobasel/content/dokumente/g3/Kartenband-150dpi.pdf](http://www.agglobasel.org/id-3-generation.html?file=files/theme/agglobasel/content/dokumente/g3/Kartenband-150dpi.pdf) [Eingesehen am 6.6.2017]
- Sandtner M. 2017. Das Zukunftsbild “Korridor+”. Eine grenzenlose Raumvision als strategische Grundlage für das Agglomerationsprogramm. *Regio Basiliensis* 58(2): 107–114.
- Schweizerischer Bundesrat 2001. *Agglomerationspolitik des Bundes, Bericht des Bundesrates vom 19. Dezember 2001*. Bern, 1–80. Online verfügbar: [www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/dokumente/bericht/agglomerationspolitikdesbundes.pdf.download.pdf/agglomerationspolitikdesbundes.pdf](http://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/dokumente/bericht/agglomerationspolitikdesbundes.pdf.download.pdf/agglomerationspolitikdesbundes.pdf) [Eingesehen am 6.6.2017]
- Schweizerischer Bundesrat 2015. *Agglomerationspolitik des Bundes 2016+. Für eine kohärente Raumentwicklung Schweiz. Bericht vom 18. Februar 2015*. Bern, 1–93. Online verfügbar: [www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/agglomerationspolitikdesbundes2016.pdf.download.pdf/agglomerationspolitikdesbundes2016.pdf](http://www.are.admin.ch/dam/are/de/dokumente/agglomerationspolitik/agglomerationspolitikdesbundes2016.pdf.download.pdf/agglomerationspolitikdesbundes2016.pdf) [Eingesehen am 6.6.2017]
- KPK 2016. *Kantonaler Richtplan. Das Herz der schweizerischen Raumplanung*. Schweizerische Kantonsplanerkonferenz, Bern, 1–22. Online verfügbar: [www.kpk-cosac.ch/dokumente/kpk-broschuere-D-2016-04-29-lowRes.pdf](http://www.kpk-cosac.ch/dokumente/kpk-broschuere-D-2016-04-29-lowRes.pdf) [Eingesehen am 6.6.2017]
- Regierungsrat Basel-Landschaft 2017. *Kantonaler Richtplan, Anpassung 2016, Landratsvorlage*. Liestal, 1–298. Online verfügbar: [www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeftsliste/geschaefts-des-landrats-juli-august-2017/vorlagen/2017-300.pdf](http://www.baselland.ch/politik-und-behorden/landrat-parlament/geschaeftsliste/geschaefts-des-landrats-juli-august-2017/vorlagen/2017-300.pdf) [Eingesehen am 6.9.2017]
- Wimmer R. 2013. Und wir bewegen uns doch. *Metron Themenheft* 29: 2–6.

## Internetverzeichnis

- 1  [www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vis356.html](http://www.admin.ch/ch/d/pore/vi/vis356.html);
- 2  [www.landschaftsinitiative.ch/die-initiative.html](http://www.landschaftsinitiative.ch/die-initiative.html)
- 3  [www.law-news.ch/2013/02/volksabstimmung-2013-revision-raumplanungsgesetz](http://www.law-news.ch/2013/02/volksabstimmung-2013-revision-raumplanungsgesetz)
- 4  [www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/medienmitteilungen/medienmitteilung-im-dienst.msg-id-52521.html](http://www.are.admin.ch/are/de/home/medien-und-publikationen/medienmitteilungen/medienmitteilung-im-dienst.msg-id-52521.html)
- 5  [www.vblg.ch/de/tagsatzungen/chartavonmutterz/](http://www.vblg.ch/de/tagsatzungen/chartavonmutterz/)



