

Zeitschrift: Tec21
Herausgeber: Schweizerischer Ingenieur- und Architektenverein
Band: 131 (2005)
Heft: 14-15: Was Zersiedlung kostet

Artikel: Raumplanungsstrategien in der engen Schweiz
Autor: Bächthold, Hans-Georg
DOI: <https://doi.org/10.5169/seals-108557>

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: 13.01.2026

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

Raumplanungsstrategien in der engen Schweiz

Die Kritik an der Raumplanung war in den letzten Monaten laut: ungebremster Bodenverbrauch, Bauen ausserhalb der Bauzone, Galmiz! Braucht die Raumplanung wirksamere Instrumente, problemorientiertere Methoden, erfolgreichere Strategien? Weniger Fixierung auf Gesetzesvollzug und Instrumente und dafür mehr strategisches Denken wären gefordert. Zum Beispiel mit Testplanungen und Wettbewerben, wie sie der Kanton Basel-Landschaft im Konflikt zwischen Güterverkehr und Siedlungsentwicklung einsetzt.

Was die Raumplanung mit den ihr zur Verfügung gestellten Instrumenten bisher für die Ordnung des Raums geleistet hat, ist bedeutend. Aber in der Konzentration auf den Gesetzesvollzug und das Zuteilen der Bodennutzung mittels Plänen zeigt sich ein Defizit: Im politischen Ränkespiel mit Akribie «Raumpläne» und Zonenvorschriften auszuhandeln für Gebiete, die dann doch nicht bebaut werden, macht keinen Sinn, bindet aber enorme Ressourcen.^{1,2} Die Probleme sind allerdings weniger im instrumentellen Mangel zu suchen als vielmehr im konzeptionellen Bereich.

Die räumliche Planung ist als Auseinandersetzung mit unserem Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum immer stärker mit der Politik verwoben. Es ist unumgänglich, Politik und Öffentlichkeit frühzeitig am Planungsprozess zu beteiligen. Raumplanung ist Trägerin einer Kultur im Umgang mit unterschiedlichen Interessen und hat langjährige Erfahrung mit der Mitwirkung der Öffentlichkeit. Dieses Potenzial ist gezielter einzusetzen.

Raumplanung muss sich stärker auf die Übersicht konzentrieren und auf das Lokalisieren von Konflikten. Diese entstehen mit den zunehmenden Ansprüchen an den knappen Raum. Wer künftige Konflikte orten und im Sinn der Vorsorge frühzeitig Lösungen anbieten kann, gewinnt an Bedeutung.

«Probleme zuerst!» als Grundsatz der Planung

Die Analyse der Raumplanung in der Schweiz zeigt, dass strategische Ansätze das raumplanerische Instrument Richtplanung prägen.³ Die Richtplanung besteht aus Grundlagen und der Raumbeobachtung, dem Konzept der räumlichen Entwicklung und dem behördlich verbindlichen Richtplan: Die Raumbeobachtung dient

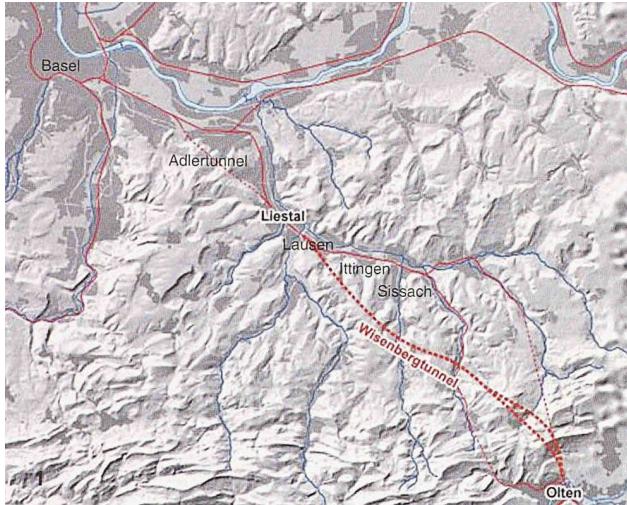
der Übersicht, greift Entwicklungen auf und ortet Konflikte im Raum. Das Konzept bestimmt in den Grundzügen die anzustrebende räumliche Entwicklung. Der Richtplan selber zeigt zu einem bestimmten Zeitpunkt den Stand der Koordination (den Stand der Problemlösung). Die Teilschritte im Lösungsprozess werden mit den Inhaltskategorien «Vororientierung», «Zwischenergebnis» und «Festsetzung» bezeichnet. Der Prozess geht von räumlichen Konflikten aus, erkennt und verortet sie in der Lagebeurteilung, führt dann vom Groben zum Detail, den Zwischenergebnissen, und setzt schliesslich die Handlungen fest.⁴

Routine und Spezialaufgaben trennen

Das Überdenken langfristiger Prozesse und ihrer Auswirkungen und das Ableiten konkreter Massnahmen lässt sich im Tagesgeschäft kaum noch bewerkstelligen. Es ist deshalb bei der kantonalen Raumplanung sinnvoll, zwischen Aufgaben zu unterscheiden, die sich im Rahmen der formellen Planungsinstrumente und -ebenen befriedigend lösen lassen, und solchen, die mit ausgewählten Verfahren anzugehen sind. Dieser Ansatz beruht auf einer Strategie, die einerseits bewusst vieles beruhigt, damit es routinemässig Schritt für Schritt bewältigt werden kann, und andererseits an wenigen Schwerpunkten – sachlich, zeitlich und organisatorisch beschränkt – wichtige und komplexe Aufgaben zu lösen versucht. Bewährt hat sich das Einsetzen einer Ad-hoc-Organisation mit einer politischen Lenkung, einem Fachgremium mit Experten und Mitarbeitenden aus den betroffenen Verwaltungseinheiten und mit begleitenden Foren wie Grundeigentüerrat und Begeleitrat, zusammengesetzt aus der Einwohnerschaft und interessierten Institutionen. Erfahrungen im Umgang mit schwierigen räumlichen Aufgaben zeigen, dass mit Testplanungen in Konkurrenz, mit Wettbewerben oder Studienaufträgen umsetzbare und konsensfähige Lösungen gefunden werden.

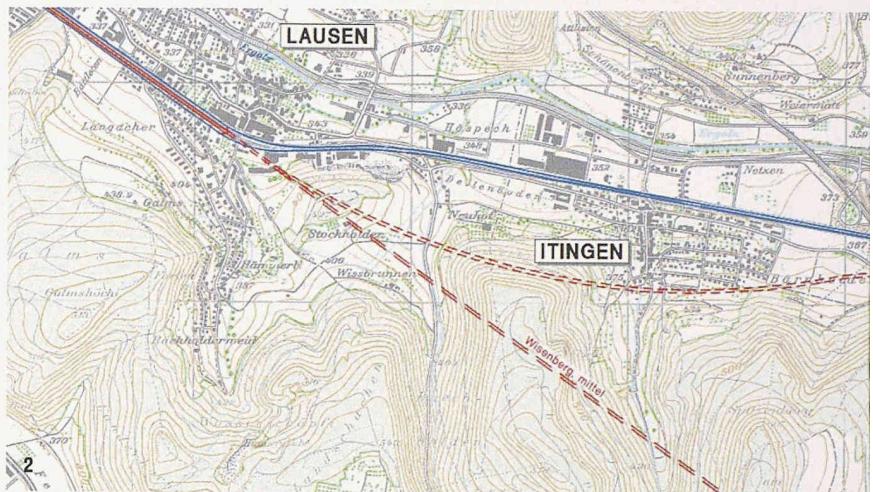
Das Fallbeispiel Basel Transit

Im «Memorandum of Understanding» haben sich die Schweiz, Deutschland, Italien und die Niederlande 2003 zur besseren Nutzung der Schieneninfrastruktur, zur Vereinfachung der Zollverfahren und gegenseitigen Zulassung von Rollmaterial und Lokführern auf einem transnationalen Nord-Süd-Schienengüterverkehrskorridor verpflichtet. Es ist davon auszugehen, dass der Güterverkehr in Zukunft wächst. Bis 2010 rechnet die EU – auf der Basis von 1998 – mit einem Anstieg des



1+2

Der Wisenbergtunnel als zweiter Juradurchstich ist ein Kernstück der künftigen (Neat-)Transitachse via Lötschberg und Gotthard. Das Nordportal ist im dicht besiedelten Ergolztal bei Lausen geplant. Für die Zulaufstrecke wurden mit Studienaufträgen Varianten entwickelt, systematisch bewertet und mit den Gemeinden diskutiert. Der Adlertunnel zwischen Basel und Liestal ist seit 2000 im Betrieb. Die Strecke östlich von Liestal kann von 4 auf 2 Spuren reduziert werden (Pläne, Bilder: Amt für Raumplanung Basel-Landschaft)



Güterverkehrs um 38 % und des Personenverkehrs um 24 %. Mit ähnlichen, wenn nicht noch höheren Werten ist für die Schweiz zu rechnen.

Basel ist das «Goldene Tor» der Schweiz. 40 % aller Ein- und Ausfuhren und über 40 % des gesamten Transits durchqueren die Nordwestschweiz. Zwei von drei Güterwagen, die auf dem SBB-Netz verkehren, benutzen entweder die Bözberg- oder die Ergolztalstrecke. Beide Linien führen durch den Kanton Basel-Landschaft. In Zahlen: Die Güterzüge beförderten 1999 rund 38 Mio. t über Bözberg- und Ergolztalstrecke, knapp doppelt so viel wie durch die Alpentunnels am Gotthard und am Lötschberg (22 Mio. t). Mit dem Bau der Basistunnels am Lötschberg (Fertigstellung 2007) und am Gotthard (Fertigstellung 2014) werden die Kapazitäten in den Schweizer Alpen massiv erhöht (auf 70 Mio. t). Der Ausbau weiterer alpenquerender Bahnlinien ist aus heutiger Sicht unwahrscheinlich.

Welche Konflikte ergeben sich daraus für die Raumentwicklung in der Nordwestschweiz? Wie werden Verkehrs- und Raumentwicklung in der Trinationalen Agglomeration Basel künftig abgestimmt und gestaltet?⁵

Regionalverkehr und Siedlungsentwicklung

Auch die Nachfrage im Regionalverkehr steigt. Experten gehen von einem Wachstum auf der Strasse von 1–2 % pro Jahr aus. In der Folge wird die Kernstadt Basel auf den Strassen in den Stosszeiten immer schwerer erreichbar. Um Attraktivität und Standortgunst der Region zu erhalten und zu verbessern, setzt der Kanton Basel-Landschaft auf den öffentlichen Verkehr und auf eine sternförmige Siedlungsentwicklung entlang den Gleisen in den Tälern. Im kantonalen Konzept der

räumlichen Entwicklung⁶ sind entsprechende Zielsetzungen und Massnahmen formuliert. Dazu gehören der bessere Zugang zur S-Bahn mit attraktiven und neuen Haltepunkten, der Ausbau der S-Bahn-Haltepunkte zu ÖV-Drehscheiben und die Verdichtung des Fahrplans auf Viertelstundentakt.

Das Ergolztal, entlang der Bahnlinie Richtung Lötschberg, zählt heute 41 000 Einwohner und 23 000 Beschäftigte. Das wäre die zehntgrösste Stadt der Schweiz – allerdings die einzige mit einem derart schlechten ÖV-Angebot. Die Züge der «Blauen Linie» (Laufental–Basel–Olten) fahren noch nicht im integralen Halbstundentakt durch die «Ergolzstadt», der «Stadtteil» Lausen kann nicht halbstündlich angebunden werden. Immer häufiger wird moniert, aus Sicht der Wirtschaft sei dem Güterverkehr auf der Schiene angesichts der zunehmenden Nachfrage gegenüber dem regionalen Personenverkehr Priorität einzuräumen. Das aber stellt den Ausbau des Regionalverkehrs im Ergolztal in Frage und damit die Zielsetzung der Siedlungsentwicklung entlang der S-Bahn-Linien. Und die Belastung der Wohngebiete durch den Bahnlärm nimmt zu.

Bahn-Engpässe und das Nadelöhr Politik

Ein neuer Jura-Durchstich soll die Voraussetzungen für einen umweltgerechten Verkehr sichern: Der Ausbau des Wisenbergtunnels (Abb.1) muss aus Sicht der Region Basel Kernelement der nächsten Ausbauetappe der Bahn werden. Es ist mit Kosten von 2 Mrd. Fr. zu rechnen. Der Entscheid über diesen Ausbau wird frühestens in 3–5 Jahren gefällt. In Diskussion sind auch Bypass-Lösungen, die den Güterverkehr vom Badischen Bahnhof Basel am deutschen Rheinufer Richtung Bözberg oder via Waldshut zum Gotthard führen würden. Erste Ideen für den Jura-Durchstich stammen aus den 1970er-Jahren. Damals waren die SBB so optimistisch, dass sie bereits das Datum der Eröffnung auf den 9. 9. 1999 festlegten. Zwischen Basel und Olten sollten durchgehend vier Gleise zur Verfügung stehen. Die ursprünglichen Pläne enthielten zwei Tunnels. Der Adlertunnel ist im Dezember 2000 eröffnet worden. Dazu kam der Wisenbergtunnel zwischen Sissach und Olten. Von Liestal bis Sissach sollten zwei neue Spuren dem bestehenden Gleispaar folgen. Der Spatenstich war für 1992 geplant. Doch die SBB hatten nicht



3

Der Wettbewerb zur Entwicklung des Bahnhofgebiets
Liestal zeigte Chancen und Risiken der Bewältigung des Engpasses auf. Die Umsetzung erfolgt über drei Quartierpläne; der erste liegt zurzeit öffentlich auf. Modell des Siegerprojekts «eurocity» von Christ & Gantenbein, Basel

4

Der Engpass im Modell: Blick auf Lausen und Liestal mit Tunnelportal (Bildmitte) und viersträgiger Zulaufstrecke. Studierende der EPFL haben neue Nutzungen im Umfeld der Bahnlinie als Chance für die Raumentwicklung vorgeschlagen («Ergolzville» 2003–04)



4

mit der betroffenen Bevölkerung gerechnet. Im Rahmen der Baugenehmigung wurden über 1000 Einsprüche eingereicht. Auch die Gemeinden Liestal, Lausen, Itingen und Sissach wehrten sich und verlangten die Verlegung der offenen Strecken in einen Tunnel. 1993 entschieden die SBB, die erste Etappe des Bahnausbau ohne den Abschnitt Basel–Olten (Ausnahme Adlertunnel) auszuführen.

Wie ist nun mit dieser Ausgangslage planerisch umzugehen? Mit Blick auf den Richtplan des Kantons Basel-Landschaft, der zurzeit erarbeitet wird, stellt sich die Frage nach der Siedlungsentwicklung im Ergolztal – wo insbesondere zwischen Liestal und Sissach heute lediglich zwei Spuren zur Verfügung stehen. Der Engpass wird im Bahnhof Liestal zu massiven Konflikten führen (Abb. 3 und 4). Lösungen sind gesucht; ein Planeintrag genügt in Anbetracht der bisherigen Entwicklung und der fehlenden Akzeptanz der Bevölkerung nicht.

Mit Testplanungen zu Lösungsansätzen

Der Kanton Basel-Landschaft hat zusammen mit den SBB einer Planergemeinschaft einen Auftrag im Umfang von 180 000 Fr. zur Entwicklung und Beurteilung von unterschiedlichen Linienführungen erteilt. Die Vorgehensweise und die Kriterien wurden mit den Gemeinden im Planungsperimeter intensiv diskutiert. Als Ergebnis liegt ein Vorschlag für eine Linienführung mit einem langen Wisenbergtunnel mit einem Portal südlich von Liestal vor. Auf die Tieflage der Bahn in Liestal wird verzichtet.

Regierung und Parlament des Kantons unterstützen diese Lösung, die auch von allen Gemeinden mitgetragen wird – ausser von Liestal, wo grosse Vorbehalte

gegen die à-Niveau-Lage bestehen. Mitte 2003 wurde ein Ingenieurbüro vom Amt für Raumplanung mit einer weiteren Studie beauftragt mit dem Ziel, technische Handlungsspielräume zwischen einer reinen à-Niveau-Linienführung und einer Teilabsenkung im Raum Liestal auszuloten und die jeweiligen technischen, lärmsschützerischen und städtebaulichen Konsequenzen zu beurteilen, wobei die à-Niveau-Lage des Bahnhofs Liestal vorgegeben ist.

Wettbewerb Entwicklung Bahnhofgebiet Liestal

Bahnhöfe und ÖV-Haltestellen sind heute Brennpunkte der räumlichen Entwicklung und entscheidende Schnittstellen zur Abstimmung zwischen Verkehrs- und Siedlungsentwicklung. 2001 wurde – aufgrund der erkannten Engpasssituation – mit einem Wettbewerb für das Bahnhofgebiet ein Anlass gesucht, um die unterschiedlichen Haltungen im Bezug auf die Gleislage abzuwagen. Die Teilnehmenden hatten die anspruchsvolle Aufgabe, beide Optionen, Gleislage à Niveau bzw. Tieflage, zu beachten und für einen nicht vor fünf Jahren zu erwartenden Grundsatzentscheid offen zu halten.

Auftraggeberin war die Planungsgemeinschaft «Bahnhofgebiet Liestal», zusammengesetzt aus Kanton, Gemeinde, SBB und der Basellandschaftlichen Kantonalbank. Federführung und Administration für den Ideenwettbewerb im selektiven Verfahren mit nachfolgendem Studienauftrag lagen beim kantonalen Amt für Raumplanung. Die Jury stellte abschliessend einstimmig fest, dass das Verfahren, an dem alle wesentlichen Interessengruppen beteiligt waren, in seiner Zweistufigkeit zu einem überzeugenden Ergebnis und zu neuen Erkenntnissen geführt hat. Eine besonders wichtige Erkenntnis: Die empfohlene städtebauliche Entwicklung des Bahnhofbereichs kann auch unabhängig vom Entscheid über Hoch- oder Tieflage der Bahn realisiert werden. Die Wettbewerbsresultate sind Anlass für den weiterführen-

den Dialog und Entscheidungsgrundlage für die planerischen Aufgaben von Kanton und Gemeinden.

Schlüsseldisziplin im engen Raum

Raumplanung ist eine Schlüsseldisziplin für die Entwicklung der dicht besiedelten Schweiz, und sie wird zur grossen Chance, wenn sie Methodik und Methoden so einsetzt, dass sie ein Instrument zur Entwicklung und Mehrung von Möglichkeiten werden. Mit dem Grundsatz «Probleme zuerst» wird die Raumplanung ihre Bedeutung wieder gewinnen und zum Erfolg kommen. Vor allem gilt es aufzuzeigen, dass die Standorte und Verkehrsachsen in Zukunft betrieben werden können, dass sie verkehrsmässig funktionieren und für die Umwelt vertretbar sind. Nur so finden Entwicklung und Wachstum noch Akzeptanz, kommt die Planung durch das Nadelöhr der Politik. Mit Testplanungen sind Nutzungs- und Gestaltungsvarianten zu entwerfen, Handlungsspielräume auszuloten und attraktive Bilder und Visionen zu erzeugen. Entscheidend wird in Zukunft auch die Etablierung eines Gebietsmanagements sein.

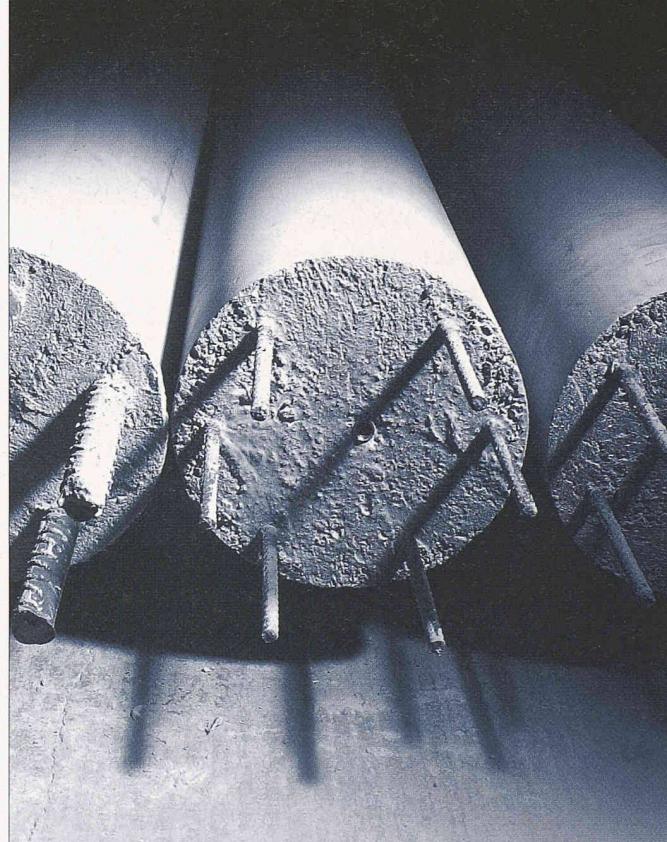
Auch Aus- und Weiterbildung haben zentrale Beiträge zu leisten. Die Raumplanung muss strategischer denken lernen. Sie muss sich mit den aktuellen und noch stärker mit den künftigen Problemen befassen. Dazu bedarf es der Übersicht über Raum und Trends. Nötig sind auch klare Zielvorstellungen – im Sinn der Grundzüge der räumlichen Entwicklung – oder Leitplanken. Aber: Der Raumplanung kommt nur dann eine Schlüsselrolle zu, wenn es gelingt, Handlungen zu bewirken. Für die Massnahmenplanung kann auf die bekannten Strategien zurückgegriffen werden. Umsetzbare und konsensfähige Lösungen lassen sich mit Testplanungen in Konkurrenz entwerfen und im Dialog mit geeigneten Organisationsformen, zumeist Ad-hoc-Organisationen, weiterentwickeln und umsetzen. Die vorhandenen Instrumente lassen sich auf dieser Basis problemorientierter und gezielter einsetzen.

Hans-Georg Bächtold, Leiter Amt für Raumplanung
Basel-Landschaft, 4410 Liestal
hans-georg.baechtold@bud.bl.ch

Literatur

- 1 Dies ergab eine Umfrage im Rahmen des 30-Jahr-Jubiläums der schweizerischen Kantonsplanerkonferenz. Vgl. Bächtold Hans-Georg (2002): 30 Jahre Kantonsplanerkonferenz Schweiz KPK. 30 Jahre Auseinandersetzung mit dem Lebens-, Wirtschafts- und Naturraum Schweiz, Hrsg.: Vorstand der Kantonsplanerkonferenz (KPK).
- 2 Bächtold Hans-Georg (2002): Zur Aus- und Weiterbildung in Raumplanung. Ergebnisse einer Umfrage bei den schweizerischen Raumplanungsfachstellen. In: DISP 148, Nr. 1/2002, S. 29–32.
- 3 Die Strategien der Raumordnung Schweiz gehen nicht von einem festgefügten Leitbild des Siedlungs- und Landschaftsraumes Schweiz aus, das zu einem bestimmten Zeitpunkt Realität werden soll. Sie bilden vielmehr ein in sich abgestimmtes Bündel von Leitsätzen für ein zielgerichtetes Handeln des Bundes im Rahmen seiner raumwirksamen Aufgaben (Bundesamt für Raumplanung [BRP] 1996, Grundzüge der Raumordnung Schweiz, Bern).
- 4 Begriffsgeschichtlich betrachtet, umfasst die Strategie auch die ausgelösten Handlungen: «Strategie ist die Kunst des Handelns unter dem Druck der schwierigen Bedingungen» (Helmut von Moltke), zit. nach A. Stahel: Klassiker der Strategie, Zürich 2003.
- 5 Das gleiche Prinzip der Vorgehensweise gelangte bei verschiedenen weiteren Projekten in der Trinationalen Agglomeration Basel zur Anwendung. Namentlich bei den Projekten Salina Raurica (vgl. tec21 1-2/2004), Dreispitz sowie Parklandschaft und Sportstadt St. Jakob.
- 6 Regierungsrat Basel-Landschaft: Konzept räumliche Entwicklung Kanton Basel-Landschaft, Amt für Raumplanung, Liestal 2003.

Rückstand aufs Bauprogramm?



Nicht mit uns.

Denn wir berechnen und liefern Ihre
Stützen, just in time. Vorfabriziert, nach
Mass, in bester Qualität. Brun macht's:
Festes für flüssiges Bauen.

Brun-Stützen



ELEMENTWERK BRUN AG
MOOSHÜSLISTRASSE
CH - 6032 EMMEN
Tel. +41 41 269 40 40
Fax +41 41 269 40 41
E-Mail: mail@brunag.ch
www.brunag.ch

Wann beginnt uns die Raumplanung zu interessieren?

Seit 70 Jahren beklagen Architekten und Planer, dass die Siedlungsentwicklung nicht kontrolliert, vernünftig, rational und nach fachlichen Kriterien abläuft. Zwar haben wir seither die Zonenplanung eingeführt, aber immer noch wuchert die Besiedlung chaotisch. Das verursacht enorme Erschliessungskosten, die die Allgemeinheit zu bezahlen hat, führt zu unpraktischen und hässlichen Siedlungen und zerstört obendrein noch Kulturland, Landschaft und Ökosysteme.

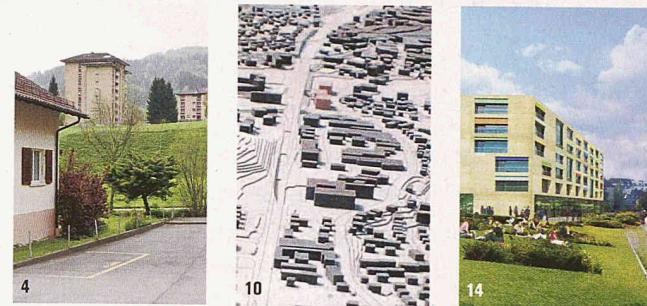
Die BSA-Studie «Städtebau in der Schweiz» von Camille Martin und Hans Bernoulli forderte 1929 als Voraussetzung für eine vernünftige Siedlungsentwicklung die Kommunalisierung des Bodens durch systematische Bodenkäufe der Gemeinden. Das war durchaus nicht nur eine linke Position. Auch Bürgerliche sahen in der privaten Verfügungsgewalt über den Boden einen Systemfehler. Als nicht vermehrbares Gut sollte Boden wie Luft und Wasser allgemeines Gut sein. Armin Meili, Direktor der Landi 1939, forderte als FDP-Nationalrat bis Ende der 1950er-Jahre eine Kommunalisierung des Bodens. Er konnte sich dabei auf den in Genf lehrenden liberalen Ökonomen Wilhelm Röpke berufen, der dem Freisinn in den Nachkriegsjahren die theoretischen Grundlagen lieferte. Die Stadt Zürich und auch andere Städte handelten nach diesem Prinzip. Heute werden in Zürich die allerletzten der in der Zwischenkriegszeit angelegten Landreserven mit Wohnungen überbaut.

1943 wurde die Vereinigung für Landesplanung (VLP) gegründet. Die Klagen fanden langsam Gehör. Einzelne Gemeinden liessen Ortsplanungen und Zonenpläne erstellen. An der ETH entstand das Institut für Orts-, Regional- und Landesplanung (ORL). 1969 verankerte die Schweiz Raumplanung als Pflicht in der Bundesverfassung. Staatliche Bodenkäufe gab es nun vor allem für Verkehrsprojekte. Eine rationellere Siedlungsplanung scheiterte immer wieder am Grundrecht der Eigentumsgarantie und am Föderalismus: Jede Gemeinde will ihr eigenes Industriequartier und ihren eigenen Villenhügel haben, jeder Kanton dem andern Investoren und Steuerzahler abjagen. In den 1970er-Jahren gab es Proteste gegen den Landverschleiss vor allem durch neue Straßen. Dann gewöhnten wir uns daran, dass jede Sekunde 1 m² Schweiz überbaut wird.

Heute aber promoten Planer, Gemeinden und Bundesämter endlich die Verdichtung nach innen auf Industriebrachen. Längst ist Kommunalisierung des Bodens kein Thema mehr; der Ruf der Zeit heisst Kooperation mit allen Beteiligten, Integration der Betroffenen, Moderation von Interessen. Beispielsweise im Baselbiet, wo sich Güterverkehr und Siedlungspolitik in die Quere kommen (S. 10).

Wächst also das Bewusstsein für die Endlichkeit der freien Fläche endlich? Deuten etwa die Reaktionen auf den Fall Galmiz darauf hin? Wenn man durchs Land fährt, sieht es nicht danach aus. Das Verbauen grüner Wiesen scheint weiterzugehen wie eh und je. Der Hinweis auf die immensen Folgekosten (S. 4) ist zwar nicht neu, aber gut und immer wieder nötig – vor allem in einer Zeit, in der überall gespart wird. Er dürfte umso eher wirken, wenn er von möglichst vielen guten Beispielen attraktiv verdichteter Lebensräume in Zentren begleitet würde.

Ruedi Weidmann, weidmann@tec21.ch



4 Siedlungsentwicklung in der Kostenfalle

| *Fred Baumgartner* | Die Siedlungsentwicklung der letzten Jahrzehnte war ein Wachstum in die Fläche. Große Reserven innerhalb des Siedlungsgebiets bleiben ungenutzt. Eine Siedlungsentwicklung nach innen kann zu einem haushälterischen Umgang mit den öffentlichen Finanzen beitragen.

10 Raumplanungsstrategien in der engen Schweiz

| *Hans-Georg Bächtold* | In der Raumplanung ist weniger eine Fixierung auf Gesetzesvollzug und Instrumente als strategisches Denken gefordert. Zum Beispiel mit Testplanungen und Wettbewerben, wie sie der Kanton Basel-Landschaft im Konflikt zwischen Güterverkehr und Siedlungsentwicklung einsetzt.

14 Erlenmattquartier in Basel

| *Philippe Cabane* | Nachdem Basels Stimmbevölkerung Ja zur Umzonung des ehemaligen Deutschen Bahnareals gesagt hat, können nun die 700 Wohnungen gebaut werden. Fragen der Qualitätssicherung des Prozesses, der Kosten und der Architektur stehen nun im Vordergrund.

18 Wettbewerbe

| Neue Ausschreibungen und Preise | Wohnüberbauung Lienhof, Zürich | Dementenstation für das Alterszentrum Obere Mühle, Lenzburg | Garten für Verliebte in Meran |

24 Magazin

| Raumentwicklungsbericht 2005 | Grundbuch wird öffentlicher | Temporeduktion für bessere Luft | Ausstellung: Auf nach China | In Kürze |

28 Aus dem SIA

| D 0204 zum Vergabewesen bei Baubehörden gestreut | Kurse: Vertragsnorm 118 in der Praxis; SIA 112/1: Nachhaltiges Bauen – Hochbau |

30 Produkte

| Waschtisch-Exklusivprogramm | Trockene Mauern ohne Chemie | VectorWorks: neue Version | leGrill.ch: multifunktional und innovativ |

38 Veranstaltungen