

Die Herausforderung zieht ihn ins Baselbiet

Raumplanung | Fr, 19. Mär. 2021



Thomas Waltert ist seit vier Monaten Leiter des Amtes für Raumplanung. Bild André Frauchiger

«Vor allem die Agglomeration ist gefordert», sagt Raumplaner Thomas Waltert

Räumliche Qualität, Nachhaltigkeit und eine florierende Wirtschaft sind für den neuen Kantonsplaner und Leiter des Amtes für Raumplanung, Thomas Waltert, keine Gegensätze, sondern gehen Hand in Hand. Bei der Bewältigung der Siedlungs- und Verkehrsentwicklung sei vor allem die Agglomeration gefordert.

André Frauchiger

«Krisen haben auch etwas Gutes», bemerkt Thomas Waltert, «die Corona und vor allem die Klimakrise zeigen uns schonungslos auf, dass wir die Dinge verändern müssen!» Die notwendigen Bestrebungen zur Erreichung der globalen Klimaziele bezeichnet er als grösste Herausforderung der aktuellen Zeit, gleichzeitig sieht er darin eine riesige Chance für die gesellschaftliche und wirtschaftliche Weiterentwicklung. Der 50-jährige Waltert ist seit dem 1. Dezember 2020 Kantonsplaner und Leiter des Amtes für Raumplanung des Kantons Baselland.

Die Ausgangslage in der Region Basel mit ihren vielen Entwicklungsgebieten und -möglichkeiten, den gesunden Staatsfinanzen und der prosperierenden Wirtschaft ist hervorragend, um eine Vorreiterrolle beim nachhaltigen Umbau der Stadtlandschaft einzunehmen. Dabei besteht laut Waltert in den Agglomerationsräumen die grösste Hebelwirkung. Mitunter im Kanton Basel-Landschaft werde sich entscheiden, ob sich die Region Basel für die Herausforderungen der Zukunft rüsten können. In der Neuinterpretation der Agglomerationsgemeinden, der sogenannten Stadtwerdung der Agglomeration, liegen die grossen Herausforderungen in der Raumplanung.

Grosser Nachholbedarf

Seine Bewerbung für die neue Stelle als Kantonsplaner und Leiter des Amtes für Raumplanung nach zwanzigjähriger Tätigkeit in der Stadtentwicklung von Basel-Stadt sei sehr gezielt erfolgt, so Waltert, der in Aarwangen aufgewachsen ist und heute in Basel lebt. Denn die eigentliche Herausforderung bezüglich Schaffung neuer Lebensräume und geeigneter Infrastrukturen für die Zukunft sei im Landkanton zu finden. Neben der Transformation der grossen Entwicklungsgebiete zu lebenswerten Wohn- und Arbeitsgebieten bestehe im gezielten Aus- und Umbau der Mobilität und in einer neuen Form der Zusammenarbeit der beiden Basler Halbkantone ein grosser Nachholbedarf.

Was sind nun seine ersten Eindrücke im Baselbiet? Waltert findet die Arbeits- und Zusammenarbeitskultur auf Regierungsebene und in der Verwaltung sehr gut. Er verspüre Aufbruchstimmung. Dies sei nach «sieben düren» Jahren mit knappen Finanzen im Landkanton nicht selbstverständlich. In der Politik sei ein grosser Gestaltungswille spürbar.

Thomas Waltert hat eine Berufslehre absolviert, ging also bereits im Alter von 16 Jahren in die Praxis. Erst nach der Lehre studierte er an der Ingenieurschule Rapperswil Raumplanung. Er erzählt dazu eine Geschichte: Ein Professor am Technikum Rapperswil habe ihm und seinen Studienkollegen gesagt, ein guter Raumplaner müsse 45 Jahre alt sein und zudem Wein trinken können. Was er damit gemeint habe, sei: Ein Raumplaner braucht neben einem breiten Fachwissen vor allem Berufserfahrung, ein funktionierendes Netzwerk und Standfestigkeit. Er muss viele Menschen insbesondere in Schlüsselpositionen kennen, einen langen Atem bei der Verfolgung seiner Ziele haben und auch kompromissfähig sein. Zunehmende Bedeutung kommt dem Verständnis und richtigen Umgang mit Projektentwicklern und Investoren zu. Bei der Transformation von grossen Arealen brauche es – neben den staatlichen – private Investitionen. Um die Denkweise und Entscheidungstreiber bei den Investoren zu verstehen, hat Waltert zusätzlich ein Masterstudium in «urban and real estate management» an der Universität Zürich absolviert. Dieses Hintergrundwissen dient ihm in der Zusammenarbeit mit Projektentwicklern und Investoren bei der jeweiligen Arealentwicklung, vor allem aber auch, um gemeinsam mit allen Involvierten einen möglichst grossen gesamtgesellschaftlichen Mehrwert zu erreichen. Nach Waltert stellt die Zusammenarbeit und Dialogbereitschaft mit den Wirtschafts-, Gesellschafts- und Politik-Akteuren eine der zentralen Aufgaben eines leitenden Raumplaners dar.

Waltert leitete zwischenzeitlich den Lehrstuhl für Städtebau an der «münster school of architecture» in Münster, Nordrhein-Westfalen, und nimmt heute einen kleinen Lehrauftrag an der Universität Zürich wahr.

«Entwicklungsmotoren»

Thomas Waltert unterstreicht die Vielschichtigkeit der Baselbieter Strukturen von den grossen Agglomerationsgemeinden wie Allschwil, Binningen, Münchenstein, Muttenz, Reinach und Pratteln bis zum Gebiet rund um Liestal, weiter zu den kleinen Oberbaselbieter Gemeinden im Grünen sowie das Laufental. Die grossen, stadtnahen Gemeinden bezeichnet er als «eigentliche Entwicklungsmotoren für den gesamten Kanton». Industrielle und gewerbliche Flächen, die jahrzehntelang belegt und oft auch unternutzt waren, stehen aufgrund des wirtschaftlichen Strukturwandels für Transformationen zur Verfügung. Zum Beispiel in Pratteln entsteht beidseits der Gleise ein neues Bahnhof-Quartier, in Muttenz sind Hagnau und das Polyfeld in Entwicklung, in Allschwil das Bachgraben- und Ziegelei-Areal, in Münchenstein, Arlesheim, Aesch und Dornach – aufgereiht wie an einer Perlenkette – die Areale von Baerle, Walzwerk bis zum ehemaligen Swissmetal-Areal in Dornach. In Pratteln und Augst entstehen mit dem Projekt Salina Raurica ganz neue Qualitäten, ebenso im Dreispitz-Areal auf Münchener Boden.

Diese Aufzählung ist nicht abschliessend, lässt aber laut Waltert eigentliche Entwicklungsachsen erkennen. Diese spielen in den Zukunftsplänen eine zentrale Rolle. Dabei ist es für ihn elementar, dass in Systemen gedacht wird. Dies sowohl bei der Nutzungsanordnung, der baulichen Entwicklung wie auch beim Aus- und Umbau der Verkehrsinfrastrukturen. Ein Beispiel hierfür sei die Achse Münchenstein/Arlesheim/Dornach: Die Entwicklungsareale liegen an den Tram- und Bahnlinien, wo die S-Bahn zukünftig im Viertelstundentakt geführt wird. Mit Investitionen in die Velo-Infrastruktur werden diese Areale bis nach Basel mit dem nachhaltigsten Verkehrsmittel neu erschlossen und mit einer parallel zu den SBB-Schienen neuen Kantonsstrasse könnten nicht nur die Transformationsräume direkt erschlossen werden, sondern gleichzeitig Ortszentren, wie Alt Münchenstein, stark vom Verkehr entlastet werden. Dies hätte eine höhere Wohnqualität zur Folge.

Werte der Landschaft

Auch in der «Hauptstadtregion» Liestal stehen viele Entwicklungen an, die es ermöglichen, «das Gesamtsystem Stadt» nachhaltig zu verbessern, so Waltert. Im ländlichen Raum im Oberbaselbiet fehlen die grossen Areale als Entwicklungstreiber. Da sind andere Vorgehensweisen gefragt. Waltert: «Ich bin sehr zuversichtlich, was die Zukunftsperspektiven für den ländlichen Raum betreffen. **Intakte Landschaften und Dorfstrukturen sind gefragte Qualitäten, die es zu pflegen und weiter zu entwickeln gilt.** Gerade auch die Coronakrise führt uns die Werte der Landschaft und neue Möglichkeiten vor Augen.»

Ein wunderbares Beispiel für eine nachhaltige Dorfentwicklung hat Lupsingen vollbracht: Denkmalschutz-Anliegen und das Bedürfnis nach einer Ortskern-Aufwertung konnten in Lupsingen auf einen Nenner gebracht werden, indem im nicht mehr benötigten, zentral gelegenen alten Feuerwehrmagazin ein Dorfladen eingerichtet wurde. Solche Dinge versteht Waltert unter Mehrwert-Schaffen.

Riesiges Verkehrsproblem

«Wir haben in den Hauptverkehrszeiten ein riesiges Verkehrsproblem», stellt Waltert fest. Der Arbeitsplatzüberhang in der Stadt Basel erzeuge in der trinationalen Agglomeration einen «immensen Pendlerverkehr». Eine Verbesserung der Situation könne nur zusammen erreicht werden. Es müsse gelingen, die Verteilung von Arbeiten, Wohnen und Freiraum nachhaltig zu verbessern. Das Stichwort «Stadt der kurzen Wege» gelte für die Kernstadt ebenso wie für die Agglomerationsgemeinden. «Unsere Infrastrukturen sind für zwei bis drei Spitzenstunden pro Tag ausgelegt», sagt Waltert. «Wenn es gelingt, diese Spitzen zu brechen, mit intelligenten Ansätzen die Mobilität neu zu denken und die Nutzungen besser zu verteilen, können wir aus den bestehenden Verkehrsinfrastrukturen noch sehr viel herausholen.» Der infrastrukturelle Zustand müsse punktuell und gezielt dennoch verbessert werden.

Die Abteilung Öffentlicher Verkehr ist seit Kurzem wieder – wie es früher schon einmal der Fall war – im Amt für Raumplanung angesiedelt. Die übrigen Verkehrsbereiche sind im Tiefbauamt, ebenfalls in der Bau- und Umweltschutzdirektion, integriert. Dies erleichtert die Arbeit von Thomas Waltert. Welche Ideen verfolgt der neue Amtsleiter mit dem öffentlichen Verkehr? Der Gesamtleistungsauftrag des Baselbiets, gültig bis zum Jahr 2025, sehe einen moderaten Ausbau des öffentlichen Verkehrs in gezielter Abstimmung mit der gewünschten Entwicklung vor – dies nach jahrelanger Stagnation. Das sei bereits ein erster Schritt in die richtige Richtung.

Generell müsse, so Waltert, bei den Planungen und Entwicklungen von Gebieten viel mehr in Systemen, in Zusammenhängen, gedacht werden. Es sei zudem der grösste Fehler, ein System gegen das andere auszuspielen. Es werde auch in Zukunft die verschiedenen Verkehrsträger geben: Velos und der öffentliche Verkehr werden in Zukunft weiter gefördert, aber auch der Fussverkehr und die Autos dürfen nicht vergessen werden. Es brauche «integrale Lösungsansätze» und auch neue Ideen.

Salina Raurica als gutes Beispiel

Ein gutes Beispiel für eine gescheite Investition in das Gesamtverkehrssystem sei die neue Waldenburgerbahn. Der Grundsatzentscheid, die Bahn nicht einzustellen und auf Busbetrieb umzustellen, werde sich, so Waltert, mehrfach auszahlen und der Entwicklung des Waldenburgerbaltals enorm gute Dienste tun. Ein weiteres gutes Beispiel für eine neue Verkehrsinfrastruktur ist Salina Raurica. Das Tramprojekt – also das verlängerte 14er-Tram aus der Stadt – erschliesst nicht nur das Entwicklungsgebiet, sondern bringt eine direkte Verbindung zum Bahnhof Pratteln, erschliesst die Entwicklungsareale «Bredella» und «Zentrale», das Grüssen-Areal mit den Shopping-Möglichkeiten und das Arbeitsplatz- und Wohngebiet Salina Raurica. Erschlossen werden mit einer Tramlinie auch das Längli-Quartier und die Gemeinde Augst – eine ideale Situation. Dies ist laut Waltert insbesondere ideal, weil auch mit neuen Investitionen in die anderen Verkehrsträger die Situation insgesamt verbessert wird.

Thomas Waltert ist ein klarer Befürworter von Salina Raurica. Dabei gehe es um die koordinierte Entwicklung eines ganzen Gebiets, das von der Römerstadt Augst bis nach Schweizerhalle reiche. Der Umzug des Coop vom Bahnhofsgebiet in Pratteln auf das Areal von Salina Raurica ermögliche eine neue Planung des Ortskern-Bereichs. Zudem bringe Salina Raurica die lokale Verbindungsstrasse vom Rhein weg ins Entwicklungsgebiet. Zusammen mit einer künftigen Umfahrung von Augst bekämen die Areale am Rhein damit «ganz neue Entwicklungsperspektiven». Augst und Pratteln könnten sich mit neuen Qualitäten hin zum Rhein entwickeln, stellt der neue Chef der Raumplanung fest.

Die Tramnetzentwicklung bis 2030 werde derzeit mit Basel-Stadt abgeglichen und gelange in den nächsten Monaten in die politische Diskussion, führt Waltert aus. Die Verbesserung der ÖV-Erschliessung im Leimental spiele dabei auch eine wichtige Rolle. Der Margarethenstich, die direkte Verbindung zum Bahnhof Basel SBB, sei aus planerischer Sicht weiterhin ebenfalls Teil davon, wie die beiden Basel kürzlich in einer Absichtserklärung angekündigt haben. Das Projekt Margarethenstich müsse auch aus seiner Sicht nochmals angegangen werden, denn: «Manchmal braucht es zwei Anläufe, um die Sinnhaftigkeit zu erklären.»

Gemeinden sind gefordert

Wie steht es mit den Rückzonungen von Bauland, wie es der Bund vorschreibt? Thomas Waltert findet es gut, dass Regierungsrat Isaac Reber als neuer Bau- und Umweltschutzdirektor mit den Gemeinden den Kontakt initiiert und die rund 30 Gemeinden, die potenziell über zu grosse Bauzonen verfügen, aufgefordert hat, das Heft selbst in die Hand zu nehmen. In den nächsten beiden Jahren gilt es, das Thema zu bearbeiten. Dabei sind Vorschläge für Rückzonungen eine

der Möglichkeiten. Die Gemeinden sind gefordert, Entwicklungsstrategien zu erarbeiten, das Amt für Raumplanung unterstützt die Gemeinden darin, erklärt Waltert. Auf jeden Fall sei der Sachverhalt von Gemeinde zu Gemeinde «individuell», da gebe es kein einfaches Patentrezept.

Eine weitere grosse Aufgabe bestehe darin, das Raumplanungs- und Baugesetz, das aus den 1990er-Jahren des letzten Jahrhunderts stammt, à jour zu bringen. Durch Anpassungen einzelner Gesetzes- und Verordnungsanpassungen könne viel erreicht werden. Aktuell laufe beispielsweise die Vernehmlassung über die Parkplatzfrage. Der Baselpoliter Regierungsrat verfolgt die Absicht, den Entscheid über die Zahl der notwendigen Parkplätze den jeweiligen Gemeindebehörden zu überlassen. Das Mobilitätsmanagement soll nun in dem Sinne revidiert werden, dass Gemeinden – sofern sie dies wünschen – selber bestimmen können, wie viele Parkplätze sie wollen, dies ganz nach ihren individuellen Bedürfnissen. Diese Neuerung hält der neue Raumplaner für sehr sinnvoll.

Wichtige «Dreiland-Charta»

Waltert erwähnt in diesem Zusammenhang auch die «Dreiland-Charta» zur Harmonisierung der Regelungen im Dreiland, also über die Kantons- und Landesgrenzen hinweg. Generell ist er der Auffassung, dass Gemeinden und Kanton vermehrt auf gleicher Augenhöhe zusammenarbeiten müssen. Auch die Hochhausplanung wird abgestimmt zwischen Kanton und den Gemeinden vorgenommen. Thomas Waltert sucht das Gespräch mit den Gemeinden. Denn es gebe auf allen Ebenen Optimierungsbedarf – so bei den Siedlungen, bei der Landschaft, beim Verkehr.

Die fünf Nordwestschweizer Kantone und die drei Länder Schweiz, Frankreich und Deutschland arbeiten nach Ansicht von Waltert im Agglomerationsprogramm sehr gut zusammen. Dabei geht es um die Weiterentwicklung der funktionalen Stadt, die wenig mit den vorhandenen Länder-, Kantons-, Stadt- und Gemeindegrenzen zu tun hat. Er hoffe sehr, dass die Zeiten überwunden sind, wo jeder primär für sich schaut. «Die grösste Hebelwirkung für einen nachhaltigen Umbau unserer gebauten Umwelt besteht zwar in den Agglomerationsräumen, dies gelingt aber nur gemeinsam, im Dialog mit der Kernstadt und den weiteren Partnern in der trinationalen Agglomeration Basel.»

Category: Baselbiet, Politik, Porträt

Neuen Kommentar schreiben

Ihr Name

Startseite

Meinung/Kommentar *