



An den Grossen Rat

21.5837.04

BVD/P215837

Basel, 4. März 2026

Regierungsratsbeschluss vom 3. März 2026

Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Regionales Logistikflächenkonzept»

Der Grosse Rat hat an seiner Sitzung vom 11. September 2024 den nachstehenden Anzug Hettich und Konsorten stehen gelassen und dem Regierungsrat zum Bericht überwiesen:

«An Deutschland und Frankreich grenzend und mit dem EuroAirport und den Schweizerischen Rheinhäfen als internationale Drehscheibe für Personen und Waren ist die Region Basel der wichtigste Logistikhub der Schweiz. Am Standort Basel - dem eigentlichen Tor zur Schweiz – werden jährlich rund 7.2 Milliarden Tonnen an Waren umgeschlagen. Dies sind ca. 30 Prozent der gesamtschweizerischen Umschlagsmenge. Mit 12'000 Beschäftigten, 810 Betriebsstätten und 1.9 Milliarden Franken Bruttowertschöpfung pro Jahr ist die Logistik eine der beiden Leitbranchen der Region. Als Anbieterin von wichtigen Querschnittsdienstleistungen und Trägerin einer leistungsfähigen Güterverkehrsinfrastruktur ist die Transport- und Logistikbranche zudem ein bedeutender Standortfaktor für den Werkplatz Basel.

Bedauerlicherweise kann die Logistik in Basel dennoch nicht auf uneingeschränkte politische Unterstützung zählen. Insbesondere die Flächenkonkurrenz bereitet der Branche gemäss dem aktuellen Regionalen Güterverkehrskonzept Basel Schwierigkeiten. Für die Ver- und Entsorgung der Stadt benötigt die Logistikbranche möglichst nahe an der Stadt bzw. der Agglomeration Verkehrs-, Lager- und Umschlagflächen. Dieser Flächenbedarf steht jedoch in Konkurrenz zur enormen Nachfrage durch weitere Anspruchsgruppen. Die Wertschöpfung der Logistikbranche pro Quadratmeter ist im Vergleich zu anderen Branchen eher niedrig, was es der Branche erschwert, hohe Preise für städtische Flächen zu zahlen. Stehen die notwendigen Flächen nicht zur Verfügung, wird die Logistik vor die Tore der Stadt und darüber hinaus verdrängt. Die daraus resultierenden längeren Transportwege haben tendenziell eine verminderte Qualität der Logistikdienstleistungen sowie gleichzeitig eine Verkehrszunahme zur Folge. Damit werden Strasse und Schiene, welche bereits jetzt unter Druck stehen, zusätzlich belastet. Zudem kann die Logistik dadurch ihre für die Gesamtwirtschaft wichtigen Querschnittsdienstleistungen nicht mehr optimal erbringen.

Um dieser Diskrepanz zwischen den hiesigen Rahmenbedingungen und der Bedeutung der Branche für die Region entgegenzutreten, werden dringend Massnahmen benötigt. Entsprechend den Empfehlungen des Regionalen Güterverkehrskonzepts Basel müssen genügend Flächen für die Logistik gesichert werden. Die Motionäre fordern, dass dies mittels eines Logistikflächenkonzepts geschieht. Andere Gebietskörperschaften verfügen bereits über ein solches Instrument - so etwa die Region Hannover. Ziel eines Logistikflächenkonzeptes ist es, einen Gesamtüberblick der potenziellen Logistikflächen zu erstellen, die Entwicklungsperspektiven der Branche zu analysieren und sicherzustellen, dass die Bedürfnisse der Logistik in der Raum- und Richtplanung sowie insbesondere der Arealentwicklung miteinbezogen werden. Die Motion wird gleichlautend auch im Landrat eingereicht werden.

Die Motionäre fordern konkret, dass mittels eines Konzepts aufgezeigt wird, wie Flächen in ausreichender Menge und Qualität langfristig für die Logistik gesichert werden können. Da es sich bei der Region Basel um einen kantonsübergreifenden funktionalen Raum handelt, fordern die Motionäre zudem, dass das Logistikflächenkonzept in Kooperation mit dem Kanton Basel-Landschaft sowie unter Einbezug der Gemeinden der beiden Kantone ausgearbeitet wird. Auch die entsprechenden (Branchen-)Verbände sind in den Prozess aktiv einzubeziehen.

Daniel Hettich, Nicole Strahm, André Auderset, Luca Urgese, Andreas Zappalà, Lorenz Amiet, Olivier Battaglia»

Wir berichten zu diesem Anzug wie folgt:

1. Ausgangslage

1.1 Stand des parlamentarischen Geschäfts

Der Anzug wurde ursprünglich als Motion eingereicht. Nach dem ersten Bericht des Regierungsrats hat der Grosse Rat ihn im Juni 2022 als Anzug überwiesen. Die gleichlautende Motion «Regionales Logistikflächenkonzept» (2022/50) von Balz Stückelberger wurde analog dazu als Postulat an den Regierungsrat Basel-Landschaft überwiesen. Der Regierungsrat beantragte am 12. Juni 2024 dem Grossen Rat mit einem Zwischenbericht, den Anzug stehen zu lassen.

In seinen bisherigen Berichten hat der Regierungsrat aufgezeigt, dass er einen Grossteil der Forderungen bereits als erfüllt betrachtet. Mit dem Bau des trimodalen Terminals Basel Nord, dem neuen Hafenbecken 3 sowie der Weiterentwicklung der City-Logistik-Funktionen auf dem Areal Wolf leistet Basel bereits heute einen wichtigen flächenmässigen und infrastrukturellen Beitrag zu einer zukunftsfähigen Logistik in der Region.

Der Regierungsrat beurteilt eine weitergehende und eigentümergebundene Festlegung von Flächen für bestimmte Branchen in der Nutzungsplanung kritisch. Eine solche Vorgabe würde stark in die Eigentumsrechte eingreifen und langfristig die Handlungsspielräume in der Areal- und Stadtentwicklung einschränken.

Der Regierungsrat anerkennt jedoch die grosse Bedeutung einer funktionierenden Logistik und hat bereits konzeptionelle und raumplanerische Massnahmen für eine zukunftsfähige Logistik in der Region Basel ergriffen. Im Zwischenbericht von 2024 informierte er darüber, dass ein Projekt «Trinationale Logistikstrategie» gestartet wurde. Dieses umfasst neben den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft (teilweise) auch funktional mit Basel verbundene Teile der Kantone Aargau und Solothurn sowie des Landkreises Lörrach und der Saint-Louis Agglomération. Für dieses Projekt wurde eine gemeinsame Projektorganisation geschaffen, bestehend aus der Geschäftsleitung des Aggloprogramms Basel, Vertretenden der Standortförderung und Ämtern der Raumplanung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft sowie der Handelskammer beider Basel. Der Auftrag wurde an einen externen Fachspezialisten mit ausgewiesener Logistikexpertise vergeben. Inzwischen wurde die Studie «Grundlagen für eine trinationale Flächenstrategie Logistik» (nachfolgend «TLS-Studie» genannt) abgeschlossen. Ihre Ergebnisse bilden die Grundlage für die vorliegende Beantwortung des Anzugs (vgl. Ziffer 2).

Der vorliegende Bericht entstand in enger Abstimmung mit dem Kanton Basel-Landschaft und wird gleichzeitig mit dem Bericht des Regierungsrats Basel-Landschaft zum gleichlautenden Postulat Balz Stückelberger veröffentlicht.

1.2 Bedeutung der Region Basel aus Sicht der Logistik

Der Raum Basel spielt für die Logistik eine zentrale Rolle: Die Region ist aus Verkehrs- und Transportperspektive sowohl das Tor zur Schweiz als auch das Tor zur Welt. Dank der ausgezeichneten Anbindung an alle Verkehrsträger (Strasse, Schiene, Luft mit dem EuroAirport und Wasser mit den Schweizerischen Rheinhäfen) und ihrer leistungsfähigen Infrastruktur ist die Region Basel eine bedeutende Logistikdrehscheibe für die gesamte Schweiz. Rund 40%¹ der schweizweiten Importe gelangen über Basel ins Land. Zudem führt der Nord-Süd-Transitverkehr über Basel und das Baselbiet.

Der gemeinsame Wirtschaftsbericht der Kantone Basel-Stadt, Basel-Landschaft und Jura 2020² zeigt, dass sich Basel-Stadt und die angrenzenden Gebiete des Kantons Basel-Landschaft zunehmend zu einem «Premiumstandort» mit sehr hohen Standortkosten entwickeln. Diese hohen Preise spiegeln die Attraktivität des Standorts wider und sind vor allem ein Ergebnis von Angebot und Nachfrage. Gleichzeitig hat dies zu Veränderungen in der Branchenstruktur geführt, unter anderem zu einem Beschäftigungsrückgang in der Logistik. Für Unternehmen mit geringen Margen, wie Transport- und Lagerbetriebe, sind die hohen Standortkosten kaum tragbar. Viele verlagern ihre Standorte deshalb in periphere Regionen mit tieferen Bodenpreisen und guter Erschliessung. Diese Entwicklung hat sich in den letzten Jahren weiter verstärkt.

Die Logistik ist mit hohen Verkehrsaufkommen sowie Lärm- und Abgasemissionen verbunden. Dies führt dazu, dass reine Logistiktutzungen (Güterverteilung, Lagerung, Transport) in kommunalen Nutzungsplänen der Baselbieter Gemeinden zunehmend ausgeschlossen werden. Dies betrifft sogar Standorte, die grundsätzlich gut geeignet wären, etwa in Autobahnnähe und ohne Durchfahrt durch Wohngebiete. Gleichzeitig steigt der Druck durch andere Nutzungen wie Wohnen, Freizeit oder andere Wirtschaftsbranchen.

Für die Diskussion dieses Vorstosses ist es wichtig, die verschiedenen Typen und Funktionen der Logistik zu unterscheiden. Die Anzugstellenden haben insbesondere den Ver- und Entsorgungsaspekt in urbanen Räumen hervorgehoben. Dafür braucht es Verkehrs-, Lager- und Umschlagflächen, die möglichst nahe an der Stadt oder der Agglomeration liegen. In Fachkreisen spricht man hierbei von Ballungsraum-Logistikstandorten. Sie dienen vor allem der Ver- und Entsorgung der urbanen Zentren und sind auf die Feinverteilung im Nahbereich ausgerichtet, häufig mit zeitkritischen oder temperaturempfindlichen Gütern, sowie Kurier-, Express- und Paketdienste (KEP). Im Mittelpunkt steht ein kleiner, gut erreichbarer Distributionsradius von rund fünf bis 30 Kilometer. Dieses Segment hat sich durch den Onlinehandel und veränderte Konsumgewohnheiten stark verändert und wird sich auch zukünftig dynamisch weiterentwickeln.

Daneben gibt es weitere Typen von Logistikstandorten: Gateway-Standorte, industrielle Logistikstandorte, Netzwerk-Logistikstandorte und zentrale Logistikstandorte. Bei ihnen stehen internationale oder schweizweite Funktionen im Vordergrund, meist mit grossen Flächenbedürfnissen und ohne engen Bezug zur lokalen Versorgung. Die dafür wichtigen Infrastrukturen – nämlich die Rheinhäfen in Basel, Birsfelden und Muttenz, der Güterbahnhof Wolf, das Gateway Basel Nord und der Rangierbahnhof in Muttenz – sind in den Richtplänen der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft als Standorte für national und international ausgerichtete Logistiktutzungen gesichert. Ausserdem ist der EuroAirport in beiden kantonalen Richtplänen entsprechend verankert.

1.3 Zusammenarbeit der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft arbeiten in der Raumplanung sowie in der Wirtschafts- und Standortförderung eng zusammen. Neben der im Bundesgesetz zur Raumplanung (RPG) vorgeschriebenen Koordination zwischen Gemeinden und Kantonen im Rahmen der Richtplanung bestehen in der Region auch spezifische Gefässe für die gemeinsame Planung. Dazu

¹ Logistikcluster Region Basel: [Facts & Figures](#) (aufgerufen am 19.11.2025)

² [Gemeinsamer Wirtschaftsbericht der Kantone BS, BL und JU, 2020](#)

gehört insbesondere das Agglomerationsprogramm Basel. Der Verein AggloBasel koordiniert die nachhaltige, grenzüberschreitende Raum-, Siedlungs- und Verkehrsplanung der Kantone Basel-Landschaft, Basel-Stadt, Aargau und Solothurn gemeinsam mit der Saint-Louis Agglomération (SLA) sowie dem Landkreis Lörrach bzw. dem Regionalverband Hochrhein-Bodensee (RVHB).

Beide Kantone verfolgen die in den Vorstössen angesprochene Themen weiterhin aktiv innerhalb dieser bestehenden Koordinationsgefässe.

1.4 Flächen für die Logistik in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft

Die Regierungsräte der beiden Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft wissen um die Herausforderung, im dicht besiedelten Raum der Region Basel geeignete Flächen für die Logistik zu finden. Entsprechend haben die Kantone in den vergangenen Jahren auf verschiedenen Planungsebenen und zusammen mit unterschiedlichen Partnern an Grundlagen und Konzepten für die Logistik gearbeitet:

- Die Bau-, Planungs- und Umweltschutzdirektorenkonferenz (BPUK) hat 2018 in einer gross angelegten Studie schweizweit «Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung»³ identifizieren lassen. Der Schlussbericht dieser Untersuchung liefert den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft sehr gute Planungsgrundlagen bezüglich potenzieller Logistikflächen. Gemäss Analyse hat der Kanton Basel-Stadt zwar im Verhältnis zur logistischen Bedeutung relativ wenige, aber grosse Flächen überkantonaler Bedeutung. Im Kanton Basel-Landschaft finden sich eine ausreichende Anzahl an potenziell geeigneten Flächen für überkantonale Logistikstandorte⁴, wobei zu berücksichtigen ist, dass die Verfügbarkeit der Flächen infolge aktueller Nutzungen und Bebauung beschränkt ist (BPUK 2018, S. 55). Die Flächen sind alle sehr gut an das Schienengüterverkehrsnetz angeschlossen.
- Die gemeinsame Anschlussgleiserhebung der Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft (2019)⁵ zeigt, dass das Nutzungspotenzial der Bahnanschlüsse von den Strategien der verladenden Industrie und von der regionalen Marktsituation abhängt. Die Anlagen sind immer im Kontext des gesamten Güterverkehrs einer Region zu betrachten. Dabei besteht ein unterschiedlicher Handlungsbedarf je nach Charakteristika des Anschlusses. Während Anlagen mit einem hohen Aufkommen – z. B. Bedienpunkt Schweizerhalle – langfristig als gesichert gelten, werden Anlagen mit einem mittleren bis kleinen Aufkommen als kritisch eingestuft (kleinere Gütermengen, hoher Aufwand für Rangierarbeiten aufgrund ungünstiger Parzellierung). Gleichzeitig bestehen zahlreiche Anschlussgleisanlagen mit Kapazitätsreserven (BDV BS & BUD BL 2019, Kapitel 6).
- Die Entwicklungsperspektiven der Branche wurden 2020 im «Regionalen Güterverkehrskonzept Basel»⁶ analysiert, das im Rahmen des Agglomerationsprogramms Basel initiiert und gemeinsam mit dem Logistikcluster Region Basel erarbeitet wurde. Diese trinationale und multimodale Gesamtsicht diente als Grundlage für das Thema Güterverkehr im Agglomerationsprogramm sowie für weitere Planungsinstrumente (Mobilitätsstrategie BS; in Erarbeitung; Mobilitätsstrategie BL, Gesamtüberprüfung Richtplan BL, Teil Verkehr).
- Im Zug der von der Handelskammer beider Basel initiierten «Gesamtschau der Wirtschaftsflächen in der Region Basel»⁷ wurde den Logistikflächen und der diesbezüglichen interkantonalen Kooperation besondere Aufmerksamkeit geschenkt. Eine Karte im Schlussbericht von

³ BPUK (2018). Logistikstandorte von überkantonaler Bedeutung, Schweizweite Potenzialanalyse. Zürich: Rapp Trans AG.

⁴ Flächen von überkantonaler Bedeutung müssen folgende Bedingungen erfüllen: Fläche > 50'000m² und Erfüllungsgrade aus Sicht Planung und aus Sicht Markt (Durchschnitt) > 65% (65%, in Kantonen mit geringer Anzahl potentieller Flächen wurden auch tiefere Erfüllungsgrade bis 60% verwendet) (BPUK 2018, S.16).

⁵ BDV BS & BUD BL (2019). Inventar der Anschlussgleisanlagen in den Kantonen Basel-Stadt und Basel-Landschaft. Zürich: EBP Schweiz AG.

⁶ AGGLO Basel (2020). Regionales Güterverkehrskonzept Basel. Bern: Infras AG.

⁷ Studie nicht öffentlich publiziert; liegt mitwirkenden Organisationen und Kantonen vor.

November 2020 zeigt die «Kerngebiete Logistik, Recycling, Energie» für die Kantone Basel-Stadt und Basel-Landschaft auf (vgl. Abbildung 1).

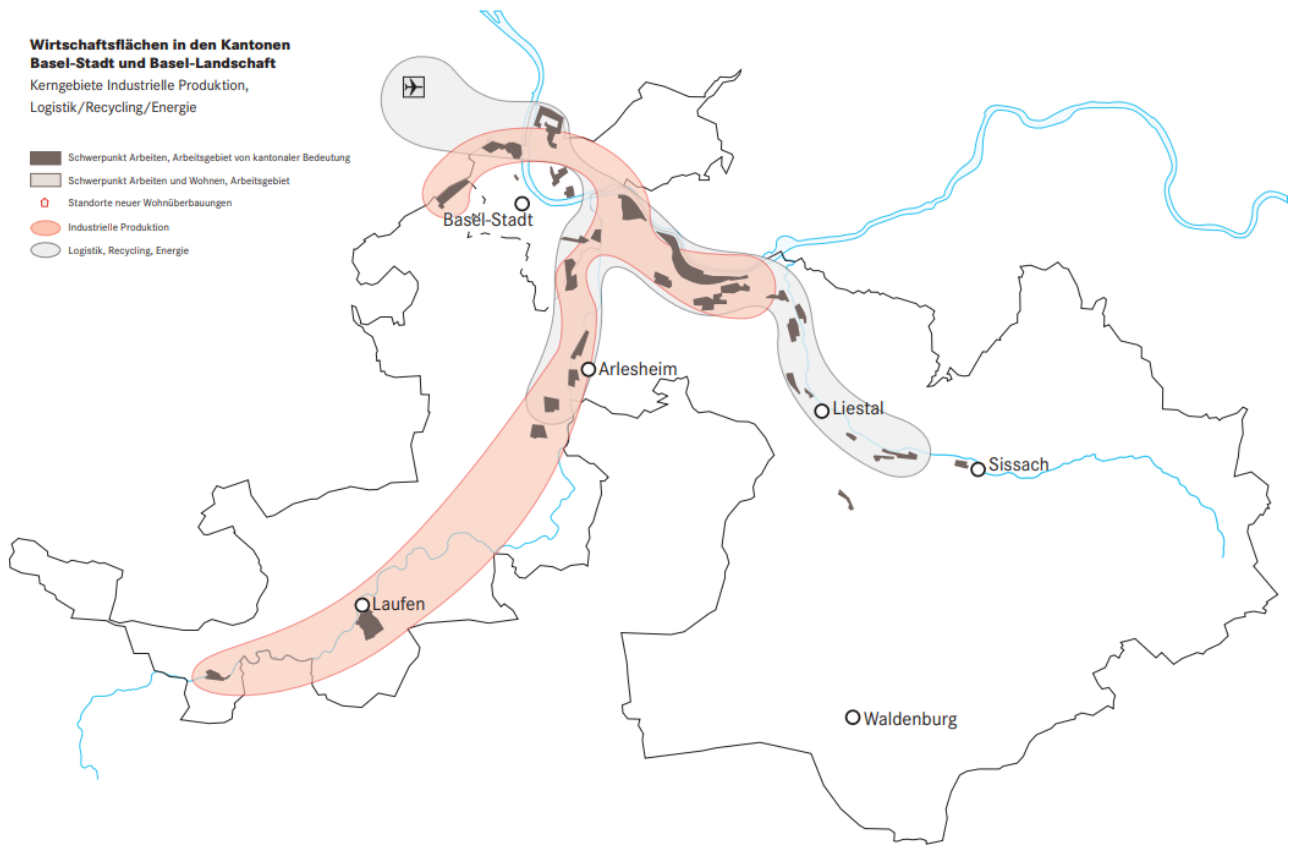


Abbildung 1 Verteilung der Kerngebiete «Industrielle Produktion» und «Logistik/Recycling/Energie» sowie die im Kantonalen Richtplan festgehaltenen Wirtschaftsflächen in den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt (Quelle: Gesamtschau der Wirtschaftsflächen in der Region Basel, 2020).

Der Kanton Basel-Landschaft verfügt über rund 1190 Hektaren reine Arbeitsgebiete (Industrie- und Gewerbebezonen). Etwa 11 % dieser Flächen sind derzeit unüberbaut ⁸. Im kantonalen Richtplan werden die Arbeitsgebiete in drei Kategorien unterteilt:

- Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung (ca. 590 ha)
- Arbeitsgebiete in Entwicklungsgebieten (ca. 150 ha)
- Übrige Arbeitsgebiete (ca. 450 ha).

Rund die Hälfte der gesamten Arbeitsfläche gilt als Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung. Aus Sicht des Kantons handelt es sich dabei um hochwertige Flächen für Dienstleitungen, Produktion sowie den Umschlag von Gütern. Diese Gebiete liegen in der Regel flughafennah oder sind innerhalb kurzer Distanz über das Hochleistungsstrassennetz erreichbar, ohne dass dabei Wohngebiete durchfahren werden müssen. Sie weisen eine besondere Standortgunst auf.

Die grossen Infrastrukturanlagen, die für die Ver- und Entsorgung notwendig sind (wie Hafen, Güterbahnhof usw.), sind im Kanton Basel-Landschaft im Richtplan gesichert. Dies erfolgt entweder über die Einordnung als Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung oder über separate Infrastruktureinträge (vgl. Abbildung 2). Die Schweizer Rheinhäfen (SRH) sind beispielsweise bedeutende Infrastrukturen für die wirtschaftliche Landesversorgung und damit von nationaler Bedeutung (Sachplan Verkehr, Teil Infrastruktur Schifffahrt). Ihre beiden Standorte im Kanton Basel-Landschaft, der Hafen Birsfelden und der Auhafen Muttenz, sind im kantonalen Richtplan gesichert.

⁸ Vgl. Vollzugs- und Zielcontrolling der Richtplantätigkeit 2019-2022

Gleiches gilt für die Rangierbahn- und Güterbahnhöfe Muttenz und Auhafen, die in der Richtplan-karte Verkehrsinfrastruktur (Stand Anpassung 2021) verankert sind.

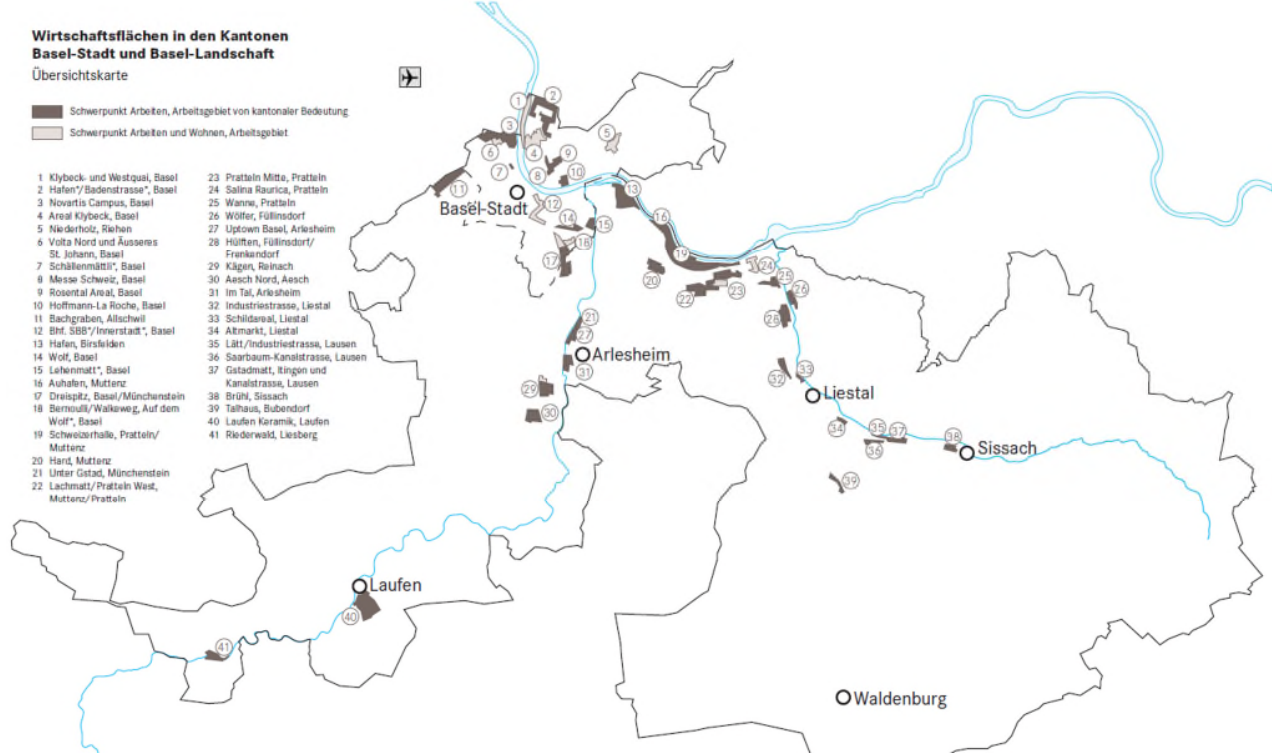


Abbildung 2 Wirtschaftsflächen in den Kantonen Basel-Landschaft (Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung) und Basel-Stadt (aufgrund des baselstädtischen Richtplanverständnisses sind die teilweise dargestellten wichtigen Wirtschaftsflächen nicht im Richtplan aufgeführt) (Quelle: Gesamtschau der Wirtschaftsflächen in der Region Basel, 2020).

In Basel-Stadt sind die Standorte des trimodalen Terminals Basel Nord, des Hafenbeckens 3 als Erweiterung der Hafenanlage der Schweizerischen Rheinhäfen sowie die Umschlagsanlage Basel SBB Güterbahnhof (Wolf Nord) im kantonalen Richtplan behördenverbindlich als «Standorte Güterlogistik» festgelegt.

Mit dem Neubau des trimodalen Terminals Basel Nord soll die Effizienz im Containerverkehr weiter erhöht werden. Zudem verfolgt das Projekt das Ziel, noch mehr Gütertransporte von der Strasse auf die Bahn zu verlagern. Für das Terminal liegt die Plangenehmigung vor; derzeit sind gerichtliche Verfahren aufgrund von Einsprachen hängig.

Das Areal Wolf gilt gemäss dem städtischem Güterverkehrskonzept⁹ als einer der wenigen geeigneten Standorte für einen City-Logistik Hub (Ballungsraum-Logistikstandort). Es bietet eine besonders gute Erreichbarkeit: Es liegt in kurzer Velodistanz zur Basler Innenstadt und verfügt gleichzeitig über einen direkten Anschluss an das Bahnnetz und die Autobahn.

Weitere Lager- und Umschlagstandorte für Gütersendungen, unter anderem für die Stadt Basel, befinden sich teilweise in Gemeinden der inneren Agglomeration, etwa in Pratteln oder Arlesheim.

2. Ergebnisse der Studie «Grundlagen für eine trinationale Flächenstrategie Logistik»

Die Studie «Grundlagen für eine trinationale Flächenstrategie Logistik» (TLS-Studie) untersucht, wie viele Logistikflächen in der trinationalen Agglomeration Basel vorhanden sind und schätzt ab, wie gross der zukünftige Flächenbedarf der Logistikbranche sein wird. Die Analyse beruht auf statistischen Daten und auf einer Befragung von Logistikunternehmen.

⁹ Städtisches Güterverkehrskonzept Basel 2016

Für das Untersuchungsjahr 2022 weist die Agglomeration rund 600 Hektar Logistikflächen auf. Das entspricht etwa 4% der bebauten Bauzonenfläche. Besonders auffällig ist der sehr grosse Anteil von rund 200 Hektaren in der Stadt Basel. Dazu gehören u.a. der Hafen Kleinhüningen mit der Hafeneisenbahn und die Fläche für das zukünftige Gateway Basel Nord. Auch der Korridor Hochrhein, in dem u.a. die Gemeinden Birsfelden, Muttenz und Pratteln liegen, verfügt über umfangreiche Logistikflächen. Im Gegensatz dazu sind in peripheren Teilgebieten der Agglomeration, wie im Laufenfental, im Ergolzthal und in den Frenkentalern sowie in deutschen und französischen Nachbargemeinden deutlich weniger Logistikflächen vorhanden.

Für den zukünftigen Flächenbedarf stützt sich die Studie auf Prognosen zur Beschäftigtenzahl und des spezifischen Flächenbedarfs der Beschäftigten in der Logistik bis ins Jahr 2050. Erwartet wird ein Wachstum der Anzahl Beschäftigter um 2.2% (Szenario Minimum) bis 4% (Szenario Maximum). Gleichzeitig geht die Studie davon aus, dass durch Technisierung und Digitalisierung der Flächenbedarf pro Person um 12.5% bis 25% steigt. Daraus ergibt sich ein theoretischer zusätzlicher Bedarf an Logistikflächen von 82 bis 156 Hektaren, insbesondere in der Kernstadt und im Korridor Hochrhein.

Zum Vergleich: Im Jahr 2023 umfasste die gesamte Bauzonenfläche im Kanton Basel-Landschaft etwa 7102 Hektaren¹⁰, davon etwa 6468 Hektaren (91%) bebaut und rund 634 Hektaren unüberbaut.

Angesichts der ohnehin knappen Flächen besonders im Zentrum der Agglomeration muss dieser Bedarf jedoch relativiert werden. Es ist davon auszugehen, dass die Logistik nicht andere Nutzungen verdrängen kann. Sie wird sich entweder stärker ausserhalb der Kernstadt bzw. dem Agglomerationszentrum ansiedeln oder konsequenter auf Flächeneffizienz setzen. Die Studie geht davon aus, dass durch eine effizientere Nutzung, etwa durch mehrgeschossige Logistikgebäude, der zusätzliche Flächenbedarf um 30 bis 50% gesenkt werden könnte.

Insgesamt zeigt die Studie, dass der steigende Logistikflächenbedarf einerseits und die tendenziell abnehmende Verfügbarkeit geeigneter Flächen andererseits eine zentrale Herausforderung darstellen. Da Logistiknutzungen oft flächenintensiv sind, stehen sie im Spannungsfeld mit dem raumplanerischen Ziel eines haushälterischen Umgangs mit dem Boden. Die unerwünschte Folge könnte die Verdrängung von Logistiknutzungen an weniger geeignete Standorte sein, was zu längeren Transportwegen und höheren Umweltbelastungen zur Folge hätte.

Die TLS-Studie formuliert acht übergeordnete Leitsätze für die zukünftige Entwicklung. Sie betonen insbesondere:

- eine ausreichende Verfügbarkeit geeigneter Logistikflächen,
- raum- und umweltverträgliche sowie flächeneffiziente und ressourcenschonende Logistiknutzungen,
- sinnvolle Kombinationen von Logistik mit anderen Nutzungen.

Um die Herausforderungen zu bewältigen und damit der Logistik auch zukünftig die notwendigen Flächen zur Verfügung stehen, schlägt die Studie Ansätze in vier Handlungsfeldern vor: «Planungs- und Baurecht», «Raumplanung», «Wirtschafts- und Standortförderung» sowie «Grundlagen und Sensibilisierung» (vgl. TLS-Studie, Kapitel 5.3). Dazu gehören unter anderem eine Verbesserung der rechtlichen Rahmenbedingungen, raumplanerische Sicherungen, Unterstützung der Unternehmen bei der Flächensuche sowie die Verbesserung der Datenlage für strategische Entscheide.

¹⁰ Raumbearbeitung Siedlung - Kanton Basel-Landschaft (www.baselland.ch) > Raumplanung > Raumbearbeitung > Siedlung

3. Beurteilung der möglichen Handlungsfelder zum Umgang mit Logistikflächen

Gemäss der Studie «Grundlagen für eine trinationale Flächenstrategie Logistik» (TLS-Studie) lassen sich vier Handlungsfelder im Umgang mit Logistikflächen unterscheiden. Innerhalb dieser Bereiche wurden mögliche Handlungsoptionen eruiert (vgl. Abbildung 3). In den folgenden Abschnitten wird auf diese vier Handlungsfelder und die entsprechenden Optionen näher eingegangen.



Abbildung 3 Handlungsfelder mit möglichen Ansätzen zum Umgang mit Logistikflächen (Quelle: Studie «Trinationale Logistikstrategie»).

3.1 Planungs- und Baurecht

Die TLS-Studie zeigt im Handlungsfeld Planungs- und Baurecht zwei zentrale Ansätze auf: Erstens sollen Logistiknutzungen in jenen Arbeitszonen sowie Industrie- und Gewerbebezonen zugelassen werden, die dafür geeignet sind. Zweitens sollen die Bauvorschriften – etwa zu Bauhöhe, Bauweise oder zu Kombinationen mit anderen Nutzungen – so gestaltet werden, dass Logistiknutzungen möglichst flächen- und energieeffizient sowie wirtschaftlich optimal genutzt werden können. Das Planungs- und Baurecht könnte hier sowohl Vorgaben als auch Anreize aufnehmen, um die Rahmenbedingungen für flächeneffiziente Logistiknutzungen und Kombinationen mit anderen gewerblichen Nutzungen zu verbessern (vgl. Kapitel 5.4, Handlungsoption H3).

Im Kanton Basel-Stadt sind Logistiknutzungen in der Industrie- und Gewerbezone (Zone 7) uneingeschränkt erlaubt. Mischnutzung mit anderen Arbeitsnutzungen, auch in mehrgeschossigen Gebäuden, ist möglich. In der Zone 7 kann bis zu 40 Meter hoch ohne Vorgaben zu Freiflächen gebaut werden. Damit diese Zone auch künftig für Logistik geeignet bleibt, müssen ausreichend Flächen verfügbar sein und die verkehrliche Erschliessung muss so gestaltet werden, dass Lastwagen problemlos zufahren können, ohne zu viele Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmenden zu verursachen.

Im Kanton Basel-Landschaft sind Logistiknutzungen grundsätzlich, je nach Intensität, in Industrie- und Gewerbebezonen zonenkonform. Das kantonale Raumplanungs- und Baugesetz (RBG) schränkt die mögliche Nutzung in Gewerbebezonen und Industriezonen nicht ein (vgl. § 23 RBG). Mit § 20 und § 28 RBG steht es den Gemeinden gar frei, spezielle Zonen (Spezialzonen) für besondere Nutzungen festzulegen¹¹. Das RBG gibt keine weiteren Vorgaben zur Zulässigkeit von Betrieben oder zum möglichen Nutzungsmass. Dabei ist zu beachten, dass Logistiknutzungen ein breites Spektrum umfassen. In der Regel sind sie nicht genau definiert bzw. lassen sich nicht komplett von anderen Nutzungen (z.B. Produktion, Handel usw.) trennen. Deshalb sind Unternehmen mit vorwiegend logistischer Ausrichtung (Logistiknutzungen) in der Regel in Industrie- und Gewerbebezonen angesiedelt. Allerdings können Logistiknutzungen, je nach Intensität (z.B. administrative Arbeiten mit

¹¹ Spezialzonen umfassen Gebiete, die einer besonderen Nutzung dienen wie bspw. Rebbauzone, Familiengartenzone, Abbauzonen usw.

wenig störendem Betrieb), auch innerhalb von Mischzonen (z.B. Wohn- und Geschäftszonen oder Wohn-, Misch- und Zentrumszonen) zonenkonform sein.

In den basellandschaftlichen Gemeinden bestimmen die jeweiligen kommunalen Zonenreglemente Art und Mass der Nutzung. Die Baselbieter Gemeinden haben damit einen erheblichen Spielraum bei der Ausgestaltung der Gewerbe- und Industriezonen.

Demonstrationsprojekte haben gezeigt, dass auch eine Nutzung von durchschnittlich bis zu 3,4 Geschosse machbar sind (vgl. TLS-Studie, Kapitel 3.5, S. 34). Wie ein Beispiel in der Gemeinde Pratteln¹² zeigt, sind zudem mit Logistik kombinierte, mehrgeschossige gewerbliche Mischnutzungen mit dem bestehenden Planungs- und Baurecht (RBG) realisierbar.

Insgesamt ermöglichen die heutigen gesetzlichen Grundlagen sowohl in Basel-Stadt als auch in Basel-Landschaft bereits flächeneffiziente Logistiknutzungen sowie Kombinationen mit anderen gewerblichen Tätigkeiten. Der Regierungsrat erachtet es daher als wichtig, dass die Branche ihre Flächen möglichst effizient nutzt, bevor neue Flächen beansprucht werden. Der Regierungsrat sieht vor diesem Hintergrund keinen Bedarf, die bestehenden gesetzlichen Grundlagen anzupassen.

3.2 Raumplanung

Die TLS-Studie hält fest, dass mit der Raumplanung die Rahmenbedingungen für die Verfügbarkeit von ausreichend Logistikflächen an geeigneten Standorten verbessert werden könnten. Dies könne etwa mit einer Positivplanung zur expliziten Flächensicherung für die Logistiknutzung in der kantonalen Richtplanung erreicht werden. Damit sollen – aus einer regionalen und interkommunalen Perspektive – bestehende und für die Logistiknutzung geeignete Arbeitszonen für die Logistiknutzung vorgehalten werden (vgl. TLS-Studie, Kapitel 5.4, Handlungsoption H1, H2 und H6).

Die TLS-Studie identifiziert im Handlungsfeld «Raumplanung» folgende Ansätze:

- aktive Bodenpolitik
- Identifizierung/Bestimmung geeigneter Logistikflächen
- Förderung interkommunaler Planung
- Sicherung dieser Flächen

Die Sicherstellung der Verfügbarkeit von Logistikflächen ist herausfordernd. Steigen an den bevorzugten Standorten die Bodenpreise stark an, findet ein Abwanderungs- und Verdrängungsprozess von Logistikunternehmen in Räume mit tieferen Bodenpreisen und guter Verkehrserschliessung statt. Beispiele für Standorte, an denen Logistikunternehmen abgewandert sind, sind das Dreispitzareal oder auch das Grüssenareal, vormals klassische Logistikstandorte, wo inzwischen andere Nutzungen vorherrschen. Neue Logistikcluster entstehen meist an gut erschlossenen Standorten in Zentrumsnähe, wie etwa im Gebiet westlich der Salinenstrasse in Pratteln, wo sich vor 15 bis 20 Jahren Betriebe wie Leimgruber und Planzer angesiedelt haben. Auch der gegenüberliegende Standort von Coop kann in erheblichen Teilen als Logistikbetrieb betrachtet werden. Diese Entwicklungen spiegeln marktwirtschaftliche Entscheidungsprozesse wider, in denen Unternehmen zwischen hohen Bodenpreisen und Transportkosten abwägen.

Im Kanton Basel-Stadt sind die Standorte des trimodalen Terminals Basel Nord, des Hafenbeckens 3 als Erweiterung der Hafenanlage sowie der Umschlagsanlage des SBB-Güterbahnhofs (Wolf Nord) im kantonalen Richtplan behördenverbindlich als «Standorte Güterlogistik» festgelegt. Die Logistik ist damit die einzige Wirtschaftsbranche, für die explizite Flächensicherungen auf Richtplanstufe bestehen.

¹² Quelle: Projekt FELOG, RAPP, Logistikstandort Planzer Transport AG in Pratteln.

Durch die Verlagerung des internationalen Güterverkehrs in das trimodale Terminal Basel Nord entstehen im Güterbahnhof Wolf erhebliche Nutzungspotenziale in zentraler Lage. Ein grosser Teil der Fläche wurde bewusst nicht umgezont, sondern im Bahnareal belassen, um mindestens 15'000 m² Umschlagsfläche sowie ausreichende Verkehrs-, Stau- und Parkflächen für einen City-Logistik-Hub sicherzustellen.

Auch in den übrigen laufenden Arealentwicklungen, wie VoltaNord, Rosental Mitte oder klybeck-plus, setzt sich der Regierungsrat dafür ein, trotz des hohen Drucks auf dem Wohnungsmarkt und den hohen Renditeerwartungen der Grundeigentümer im Wohnungsbau genügend Flächen für die wirtschaftliche Entwicklung zu erhalten. Dadurch bleibt auch künftig ein Angebot an Industrie- und Gewerbeflächen bestehen, was indirekt auch der Logistik zugutekommt.

Aus Sicht des Regierungsrates Basel-Stadt sind damit die wesentlichen Forderungen des Anzuges bereits erfüllt, insbesondere die Identifikation geeigneter Areale sowie die Berücksichtigung der Bedürfnisse der Logistik in der Raum- und Richtplanung. Eine weitergehende und eigentümerverbindliche Festlegung von Flächen für bestimmte Branchen in der Nutzungsplanung sowie eine aktive Bodenpolitik zu Gunsten der Logistik lehnt der Regierungsrat ab. Solche Festlegungen würden erheblich in die Eigentumsrechte eingreifen und langfristig die Handlungsspielräume in der Areal- und Stadtentwicklung einschränken.

Im Kanton Basel-Landschaft wurde im Rahmen der Bearbeitung des Vorstosses geprüft, ob bestehende oder künftige Flächen als «Vorranggebiete Logistik» im kantonalen Richtplan ausgewiesen werden sollen. Ein solches Vorgehen erscheint auf den ersten Blick attraktiv, da damit eine gewisse Planungssicherheit für Logistikknutzungen geschaffen, die Flächenkonkurrenz reduziert und die Standortsuche für Logistikunternehmen erleichtert werden könnte.

Eine wirksame Sicherung von Logistikstandorten liesse sich jedoch nicht allein durch eine Bezeichnung im behördenverbindlichen Richtplan erreichen, sondern würde eine grundeigentümerverbindliche Festlegung in den kommunalen Nutzungsplänen erfordern (Beschluss Gemeindeversammlung). Eine solche Flächensicherung wäre jedoch mit erheblichen Nachteilen verbunden. Es besteht das Risiko, räumlich suboptimale Standorte festzulegen oder andere grundsätzlich geeignete Flächen mangels «Sicherung» nicht mehr für logistische Nutzungen aktivieren zu können. Zudem würde eine verbindliche Zweckbindung einen staatlich geschaffenen Spezialmarkt für Logistikflächen erzeugen. Diese Marktsegmentierung ist wirtschaftlich fragwürdig, da sie Eigentumsrechte einschränkt, die Handelbarkeit von Grundstücken reduziert und zu Wettbewerbsverzerrungen führen kann, indem nur einzelne Unternehmen von gesicherten Standorten profitieren.

Darüber hinaus würde eine solche Festlegung die unternehmerische Flexibilität erheblich einschränken. Auf bestehenden Logistikstandorten wären Nachnutzungen bei einem Eigentümerwechsel auf logistische Nutzungen beschränkt, während auf neu bezeichneten Logistikflächen Planungsunsicherheit für die bestehenden nicht-Logistikbetriebe entstünde. Eine Flächensicherung oder aktive Bodenpolitik beeinflusst zudem die Bodenpreise kaum und vermag die strukturellen Herausforderungen der Logistikbranche – insbesondere hohe Bodenpreise, Nutzungskonkurrenz mit wertschöpfungsstärkeren Branchen sowie die begrenzte Zahlungsbereitschaft der Logistik – nicht zu lösen. Eine raumplanerische Sicherung von Flächen für die Logistik oder gar eine aktive Bodenpolitik zugunsten der Logistikbranche stellen somit einen unerwünschten Markteingriff dar, den der Regierungsrat ablehnt.

Der Regierungsrat Basel-Landschaft verzichtet daher auf die Ausweisung exklusiver Logistikflächen im kantonalen Richtplan und setzt stattdessen auf dezentrale Lösungen innerhalb der bestehenden Industrie- und Gewerbezonon. Im Rahmen der laufenden Gesamtüberprüfung des kantonalen Richtplans wird geprüft, (1.) wie die Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung insgesamt gestärkt und besser vor Umnutzungen geschützt werden können und (2.) wie der pauschale Ausschluss von Logistikknutzungen in dafür geeigneten Arbeitsgebieten künftig vermieden werden kann. Zudem soll das Thema Güterverkehr grundsätzlich umfassender thematisiert werden.

Als weitere Handlungsoption eruiert die TLS-Studie eine regional abgestimmte (interkommunale) Planung der Logistikgebiete. Eine regionale Abstimmung der raumwirksamen Tätigkeiten erfolgt im Rahmen der bestehenden übergeordneten Planungsinstrumente (kantonaler Richtplan, Agglomerationsprogramm). Die Gemeinden haben die Aufgabe, die Abstimmung Siedlung/Verkehr überkommunal zu koordinieren. Dabei steht es den «Regionen¹³» frei, auch spezifische Grundlagen oder Instrumente für die Abstimmung von Logistiktutzungen zu erarbeiten. Die Gemeinden eines Handlungsraums¹⁴ können zudem ihre Arbeitszonen, in Abweichung vom festgesetzten Siedlungsgebiet, umlagern und erweitern. Dabei besteht auch die Möglichkeit, kleinteilige Industrie- oder Gewebeparzellen zu grösseren Grundstücksflächen zusammenzulegen (siehe Bericht Arbeitszonenbewirtschaftung¹⁵ vom Amt für Raumplanung BL).

3.3 Wirtschafts- und Standortförderung

Der Erfolg des Wirtschaftsraums Basel hängt auch in Zukunft davon ab, dass ausreichend attraktive Flächen für Unternehmen aus verschiedenen Branchen zur Verfügung stehen. Dies muss sowohl in den kantonalen Richtplänen als auch im trinational ausgerichteten Agglomerationsprogramm Basel berücksichtigt werden. Während Dienstleistungsbetriebe insbesondere auf eine gute Erschliessung im Personenverkehr angewiesen sind, benötigen Unternehmen aus dem sekundären Sektor eine verlässliche Güterversorgung und geeignete branchengerechte Nutzungsaufgaben.

Die TLS-Studie zeigt im Handlungsfeld «Wirtschafts-/Standortförderung», dass vor allem zwei Ansätze wesentlich sind:

- Übersicht über Eignung von Flächen für Logistiktutzungen
- Beratung/Unterstützung von Unternehmen auf der Suche nach Logistikflächen

Beide Ansätze – und damit auch eine angemessene Berücksichtigung der Logistikbedürfnisse in der Wirtschaftsförderung (vgl. TLS-Studie, Kapitel 5.4, Handlungsoption H4) – werden durch die Standortförderungen Basel-Stadt und Basel-Landschaft bereits umgesetzt.

Im Kanton Basel-Stadt verfügt das Amt für Wirtschaft und Arbeit seit 2015 über ein Wirtschaftsflächenportfolio, das eine Übersicht über aktuell und künftig verfügbare Wirtschaftsflächen bietet, einschliesslich solcher für Logistiktutzungen. Seit 2019 ist das Wirtschaftsflächenportfolio online abrufbar (<https://www.wirtschaftsflaechen-basel-stadt.ch/>), wo die Flächen nach den Nutzungskategorien Logistik, Produktion/Gewerbe, Forschung/Entwicklung, Büro/HQ gefiltert werden können. Dies ermöglicht eine schnelle und transparente Übersicht über verfügbare Logistikflächen. Zusätzlich erhält der Regierungsrat jährlich einen öffentlich zugänglichen Bericht zur Marktsituation für Wirtschaftsflächen, der die Eignung der Flächen, auch für Logistiktutzungen, ausweist.

Darüber hinaus unterstützt die kantonale Unternehmenspflege Unternehmen aktiv bei der Suche nach geeigneten Flächen. 2025 wurden 29 Anfragen zur Immobilienvermittlungen bearbeitet, darunter vier aus der Logistikbranche. Insgesamt wurde der Kontaktpunkt von Unternehmen mehr als 100 Mal genutzt.

Die Standortförderung Baselland betreibt seit August 2025 eine Wirtschaftsflächen-Datenbank, die über das OGD-Portal (Open Government Data) öffentlich zugänglich ist und laufend aktualisiert wird. Die Datenbank erfasst verfügbare Areale und Immobilien ab 1'000 m². Auf dem Wirtschaftsflächen-Dashboard (<https://data.bl.ch/pages/wirtschaftsflaechen/>) werden die Objekte übersichtlich präsentiert und können als Karte, Tabelle oder Factsheet dargestellt werden. Eine Filterung nach verschiedenen Kriterien ist möglich – unter anderem gezielt nach Logistikflächen. Dadurch werden alle der Standortförderung bekannten verfügbaren Logistikflächen transparent zugänglich gemacht. Über das Dashboard hinaus unterstützt die Standortförderung Baselland Unternehmen aller

¹³ Regionalplanung - Kanton Basel-Landschaft

¹⁴ Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft, Raumkonzept (RK), Juli 2025

¹⁵ Abrufbar unter: <https://www.baselland.ch/politik-und-behorden/direktionen/bau-und-umweltschutzdirektion/raumplanung/raumplanung/raumbewirtschaftung/siedlung>

Branchen auf Anfrage aktiv bei der Standortsuche – diese Dienstleistung wird auch von Logistikunternehmen wahrgenommen.

3.4 Grundlagen und Sensibilisierung

Gemäss TLS-Studie steht in diesem Handlungsfeld die Verbesserung der Faktenlage und der Entscheidungsgrundlagen im Vordergrund, um die Rahmenbedingungen für die Logistikflächen zu optimieren.

Es werden folgende Ansätze identifiziert:

- Beobachtung der räumlichen Entwicklung
- Statistische Grundlagen
- Strategien und Konzepte
- Sensibilisierung für die Bedeutung der Logistik ihre Flächenbedürfnisse

Die Raumbesichtigung dient als Instrument zur Überprüfung der Wirkung des kantonalen Richtplans. Sie zeigt auf, welche räumlichen Entwicklungen stattfinden und inwiefern die Ziele in den vier Sachbereichen des Richtplans - Siedlung, Verkehr, Landschaft sowie Ver- und Entsorgung – erreicht werden. Die Beobachtung erfolgt systematisch und wird alle vier Jahre in einem Bericht veröffentlicht. Aufgrund ihres hochaggregierten Charakters erlaubt sie jedoch keine detaillierten Aussagen zu einzelnen Branchen, einschliesslich der Logistik.

Ein spezifisches Monitoring zur Entwicklung von Logistikknutzungen wäre grundsätzlich möglich. Zum Beispiel kann anhand der allgemeinen Systematik der Wirtschaftszweige (NOGA¹⁶) und der Beschäftigten¹⁷ der Anteil der Logistikknutzungen pro Gebäude bestimmt werden (Gebäudeklassifikation mit Beschäftigten sowie eine Beschäftigendichte nach NOGA). Die Vielfalt der Nutzungen in den Arbeitszonen, die stark heterogenen Betriebsstrukturen und teilweise fehlende Daten führen jedoch dazu, dass eine branchenspezifische Auswertung im Rahmen der Raumbesichtigung wenig Sinn ergibt. Die räumliche Verteilung der Arbeitsplätze nach Branchen – einschliesslich der Logistik – wird kantonsintern bereits berücksichtigt.

Darüber hinaus existieren in beiden Basel bereits zahlreiche Analysen und Berichte zu den Themen Wirtschaftsflächen und Güterverkehr (vgl. Kapitel 1.4), unter anderem das regionale Güterverkehrskonzept sowie das interaktive Dashboard für Wirtschaftsflächen¹⁸ des Kantons BL. Die Standortförderungen beider Kantone sowie weitere branchenspezifische Initiativen unterstützen zudem den Austausch zwischen Unternehmen entlang der logistischen Wertschöpfungskette, der Politik, der Verwaltung und der Bevölkerung.

Die Sensibilisierung der Gemeinden, Grundeigentümerschaften, Unternehmen, Bevölkerung, Politik, Verwaltung usw. für die Standort- und Flächenbedürfnisse der Logistik ist eine Daueraufgabe. Diese findet bereits heute auf verschiedenen Ebenen und über unterschiedliche Plattformen statt und trägt dazu bei, das Verständnis für die Rolle und Anforderungen der Logistik im Wirtschaftsraum Basel zu stärken.

4. Fazit und Schlussfolgerungen

Die Studie «Grundlagen für eine trinationale Flächenstrategie Logistik» zeigt, dass in der Agglomeration Basel künftig zusätzlicher Bedarf an Logistikflächen entstehen wird und dass die heute verfügbaren Flächen, besonders in zentrumsnahen Lagen, für die Abwicklung der Güterströme bis 2040 nicht ausreichen dürften. Dabei ist zu berücksichtigen, dass die im Bericht ausgewiesenen Zahlen mit einer gewissen Vorsicht zu interpretieren sind, da sie primär die Bedürfnisse und

¹⁶ Allgemeine Systematik der Wirtschaftszweige (NOGA) | Bundesamt für Statistik - BFS

¹⁷ Statistik der Unternehmenstruktur (STATENT)

¹⁸ <https://data.bl.ch/pages/wirtschaftsflaechen/?flg=de-ch>

Wünsche der Logistikbranche berücksichtigen. Die Studie sieht den Handlungsbedarf insbesondere darin, die heutigen, von Logistiktutzungen geprägten Flächen zu sichern sowie die bestehenden Flächen effizienter zu nutzen. Insbesondere der Wegfall von Ballungsraum-, Netzwerk- und industriellen Logistikstandorten hätte negative Auswirkungen auf die Versorgungsqualität der Agglomeration.

Zudem kommt die Studie zum Schluss, dass im Bereich der Logistikflächen nicht von einem Marktversagen gesprochen werden kann. Die teilweise Verdrängung logistischer Nutzungen an weniger zentrale Standorte ist vielmehr Ausdruck struktureller Rahmenbedingungen – insbesondere der hohen Flächenpreise in zentralen Lagen – und somit eine Folge marktwirtschaftlicher Mechanismen, nicht ineffizienter Flächenallokationen.

Zentrale Standorte innerhalb der Agglomeration sind für zahlreiche Branchen attraktiv, nicht nur für die Logistik. Angesichts begrenzter Flächen, zunehmender Nutzungsansprüche und wachsender Konkurrenz ist künftig mit weiteren Verdrängungs- und Verlagerungsprozessen zu rechnen. Neue Flächen lassen sich in der Regel kaum schaffen, bestehende Flächen können jedoch effizienter genutzt werden – etwa durch flächensparende Bauweisen oder durch gemischte Nutzungen.

Die raumplanerischen und baurechtlichen Grundlagen in beiden Kantonen bieten den Gemeinden bereits heute ausreichenden Handlungsspielraum, damit Logistiktutzungen in geeigneten Industrie-, Gewerbe- und teilweise auch Mischzonen flächen- und energieeffizient sowie wirtschaftlich sinnvoll umgesetzt werden können. Insgesamt erscheint daher eine Optimierung der Rahmenbedingungen zielführender als starre planerische Festlegungen.

Die in vier Handlungsfeldern identifizierten Ansätze der TLS-Studie werden in den beiden Kantonen entweder bereits umgesetzt oder würden, nach Einschätzung der beiden Regierungsräte, einen unverhältnismässigen Eingriff in Eigentumsrechte und Marktmechanismen darstellen.

Die Regierungen von Basel-Stadt und Basel-Landschaft sind somit der Auffassung,

- dass es in beiden Kantonen keine über die bestehenden Richtplaneinträge hinausgehende, grundeigentümergebundene raumplanerische Flächensicherung zugunsten der Logistik braucht,
- dass die bestehenden Wirtschaftsgebiete jedoch stärker vor Umnutzungen geschützt werden sollen,
- und dass im Rahmen der Gesamtüberprüfung des Richtplans Basel-Landschaft geprüft wird, wie der Ausschluss von Logistiktutzungen in geeigneten Arbeitszonen verhindert und wie die Arbeitsgebiete von kantonaler Bedeutung insgesamt gestärkt werden können.

5. Antrag

Aufgrund dieses Berichts beantragen wir, den Anzug Daniel Hettich und Konsorten betreffend «Regionales Logistikflächenkonzept» abzuschreiben.

Im Namen des Regierungsrates des Kantons Basel-Stadt



Dr. Conradin Cramer
Regierungspräsident



Barbara Schüpbach-Guggenbühl
Staatsschreiberin