



Bau- und Umweltschutzdirektion
Kanton Basel-Landschaft

Tiefbauamt

Kanton Basel-Landschaft

Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA)



Synthesebericht

16. September 2013

Impressum

Auftraggeber:

Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft, Tiefbauamt, Rheinstrasse 29,
4410 Liestal

Organisation:

ecoptima, Spitalgasse 34, Postfach, 3001 Bern
Telefon 031 310 50 80, Fax 031 310 50 81
www.ecoptima.ch, info@ecoptima.ch

Bearbeitung:

Marco Rupp, Raumplaner SIA
Francesca Foletti, Geografin, Raumplanerin
MAS ETH

Inhalt

1. Einleitung	5
1.1 Ausgangslage und Auftrag	5
1.2 Zielsetzung	5
1.3 Projektorganisation	5
1.4 Perimeter	6
1.5 Vorgehen	8
1.6 Wichtige Planungen und Studien	10
1.7 Berichtaufbau	11
2. Ist-Zustand	12
2.1 Siedlung	12
2.2 Verkehr	15
2.3 Landschaft und Umwelt	20
3. Stärken und Schwächen	24
3.1 Basel West / Saint-Louis / Allschwil	24
3.2 Vorderes Leimental	25
3.3 Hinteres Leimental	27
3.4 Birseck	28
3.5 Gesamttraum	29
4. Konflikte und Schnittstellen	30
4.1 Basel West / Saint-Louis / Allschwil	31
4.2 Vorderes Leimental	31
4.3 Hinteres Leimental	31
4.4 Birseck	31
4.5 Gesamttraum	32
4.6 Schnittstellenräume	32
5. Szenarien	33
5.1 Einwohner	33
5.2 Arbeitsplätze	33
5.3 Zu bewältigende Herausforderungen	34
6. Gesamtkonzepte und Massnahmen	35
6.1 Konzept und Massnahmen Stossrichtung «Kombi»	35
6.2 Konzept und Massnahmen Stossrichtung «Tangente»	43
6.3 Konzept und Massnahmen Stossrichtung «Bestand»	52
6.4 Beurteilung und Würdigung der Arbeiten	60
6.5 Erkenntnisse aus der Testplanungsphase	62
6.6 Auswahl von zwei Gesamtkonzepten	63

7.	Aktionsprogramm (mit Fokus auf baselland-schaftlichen Teilraum)	66
7.1	Vorgehen und Randbedingungen	66
7.2	Essenz der Gesamtkonzepte	69
7.3	Die Massnahmen	70
7.4	Etappierung	73
7.5	Kosten und Finanzierung	75
7.6	Instrumentelle Festsetzungen	76
7.7	Schnittstellen	77
7.8	Zusatzabklärungen	80
8.	Ausblick	80
	Anhang	81
I	Abkürzungsverzeichnis	81
II	Auftrag aus dem Kantonalen Richtplan BL	82
III	Art des Verfahrens	83
IV	Prozessbeteiligte	83
V	Änderungen der Konzepte in der Phase Aktionsprogramm	87
VI	Massnahmen: Festlegungen und Beschlüsse	90
VII	Ergebnisse der Zusatzaufträge und -abklärungen im Rahmen der Testplanung	98
	– Variantenstudium Strassentangente	98
	– Abklärungen zur S-Bahn-Tangente	100
	– Zählungen ausländischer Fahrzeuge in Ortsdurchfahrten	104
VIII	Ergebnisse der Zusatzaufträge und -abklärungen im Rahmen des Aktionsprogramms	106
	– Strategie der städtischen Hauptstrassenräume	106
	– Netzelemente Strasse: Argumentarium stadtnahe Tangente	111
	– Freiraum-Konzept ELBA	115
	– Qualitätssprung im regionalen Velonetz	117
IX	Karten Ausbau und Umbau: Massnahmen Verkehr	121

1. Einleitung

1.1 Ausgangslage und Auftrag

Der Kantonale Richtplan Basel-Landschaft (KRIP) enthält folgenden Auftrag:

„Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/ Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen (...)“
(s. auch Anhang II «Auftrag aus dem Kantonalen Richtplan BL»).

In der zweiten Hälfte des Jahres 2009 wurde somit unter Federführung der Bau- und Umweltschutzdirektion des Kantons Basel-Landschaft (BUD) die Folgeplanung der Südumfahrung Basel unter dem Namen «Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil» (ELBA) in Angriff genommen.

1.2 Zielsetzung

Mit der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA) werden folgende Ziele verfolgt:

- Klären der langfristigen Entwicklung des Raumes Leimental – Birseck – Allschwil mit einer integralen Sichtweise (Siedlung, Verkehr und Landschaft)
- Erkunden eines möglichst breiten Fächers an Ideen für die optimale Abstimmung von Siedlung, Verkehr und Landschaft
- Ermöglichen eines Meinungsbildungsprozesses

1.3 Projektorganisation

Für die Erarbeitung der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil wurde folgende Projektorganisation eingesetzt:

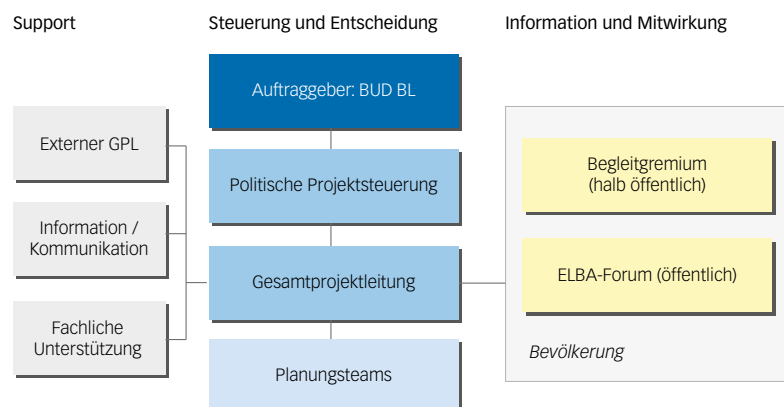


Abb. 1: Projektorganisation

Politische Projektsteuerung (PST)

Die PST war für die politische Führung des Projekts verantwortlich. Dies beinhaltet insbesondere die Führung des Planungsprozesses.

Gesamtprojektleitung (GPL)

Die GPL entspricht dem Beurteilungsgremium. Die GPL nahm aus Verwaltungssicht zu den Resultaten zuhanden der PST Stellung und koordinierte die Arbeiten über die einzelnen Fachbereiche hinweg. Sie steuerte das Projekt auf strategischer Stufe, fällte entsprechende fachliche Entscheidungen und bereitete Anträge zuhanden der PST vor. Die GPL wurde durch einen externen Gesamtprojektleiter sowie durch unabhängige Fachpersonen für Landschaft, Verkehr und Kommunikation unterstützt.

Begleitgremium (BG)

Das BG besteht aus VertreterInnen aller betroffenen Gemeinden im Planungsperimeter und der Interessenorganisationen und diente dem gegenseitigen Input und Austausch von Informationen, der Spiegelung der Ergebnisse sowie der Sicherung eines Multiplikatoren-Effekts in der breiten Öffentlichkeit.

ELBA-Forum

Das ELBA-Forum ist ein Mitwirkungsgefäss für den Einbezug der organisierten und nicht organisierten Öffentlichkeit. Im Rahmen des ELBA-Forums wurden verschiedene öffentliche Veranstaltungen (Information und Mitwirkung) durchgeführt.

1.4 Perimeter

Der Planungs- und der Betrachtungsperimeter sind aus nachfolgender Abbildung ersichtlich:

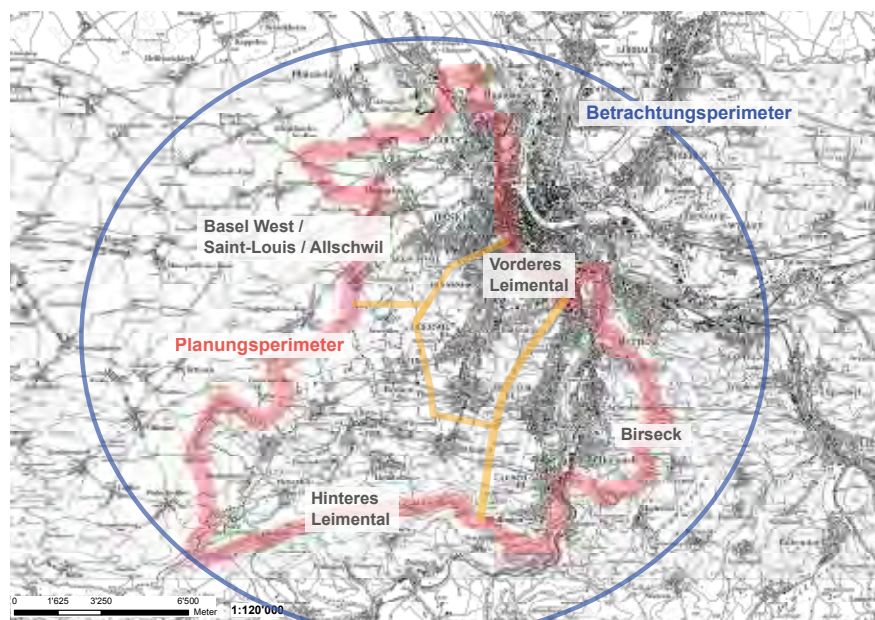


Abb. 2: Planungs- und Betrachtungsperimeter sowie Abgrenzung der Teilräume

Planungsperimeter

Der Planungsperimeter umfasst folgende Gemeinden:

Kanton Basel-Landschaft

Aesch, Allschwil, Arlesheim, Biel-Benken, Binningen, Bottmingen, Burg i. Leimental, Ettingen, Münchenstein, Oberwil, Pfeffingen, Reinach, Schönenbuch, Therwil

Kanton Basel-Stadt

Teile der Stadt Basel (Westen und Süden)

Kanton Solothurn

Bättwil, Dornach, Hofstetten-Flüh, Metzerlen, Rodersdorf, Witterswil

Frankreich

Biederthal, Hégenheim, Hésingue, Leymen, Neuwiller, Saint-Louis

Der Planungsperimeter wurde aufgrund einer Auftragsanalyse, welche im Jahr 2009 vorgenommen wurde sowie im Zusammenhang mit der Erstellung der Startvereinbarung über den ELBA-Prozess im Jahr 2010 festgelegt.

Betrachtungssperimeter

Eine scharfe Abgrenzung des Betrachtungssperimeters ist nicht möglich. Dieser richtet sich nach der jeweiligen Fragestellung.

Teilräume

Für die Analyse des Raumes ELBA wurden folgende vier Teilräume (s. auch Abb. 2) definiert:

- Basel West / Saint-Louis / Allschwil
- Birseck
- Vorderes Leimental
- Hinteres Leimental

Diese Teilräume sind miteinander funktional eng verflochten, weisen jedoch unterschiedliche Ausrichtungen auf.

1.5 Vorgehen

Für die Erarbeitung von Entwicklungsszenarien und -varianten für den Raum Leimental – Birseck – Allschwil bis 2030 bzw. 2050 wurde ein zweistufiges Konkurrenzverfahren (Studienauftrag / Testplanung) mit interdisziplinär zusammengesetzten Teams (Verkehrs-, Raum- und LandschaftsplanerInnen) durchgeführt (s. auch Anhang III und IV). Dieses Verfahren wurde von umfangreichen Mitwirkungs- und Informationsangeboten begleitet.

Das Verfahren sowie die Kommunikation bezüglich der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil sind in der Startvereinbarung ELBA definiert.

1. Stufe: Studienauftrag

Im Rahmen der 1. Stufe (Studienauftrag) haben sechs Teams in Konkurrenz, ohne Kenntnis der Resultate der anderen Teams gearbeitet. Das Beurteilungsgremium hat am 22. September 2011 nach Abschluss der 1. Stufe die von sechs Teams vorgeschlagenen Lösungsansätze bewertet. Dafür wurden drei Variantenfamilien gebildet:

- «Bestand»: Weiterentwicklung des Raumes ELBA im Bestand mit Schwerpunktsetzung auf den ÖV und Verzicht auf zusätzliche Kapazitäten für den MIV.
→ Lösungsansätze der Teams Metron und Planteam S/Kontextplan
- «Kombi»: Kombination von punktuellen Massnahmen im Bereich Siedlung und Landschaft sowie öffentlicher Verkehr, motorisierter Individualverkehr und Langsamverkehr.
→ Lösungsansätze der Teams INGE Illva (Gruner), INGE Portoferraio und INGE Rudolf Keller & Partner
- «Tangente»: Fokus auf eine neue Strassentangente südlich von Basel.
→ Lösungsansatz des Teams INGE Rapp Trans, SKK, B,S,S.

Das Beurteilungsgremium hat aufgrund der Bewertung davon jeweils den besten Beitrag ermittelt und folgende drei Teams für die Weiterbearbeitung im Rahmen der 2. Stufe zuhanden der politischen Projektsteuerung vorgeschlagen:

- INGE Portoferraio (Van de Wetering Atelier für Städtebau GmbH, mrs partner AG, asp Landschaftsarchitekten AG)
- INGE Rapp Trans, SKK, B,S,S.
- Metron Verkehrsplanung AG und HHF Architekten

Die politische Projektsteuerung hat am 28. September 2011 entschieden, in der Testplanungsphase die drei Stossrichtungen «Bestand» (Team Metron), «Kombi» (Team Portoferraio) und «Tangente» (Team Rapp Trans) weiterzuverfolgen.

2. Stufe: Testplanung

In der 2. Stufe (Testplanung) wurden die im Rahmen der Studienauftragsphase von den drei Teams erarbeiteten Zukunftsbilder zu Gesamtkonzepten vertieft. In dieser Phase kannten die drei ausgewählten Teams die Resultate der anderen Teams. Nach Abschluss der 2. Stufe wurden die von den drei Teams erarbeiteten Gesamtkonzepte anhand eines Zielsystems und entsprechender Bewertungskriterien bewertet. Diese Bewertung wurde vom Beurteilungsgremium am 15. Juni 2012 diskutiert. Bei den drei Gesamtkonzepten besteht ein gemeinsamer Nenner (u.a. Siedlungsentwicklung möglichst im bestehenden Siedlungsgebiet). In den drei Gesamtkonzepten lassen sich darüber hinaus zwei grundsätzliche Stossrichtungen bzw. «Philosophien» erkennen: «Umbau» im Konzept «Bestand» und «Ausbau» in den Konzepten «Kombi» und «Tangente».

Aufgrund der besseren Zielerreichung in Bezug auf die Wirksamkeitskriterien (s. auch Kap. 6.4), der besseren Etappierbarkeit – sowohl baulich als auch finanziell – und somit der geringeren Risiken, wurde bei der Stossrichtung «Ausbau: Neue Netzelemente» das Gesamtkonzept «Kombi» weiterverfolgt. Dieses wurde jedoch mit zweckmässigen Elementen aus dem Konzept «Tangente» (u.a. Anbindung an Frankreich) ergänzt.

Das Beurteilungsgremium tagte nochmals am 19. Oktober 2012. Im Rahmen dieser Sitzung wurden der Entscheid sowie die Empfehlungen zu Handen der politischen Projektsteuerung formuliert. Das Beurteilungsgremium empfahl der PST die Gesamtkonzepte «Umbau: Weiterentwicklung bestehende Struktur» und «Ausbau: Neue Netzelemente» für den Raum ELBA dem Landrat vorzuschlagen. Die politische Projektsteuerung hat am 15. November 2012 beschlossen, diese zwei Gesamtkonzepte dem Landrat vorzulegen.

Parallel zur Testplanungsphase wurden folgende zwei Spezialaufträge erteilt:

- *Variantenstudium zu Strassentangenten* (Zusatzauftrag Rapp Trans): Die optimale Linienführung der Strassentangente im ganzen Bereich zwischen der Umfahrung Gundeldingen (Voraussetzung) und dem Perimeter der ursprünglichen Südumfahrung wurde ermittelt sowie in ein Strassennetz inkl. flankierenden Massnahmen integriert. Die Bestvariante wurde im Konzept des Teams Rapp Trans, SKK, B,S,S. aufgenommen.
- *Abklärungen zur S-Bahn-Tangente*: Die Zweckmässigkeit der von Plan-Team S/Kontextplan im Rahmen des Studienauftrags vorgeschlagene Lösungsansatz einer S-Bahn-Tangente ELBA, ist aus fachlicher Sicht kaum gegeben. Für eine abschliessende Beurteilung wurde dieser Lösungsansatz konkreter untersucht. Die Abklärungen wurden durch INFRAS vorgenommen.

Die entsprechenden Ergebnisse sind wieder in ELBA eingeflossen und im Rahmen dieses Berichts im Anhang VII aufgeführt.

Aktionsprogramm

Nach dem Abschluss des zweistufigen Konkurrenzverfahrens wurde in der 1. Hälfte 2013 für die zwei definierten Gesamtkonzepte ein Aktionsprogramm erarbeitet (s. auch Kap. 7). Dabei ging es u.a. darum, die Sinnhaftigkeit und die Notwendigkeit der verschiedenen Elemente der Gesamtkonzepte zu überprüfen, die Etappierung der Massnahmen aufzuzeigen, die Kostenelemente zu überprüfen und zu hinterfragen, die finanziellen Konsequenzen der Konzepte aufzuzeigen sowie die richtplanrelevanten Massnahmen festzulegen. Im Rahmen des Aktionsprogramms wurde auch ein (Massnahmen-)Paket mit den gemeinsamen Elementen aus den zwei Gesamtkonzepten «Umbau» und «Ausbau» ausgearbeitet. Parallel zum Aktionsprogramm wurden verschiedene Zusatzabklärungen bzw. -aufträge ausgelöst. Die entsprechenden Ergebnisse finden sich im Anhang VIII.

1.6 Wichtige Planungen und Studien

Für die Bearbeitung des Studienauftrags und der Testplanung ELBA wurden insbesondere folgende wichtige Planungen und Studien berücksichtigt bzw. beigezogen:

- Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft
- Kantonaler Richtplan Basel-Stadt
- Kantonaler Richtplan Solothurn
- Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) des cantons de Huningue et de Sierentz
- Agglomerationsprogramm Basel 1. Generation
- Zukunftsbild, Schwachstellen und Teilstrategien Agglomerationsprogramm Basel 2. Generation
- Nutzungspläne der Gemeinden
- Kommunale Richtpläne (wo vorhanden)
- Verdichtungsstudie Baselland
- Planungsstudie Südumfahrung Basel
- Schlussbericht Verkehrsentslastung im Leimental (2009)
- Oberwil-Therwil, Verkehrsstudie Mühlematt (2009)
- ÖV-Planungen der Kantone: u.a. Herzstück Regio-S-Bahn Basel
- MARDA - Bericht zur Erkundungsphase (Münchenstein – Arlesheim – Reinach – Dornach – Aesch)

Im Rahmen von ELBA bestehen neben dem Agglomerationsprogramm Basel (2. Generation) insbesondere Schnittstellen mit folgenden Planungen und Projekten:

- Entwicklungsplanung Dreispitz
- A2, Abschnitt 7 (Gundeldinger Umfahrung) → ABAC
- MARDA: Gesamtverkehrskonzept Birseck
- Interreg-IVA-Projekt «Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität (P&R/B&R) im TEB»

Die Erkenntnisse aus diesen Planungen fliessen in die anderen ein. Da das Thema Güterverkehr und Logistik in einem grösseren Kontext zu betrachten ist, wurde es im Rahmen von ELBA nicht spezifisch behandelt.

1.7 Berichtaufbau

Der vorliegende Bericht ist wie folgt aufgebaut:

- **Kapitel 1** enthält die Aufgabenstellung, die Projektorganisation sowie das Vorgehen, welche im Frühling 2011 für den Prozess ELBA definiert wurden.
- Die **Kapitel 2 bis 4** stellen die Lagebeurteilung für den Zeitpunkt Frühjahr 2012 dar. Diese wurde zwischen April und Mai 2012 dem Begleitgremium zur Stellungnahme unterbreitet und aufgrund der Rückmeldungen ergänzt und angepasst. Im Kapitel 2 wird der Ist-Zustand für die Bereiche Siedlung, Verkehr und Landschaft präsentiert. Im Kapitel 3 sind die wichtigsten Stärken und Schwächen und im Kapitel 4 die bedeutendsten Konflikte, welche in den vier Teilräumen sowie im Gesamt- raum ELBA bezüglich dieser Themen bestehen, aufgeführt.
- Das **Kapitel 5** präsentiert die Szenarien bezüglich zukünftiger Bevölkerungsentwicklung und künftiger Zunahme der Arbeitsplatzzahlen, welche als Vorgaben und Basis für die Erarbeitung der Konzepte durch die Teams galten.
- Im **Kapitel 6** sind die von den drei für die Testplanungsphase ausgewählten Teams erarbeiteten Konzepte und (Schlüssel-)Massnahmen¹ dargestellt. Am Schluss dieses Kapitels ist eine Beurteilung und Würdigung dieser Konzepte aufgeführt. Es ist darauf hinzuweisen, dass zwischen der Stringenz der Arbeiten der Planungsteams und der Beurteilung der Lösungsvorschläge zu unterscheiden ist, da die Teams Stossrichtungen mit Vorgaben aus der Projektorganisation – d.h. nicht vollkommen frei – weiterentwickelt haben. Das Begleitgremium konnte zwischen August und September 2012 zu diesem Kapitel Stellung nehmen.
- Im **Kapitel 7** sind die wichtigsten Punkte aus dem vom Kanton Basel-Landschaft aufgrund der Testplanungsergebnisse erarbeitete Aktionsprogramm (u.a. Massnahmen, Etappierung, instrumentelle Festlegungen und Kosten) aufgeführt. Dieses Kapitel war zwischen April und Mai 2013 beim Begleitgremium in der Konsultation.
- Im **Kapitel 8** werden zum Schluss die nächsten Schritte im ELBA-Prozess aufgezeigt.
- In den **Anhängen I–IV** sind detailliertere Angaben zum Auftrag, zum Verfahren und zu den Prozessbeteiligten enthalten. In den Anhängen V und VI sind Ergebnisse aus der Phase Aktionsprogramm aufgeführt (Anpassungen gegenüber der Testplanungsergebnisse sowie notwendige Festlegungen im Kantonalen Richtplan und Beschlüsse). Parallel zur Testplanungsphase und zum Aktionsprogramm wurden einzelne Aspekte bzw. Themen separat vertieft abgeklärt. Die entsprechenden Ergebnisse finden sich im Anhang VII bzw. VIII.

¹ Der Anhang mit allen Massnahmen, welcher als Basis für die Mitwirkung des BG und für die E-Partizipation gedient hat und im «Synthesebericht, 1. Teilbericht» vom August 2012 enthalten war, ist in dieser Fassung nicht mehr aufgeführt, da u.a. im Rahmen des Aktionsprogramms gewisse Massnahmen angepasst wurden. Die relevanten Massnahmen sind im Kap. 7 enthalten.

2. Ist-Zustand

2.1 Siedlung

2.1.1 Bevölkerungsstand und -entwicklung

Im Perimeter ELBA leben heute gut 220'000 Einwohner. Beinahe die Hälfte, d.h. rund 107'000 wohnen im Teilraum Basel West / Saint-Louis / Allschwil. Das Birseck weist rund 58'000, das Vorderere Leimental gut 40'000 und das Hintere Leimental rund 18'000 Einwohner auf. Zwischen 2000 und 2009 hat die Bevölkerungszahl im Raum ELBA um ca. 6'500 Einwohner zugenommen (+ 3.0%). Insbesondere die Einwohnerzahl im Vorderen aber auch diejenige im Hinteren Leimental ist in diesem Zeitraum mit + 9.2% bzw. + 6.5% überdurchschnittlich gewachsen. Die Bevölkerungszahl im Teilraum Basel West ist aufgrund der Abnahme bzw. Stagnation in der Stadt Basel zwischen 2000 und 2009 unterdurchschnittlich gewachsen.

Teilraum	2000	2009	Diff. absolut	Diff. in %
Basel West / Saint-Louis / Allschwil	106'405	106'901	496	0.5%
Vorderes Leimental	37'299	40'747	3'448	9.2%
Hinteres Leimental	16'773	17'860	1'087	6.5%
Birseck	56'267	57'782	1'515	2.7%
<i>Total</i>	<i>216'744</i>	<i>223'290</i>	<i>6'546</i>	<i>3.0%</i>

Tab. 1: Bevölkerungsentwicklung im Raum ELBA, 2000 – 2009 (Quellen: BFS ESPOP 2000 und 2009, INSEE – Recensement de la population 1999 et 2007)

2.1.2 Arbeitsplatzbestand und -entwicklung

Im Raum ELBA arbeiten heute gut 90'000 Beschäftigte. Beinahe die Hälfte davon (ca. 43'000 Beschäftigte) arbeitet im Raum Basel West / Saint-Louis / Allschwil und gut ein Drittel, d.h. rund 32'000 Beschäftigte im Teilraum Birseck. Zwischen 2001 und 2008 hat die Anzahl der Beschäftigten um ca. 9% zugenommen. Die stärkste absolute Zunahme ist in den Teilräumen Birseck sowie Basel West / Saint-Louis / Allschwil zu verzeichnen (je ca. + 3'000 Beschäftigte).

Teilraum	2001	2008	Diff. absolut	Diff. in %
Basel West / Saint-Louis / Allschwil	40'344	43'240	2'896	7.2%
Vorderes Leimental	10'681	11'504	823	7.7%
Hinteres Leimental	3'242	3'646	404	12.5%
Birseck	28'370	31'726	3'356	11.8%
<i>Total</i>	<i>82'637</i>	<i>90'116</i>	<i>7'479</i>	<i>9.1%</i>

Tab. 2: Entwicklung der Beschäftigten im Raum ELBA, 2001 – 2008 (Quellen: BFS Betriebszählung 2001 und 2008; INSEE – Recensement 1999 et 2007)

2.1.3 Entwicklung der Siedlungsfläche

Durch die Topografie ist im Raum ELBA insbesondere im stadtnahen Gebiet eine klare Struktur von Siedlungskorridoren und Grünzügen entstanden: Zwischen der Stadt Basel und Aesch im Birstal bzw. Oberwil im Leimental hat sich in den letzten Jahrzehnten ein weitgehend zusammenhängendes Siedlungsgebiet entwickelt. Dieses weist beispielsweise in Reinach teilweise urbane Formen auf. Mehrheitlich ist die bauliche Dichte jedoch relativ gering. In Richtung Hinteres Leimental lösen sich die Siedlungsräume allmählich auf und der Raum wird durch einzelne kleine Ortschaften geprägt. Richtung Hegenheim ist der Siedlungsraum entlang der Landesgrenze abrupt begrenzt. Im Birseck hat sich in den letzten Jahren in der Talsohle die gewerbliche Entwicklung fortgesetzt. An den Hanglagen haben sich die Wohnsiedlungen entwickelt: Baulücken wurden allmählich gefüllt, grosse Parzellen mit Einfamilienhäusern wurden dichter überbaut. Letzteres war auch im Leimental der Fall.

2.1.4 Bauzonenreserven

Unüberbaute Bauzonen

Im Raum ELBA sind heute auf Gebiet der Kantone Basel-Landschaft und Solothurn in den bestehenden Bauzonen grössere Reserven für weitere Wohn- und Arbeitsflächen vorhanden: Rund 200 ha im Bereich Wohnen und gut 50 ha im Bereich Arbeiten:

Teilraum	Unüberbaute Bauzonen Wohnen	Unüberbaute Bauzonen Arbeiten
Basel West / Saint-Louis / Allschwil ¹	14 ha	14 ha
Vorderes Leimental	38 ha	3 ha
Hinteres Leimental ²	75 ha	11 ha
Birseck	66 ha	23 ha
<i>Total</i>	<i>193 ha</i>	<i>51 ha</i>

Tab. 3: Unüberbaute Bauzonen Wohnen und Arbeiten (Quellen: ARP BL, ARP SO);

¹ ohne Frankreich und Stadt Basel; ² ohne Frankreich

Das Hintere Leimental weist mit rund 75 Hektaren die grössten unüberbauten Bauzonen Wohnen auf. In der Stadt Basel sind hingegen kaum noch Reserven vorhanden. Für den französischen Teil fehlen entsprechende Angaben. Die grössten unüberbauten Bauzonen Arbeiten sind im Birseck vorhanden (v.a. in Aesch). Grössere unüberbaute Gewerbe-/Industrieflächen sind zudem im Raum Allschwil festzustellen (s. Abb. 3).

Innere Nutzungsreserven

Innerhalb der bestehenden Siedlungsgebiete existieren zudem, wie in der Verdichtungsstudie Baselland bzw. die Masterarbeit «Nachhaltiges Siedlungsflächenmanagement» aufgezeigt, in Baselland für Wohn- und Mischzonen noch grosse innere Nutzungsreserven von bis zu 36% (gemessen an der zonenrechtlich möglichen Nutzung). Daraus ergibt sich ein beachtliches Siedlungspotenzial. Im Bereich Wohnen weisen beispielsweise das Birseck über 75 und das Vordere Leimental rund 120 ha BGF-Reserven auf.

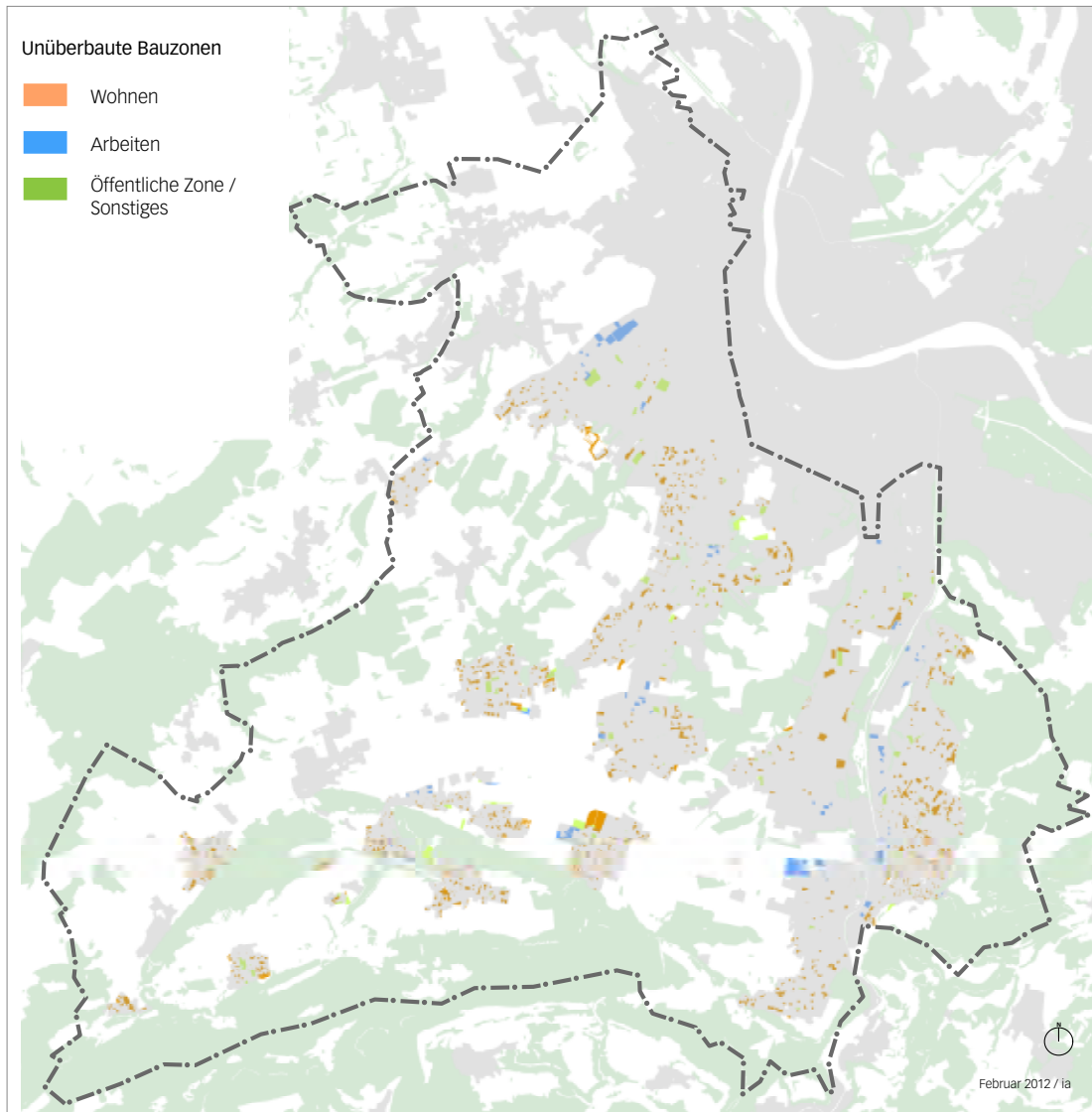


Abb. 3: Unüberbaute Bauzonen (ohne Frankreich und Basel-Stadt) (Quellen: ARP BL, ARP SO)

2.1.5 Verkehrsintensive Einrichtungen

In den Kantonen Basel-Landschaft und Basel-Stadt werden als verkehrsintensive Einrichtungen Einkaufszentren, Fachmärkte und Freizeiteinrichtungen bezeichnet, welche mehr als 2'000 (BS) bzw. 4'000 (BL) MIV-Fahrten pro Tag generieren. In den kantonalen Richtplänen von Basel-Land bzw. Basel-Stadt sind im Raum ELBA folgende Standorte als verkehrsintensive Einrichtungen definiert: Aesch Nord (Festsetzung), Münchenstein Spenglerareal (Vororientierung) und Gebiet Bahnhof St. Johann (Vororientierung).

2.2 Verkehr

Im Raum ELBA ergibt sich durch die Topografie eine Bündelung der Verkehrsströme. Eine Dominanz der Radialen sowie schwächer ausgebildete Tangentialen prägen diesen Raum. Das Verkehrssystem zeichnet sich insgesamt durch eine hohe Auslastung sowohl beim öffentlichen Verkehr (ÖV) als auch beim motorisierten Individualverkehr (MIV) aus, und dies insbesondere auf den radialen Achsen. Die tangentialen Verbindungen werden heute oft mit dem MIV bewältigt, obwohl mehrere tangentiale Buslinien zwischen dem Birs- und dem Leimental und zwischen Allschwil und dem Leimental verkehren.

2.2.1 Öffentlicher Verkehr

Netz und Angebot

Der ELBA-Raum wird heute mit der Bahn durch die S3 (Olten – Basel SBB – Porrentruy) zwischen Basel und Aesch sowie durch den RER (französische Eisenbahn) zwischen Basel und Saint-Louis erschlossen (s. auch Abb. 4). Die S3 verkehrt im 30'-Takt. Bei dem RER verkehren hingegen die Züge nur in der Morgen- und in der Abendspitze in einem sauberen 30'-Takt. Von diesen zwei S-Bahnlinien werden im ELBA-Perimeter folgende Haltestellen bedient:

Linie	Haltestellen im ELBA-Perimeter
S3 (Olten – Basel SBB – Porrentruy)	Münchenstein, Dornach-Arlesheim, Aesch
RER/S1 (Basel SNCF – Mulhouse)	St. Johann, Saint-Louis

Von diesen Haltestellen bildet diejenige in Dornach-Arlesheim eine regionale ÖV-Drehscheibe.

Das Tramnetz stellt das Rückgrat der Feinerschliessung in den radialen Korridoren dar. Dieses verkehrt grundsätzlich in einem 7.5'-Takt:

Linie	Takt
Birstal	
– Tramlinie 10 (Rodernsdorf) – Basel Bahnhof SBB – Dornach Bahnhof	7.5'
– Tramlinie 11 (Saint-Louis Grenze –) Basel Innenstadt – Aesch	7.5'
– Einsatzlinie 11 (E11) Basel Innenstadt – Reinach Süd	7.5' HVZ
Bereich Bruderholz	
– Tramlinie 15 Basel Messeplatz – Basel Bruderholz	7.5'
– Tramlinie 16 Basel Schifflände – Basel Bruderholz	7.5'
Leimental	
– Tramlinie 2 (Riehen –) Basel Bahnhof SBB – Binningen	7.5'
– Tramlinie 10 (Dornach Bahnhof –) Basel Bahnhof SBB – Rodersdorf	7.5' bis Ettingen
– Tramlinie 17 (Wiesenplatz –) Basel Innenstadt – Ettingen	7.5' HVZ
Basel – Allschwil / Saint-Louis	
– Tramlinie 8 Basel Kleinhüningen – Basel Neuweilerstrasse	7.5'
– Tramlinie 6 (Riehen –) Basel Innenstadt – Allschwil	7.5'
– Tramlinie 3 (Birsfelden –) Basel Innenstadt – Burgfelden Grenze	7.5'
– Tramlinie 11 (Aesch –) Basel Innenstadt – Saint-Louis Grenze	7.5'

HVZ = Hauptverkehrszeiten

Bemerkungen: Linie 10: 15'-Takt bis Flüh, 30'-Takt mit Verdichtungskursen bis Rodersdorf; Linie 11 in der Morgen- und Abendspitze zwischen Reinach und Münchensteinstrasse verstärkt durch Einsatzlinie E11 (→ 3.75'-Takt)

Dieses radial ausgerichtete Tramnetz wird insbesondere im Leimen- und im Birstal durch ein tangenciales Busnetz ergänzt.

Nachfrage

Die S3 zwischen Basel Dreispitz und Aesch weist pro Tag zwischen rund 6'000 und 10'000 Fahrgästen auf (DWV, GVM Basel 2008). Die Nachfrage auf dem RER (S1) Richtung Saint-Louis ist deutlich tiefer.

Die stärksten Belastungen auf dem Tramnetz im ELBA-Perimeter sind auf den Tramlinien 10/17 und 11 mit ca. 17'500 – 20'000 Fahrgästen pro Tag (Durchschnittliche Belastung Mo–Fr 2010/11) in Binningen bzw. in Münchenstein (Bereich Dreispitz) zu verzeichnen. Die Tramlinie 6 weist in Allschwil je nach Abschnitt zwischen 2'700 (Allschwil Dorf – Allschwil Binnigerstrasse) und rund 9'000 Passagieren/Tag (Allschwil Lindenplatz – Basel Morgartenring) auf. Im Bereich Allschwil Ziegelei beträgt die Nachfrage ca. 5'000 Fahrgäste/Tag. Auf der Linie 3 Richtung Burgfelden sind zwischen ca. 2'500 und 8'000 Passagiere/Tag zu verzeichnen.

Der stärkste tangentielle Streckenabschnitt im Busverkehr zwischen Leimen- und Birstal ist mit gut 2'000 Fahrgästen pro Tag zwischen Reinach und Therwil festzustellen.

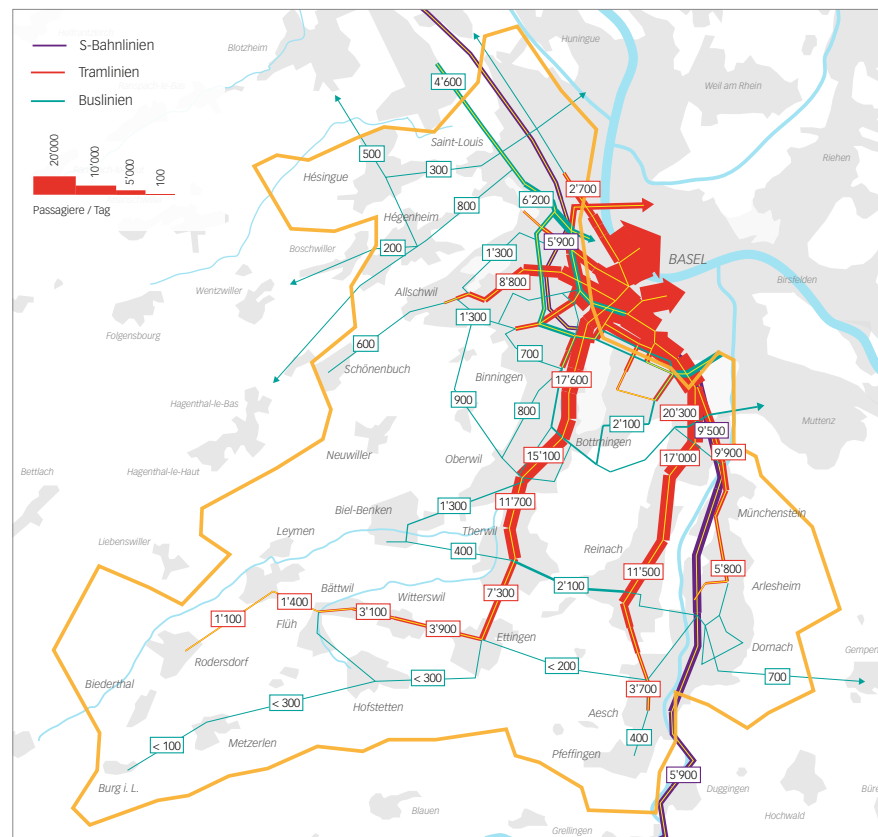


Abb. 4: ÖV-Netz und Nachfrage (Passagiere pro Tag) (Quelle: Tram/Bus: Zählung BVB, BLT und Postauto 2010/11; Bahn und Teilgebiet Frankreich: GVM Basel 2008)

Das Tramnetz, insbesondere die Linien 10, 11 und 17, hat in der Hauptverkehrszeit auf einigen Abschnitten seine Kapazitätsgrenze erreicht.

Entwicklung

Die Passagierzahlen auf den Linien, welche Vororte im Süden von Basel erschliessen, haben in den letzten Jahren stark zugenommen. Der Ausbau des Fahrplanangebots sowie die direkte Führung der Linie 10 und 11 über den Bahnhof SBB seit 2001 haben unter anderem zu dieser Zunahme beigetragen.

2.2.2 Motorisierter Individualverkehr

Netz

Das Hochleistungsstrassennetz im Raum ELBA setzt sich einerseits aus der Autobahn A35 zwischen dem Flughafen Basel/Mulhouse und der Schweizer Grenze sowie aus der Nordtangente und andererseits aus der kantonalen Hochleistungsstrasse H18 im Birstal, mit den drei Vollanschlüssen Muttenz Süd, Reinach Nord und Reinach Süd und dem Halbinschluss Aesch, zusammen. Das Hochleistungsstrassennetz sowie die Hauptverkehrsstrassen im Raum ELBA (wichtige Kantonsstrassen) sind aus Abbildung 5 ersichtlich.

Nachfrage

Die H18 weist heute im Bereich Tunnel Schänzli (nördlich des Planungsgebietes ELBA) ein Verkehrsaufkommen von knapp 60'000 Fahrzeugen pro Tag auf (DTV 2010). Im Bereich des Tunnels Reinach beträgt der DTV rund 50'000 Fahrzeuge/Tag und auf der Umfahrung von Aesch gut 20'000 Fahrzeuge/Tag. Eine Differenz des DTV von knapp 30'000 Fahrzeugen/Tag ist somit zwischen dem Tunnel Reinach und der Umfahrung Aesch festzustellen: Diese Fahrzeuge verkehren via Anschluss Reinach-Süd und dem Halbinschluss Aesch auf das übrige Strassennetz bzw. erreichen die H18 über die Anschlusswerke. Die A35 weist im Bereich Saint-Louis einen DTV von rund 45'000 Fahrzeugen pro Tag auf.

Die H18 weist im ELBA-Perimeter zwischen Muttenz Süd und der Verzweigung Hagnau regelmässige Überlastungen auf. Zudem bestehen Kapazitätseingpässe in Anschlussbereichen (Reinach-Süd, Muttenz-Süd), wo die Abflusskapazität nicht gewährleistet ist. An den Verknüpfungspunkten zum Strassennetz der Kernstadt kann während Spitzenbelastungen ein Ausweichen auf das Hauptstrassennetz beobachtet werden, dieses ist jedoch ein begrenztes Phänomen, denn das Verkehrsaufkommen auf den Hauptverkehrsstrassen, welche parallel zur H18 verlaufen, war in den vergangenen 20 Jahren stabil bzw. teilweise sogar rückläufig. Die Netzhierarchie entlang der H18 funktioniert gut. Bei Überlast der A35 sind ebenfalls eine Ausdehnung in die Fläche sowie Ausweichverkehr festzustellen, wobei eine optimale Abwicklung des Verkehrs am Grenzübergang noch Verbesserungspotential beinhaltet.

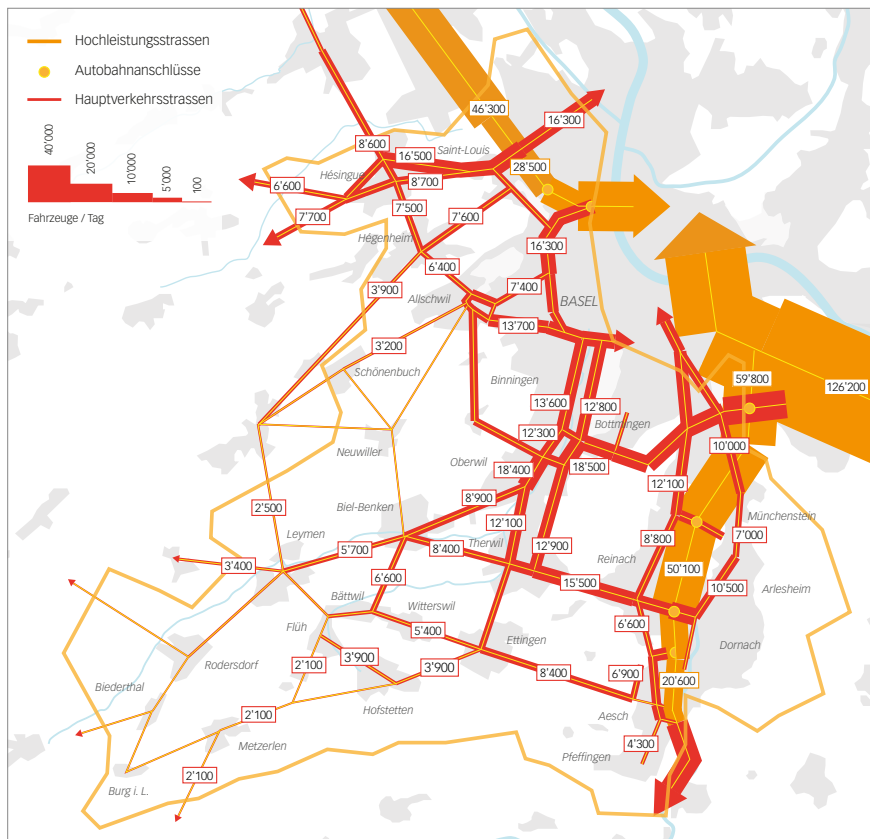


Abb. 5: Verkehrsaufkommen auf dem Strassennetz (DTV, 2010) (Quellen: Verkehrszählungen BL, BS, SO und F 2010 sowie SCOT)

Ein starkes Verkehrsaufkommen von über 10'000 Fahrzeugen/Tag wird auf den radialen Achsen im vorderen / mittleren Leimental und Birstal sowie insbesondere auf den Querverbindungen und Anschlüssen an die H18 (Bottmingen – Münchenstein, Therwil – Reinach – Dornach) gemessen. Insbesondere folgende Ortszentren sind vom Verkehr stark belastet: Aesch, Dornach, Therwil, Oberwil, Bottmingen, Binningen und Allschwil. Ein schwaches und mittleres Verkehrsaufkommen ist vor allem im hinteren Leimental festzustellen. Aufgrund der starken Nachfrage tritt in der Morgen- und in der Abendspitze regelmässig stadteinwärts bzw. stadt- auswärts Stau auf. Die Staustrecken liegen insbesondere an den Knoten zwischen den Radialen und den Tangentialen.

Entwicklung

In den letzten 20 Jahren hat der Verkehr auf der H18 stark zugenommen: Der DTV auf der Umfahrung Aesch ist zwischen 1990 und 2010 von 12'400 auf 20'600 Fahrzeuge/Tag (+ 65.5%) und beim Tunnel Reinach von 33'100 auf 50'100 Fahrzeuge/Tag (+ 51.4%) gestiegen.

Das Verkehrsaufkommen auf den tangentialen Verbindungen zwischen Leimen- und Birstal (Birsigtalstrasse in Reinach und Bruderholzstrasse im Münchenstein) hat in den letzten 20 Jahren, zwischen rund 20 und 35% zugenommen. An der Grenze zwischen dem Vorderen Leimental und der

Stadt Basel sowie in Allschwil ist hingegen seit mehreren Jahren insbesondere mangels Kapazität praktisch keine Zunahme mehr festzustellen.

Parkplatzbewirtschaftung

In einigen Gemeinden, namentlich in Basel-Stadt, Oberwil, Therwil und Binningen wurde in den letzten Jahren bzw. wird zurzeit eine Parkplatzbewirtschaftung eingeführt.

2.2.3 Fuss- und Veloverkehr

Fussgängernetz

Das Fussgängernetz besteht insbesondere in den stadtnahen Gebieten aus einem feinmaschigen Netz.

Velonetz

Im Raum ELBA besteht ein kantonales Radroutennetz (s. Abb. 6), welches von einer nationalen sowie zwei regionalen touristischen Routen von Velo-land Schweiz ergänzt wird:

- Jura-Route Nr. 7 Basel – Nyon (national): Basel – Oberwil – Therwil – Bättwil – Metzleren – (Kleinfölz)
- Dreiländ Radweg Basel (Dornach) – Mulhouse – Rheinfelden – Basel (Dornach) (regional): (Muttenz) – Münchenstein – Dornach – Aesch – Bättwil – Rodersdorf – (Frankreich)
- Basel – Franches-Montagnes Nr. 23 (regional): Basel – Münchenstein – Dornach – (Laufen)

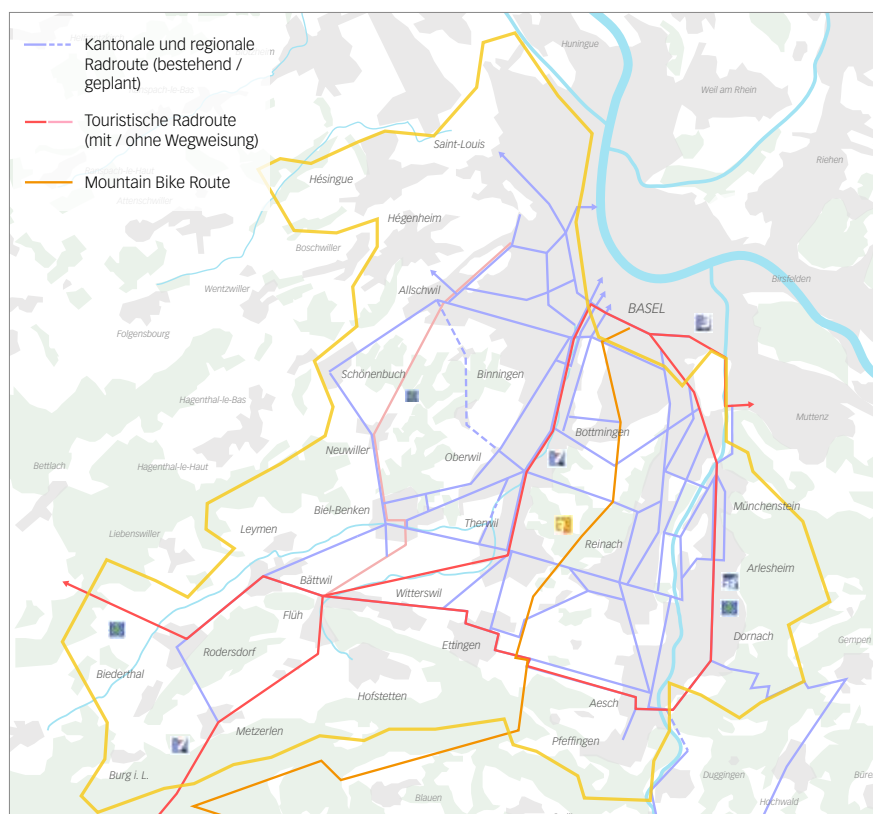


Abb. 6: Radrouten im Raum ELBA (ohne Frankreich)

Bis 2014 werden die kantonalen Radrouten noch vervollständigt (A-Massnahme des Agglomerationsprogramms Basel der 1. Generation). Dies betrifft folgende Strecken: Allschwil – Oberwil, Oberwil – Therwil, Ettingen Aeschstrasse und Dornach Bruggstrasse. Einzelne regionale Routen werden durch diese Massnahme auch verbessert.

Nachfrage

Zur Nachfrage im Bereich Veloverkehr fehlt das entsprechende Datenmaterial. Es kann jedoch gesagt werden, dass bei diesem Verkehrsmittel noch ein grosses Potenzial vorhanden ist: Gemäss Mikrozensus Verkehr 2010 sind fast die Hälfte der Autofahrten kürzer als 5 Km und 30% kürzer als 3 Km. Diese Distanzen können in 10–15 Minuten mit dem Velo sehr gut zurückgelegt werden. Im Raum ELBA ist das Potenzial insbesondere auf den radialen Achsen sehr gross. Mit den Elektrobikes steigt dieses jedoch auch auf den Tangentialverbindungen (topografisch ungünstig).

2.2.4 Kombinierte Mobilität

P+R-Anlagen sind im ELBA-Perimeter an den S-Bahnhaltestellen Aesch, Dornach-Arlesheim, Münchenstein und Saint-Louis sowie an der BLT-Linie 10/17 in Hüslimatt (Oberwil) vorhanden. Letztere wird seit der Einführung des Parkplatzregimes in Oberwil im Februar 2012 verstärkt auch durch Pendler genutzt.

Beim Bahnhof St. Johann besteht seit 2009 eine automatisiert überwachte Velostation mit 300 Abstellplätzen. In Saint-Louis gibt es seit 2011 auch eine gesicherte Velostation mit 300 Plätzen.

2.3 Landschaft und Umwelt

2.3.1 Landschaft

Landschafts- und Freiraumstruktur

Die vier Teilräume im Raum ELBA sind insbesondere durch folgende grenzüberschreitende landschaftliche Kontinuitäten geprägt:

- Basel West / Saint-Louis / Allschwil: Rhein-Terrassenlandschaft
- Vorderes Leimental: Sundgauer Hügelland
- Hinteres Leimental: Sundgauer Hügelland und Fuss des Faltenjuras
- Birseck: Sundgauer Hügelland und Tafeljura

Die Topografie gibt dem ELBA-Raum eine deutliche Struktur: Die zwischen den Siedlungsfinger im Leimen- und Birstal liegenden Höhenrücken sind landschaftlich dominiert. Der Raum ist durch die von Südwest nach Nordost verlaufenden Fluss- und Bachtäler strukturiert. Die Landschaft entwickelt sich von Süd nach Norden, von dichten Waldbeständen auf dem Blauen, durch die reich strukturierte und charakteristische Kulturlandschaft des Elsass und des Leimentals zunehmend nur noch punktuell eingestreuten Freiflächen innerhalb des Siedlungsgebietes.

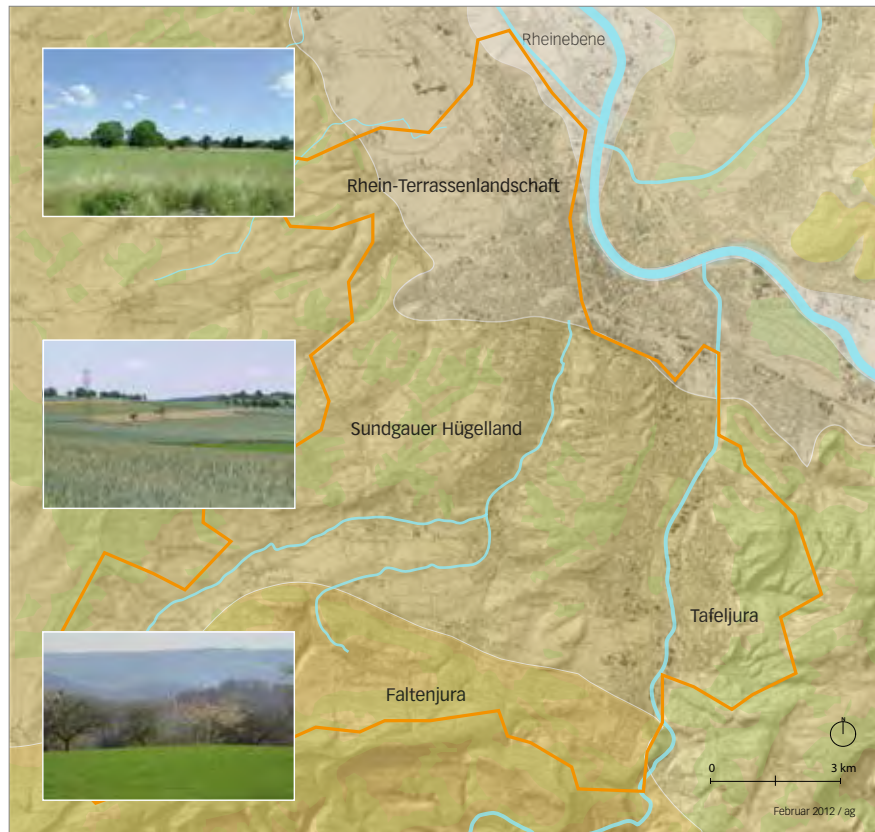


Abb. 7: Landschafts- und Freiraumstruktur im Raum ELBA (basierend auf ILLVA Gruner, Studienauftrag ELBA)

Landwirtschaft

Im Teilraum Basel West / Saint-Louis / Allschwil befinden sich hervorragende, hochproduktive Böden (Lössböden). Der grosse, zentrale Freiraum zwischen Basel, Allschwil, Hégenheim, Hésingue und Saint-Louis ist neben dem Kiesabbau durch die Agrarlandschaft geprägt. Im gesamten Vorderen Leimental befinden sich ebenfalls hochproduktive Lössböden. Das Hintere Leimental ist mit seiner eher ausgeräumten Kulturlandschaft durch die landwirtschaftliche Produktion geprägt. Dieser Teilraum weist auch mehrere grössere Obstbaumlandschaften auf (u.a. in Metzerlen, Hofstetten, Ettingen, Bättwil und Witterswil). Im Birseck spielt die Landwirtschaft gegenüber den anderen drei Teilräumen eine untergeordnete Rolle.

Ökologische Vernetzungen

Im Teilraum Basel West / Saint-Louis / Allschwil gewährleistet das Westplateau Binningen-Schönenbuch-Neuwiller die ökologische Vernetzung bis an den Stadtrand Basel. Die gleiche Funktion übernimmt der Bruderholzrücken im Vorderen Leimental. Im Birseck funktioniert die ökologische Vernetzung nur noch bedingt.

Schutzgebiete

Landschaftsschutzzonen / Vorrangebiete für Landschaft

Grössere Landschaftsschutzzonen bzw. Vorrangebiete für Landschaft befinden sich in den Bereichen Allschwilerwald und Bruderholz sowie im Hinteren Leimental zwischen Therwil, Ettingen und Biel-Benken und Metzleren / Hofstetten.

BLN-Gebiete

Im Südosten des ELBA-Perimeters liegt das BLN-Gebiet Nr. 1107 «Gempenplateau». Dieses befindet sich teilweise auf den Gemeindegebieten von Dornach und Arlesheim.

Ortsbilder

Im ELBA Raum gibt es mehrere Ortsbilder von nationaler Bedeutung, welche im «Inventar schützenswerter Ortsbilder der Schweiz (ISOS)» enthalten sind: Allschwil (Dorf), Arlesheim (Dorf), Basel (Stadt), Burg i.L. (Dorf), Goetheanum Dornach (Spezialfall), Mariastein (Spezialfall), Metzleren (Dorf), Münchenstein Brüglingen (Spezialfall) und Rodersdorf (Dorf).

Ortsbilder von regionaler Bedeutung befinden sich in Bättwil, Dornachbrugg, Hofstetten, Oberdornach und Witterswil.

Naherholung

Der ELBA-Perimeter ist durch siedlungsnaher Erholungsräume insbesondere entlang von Gewässern und Hügelzügen gekennzeichnet. Im Teilraum Basel West / Saint-Louis / Allschwil befindet sich insbesondere der Allschwiler Wald grenzüberschreitend bis Neuwiller, welcher als Naherholungsgebiet dient. Im Stadtgebiet bestehen zudem für die Nächsterholung Grünflächen wie beispielsweise der Kannenfeldpark.

Die verschiedenen Naherholungsräume im Vorderen Leimental (Bruderholz, Westplateau Oberwil-Binningen, Allschwiler Wald, Raum entlang der Birsig) werden u.a. für die Pferdehaltung, das Spazieren und das Velofahren genutzt. Die Räume entlang des Birsig und der Birs stellen im Hinteren Leimental und im Birseck wichtige Naherholungsgebiete dar. Das Hintere Leimental weist bezüglich Naherholung, unter anderem aufgrund der grossen Vielfalt und Dichte an traditioneller Kulturlandschaftselemente, schützenswerte Ortsbilder und Monumente sowie ökologisch bedeutsamer Landschaften, eine (über)regionale Bedeutung auf. Das Gempenplateau im Birseck ist eine Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN), welche auch ein erhaltenswertes Naherholungsgebiet (Wald und Obstbaumlandschaften) ist.

2.3.2 Umwelt (Lärm, Luft)

Luft

Die Luftbelastung ist trotz wesentlicher Verbesserungen in den letzten 20 Jahren weiterhin zu hoch: Die Immissionsgrenzwerte werden v.a. in den Sommermonaten häufig überschritten. Problematisch sind dabei im lokalen Bereich die Stickstoffdioxid-Werte (NO₂), im lokalen und regionalen Bereich die Feinstaub-Werte (PM₁₀) und grossräumig die Ozon-Werte.

Die Emissionen von Stickoxiden (NOx) werden hauptsächlich vom Verkehr verursacht. Im Birstal, entlang der H18, werden die NO₂-Grenzwerte oft überschritten.

Lärm

Der Strassenlärm ist die bedeutendste Lärmquelle im ELBA-Raum. Die Hochleistungsstrasse H18 im Birstal sowie die Autobahn A35 zwischen dem Flughafen Basel/Mulhouse und der Schweizer Grenze stellen die grössten Lärmquellen dar. Der Strassenlärm der H18 wird durch die parallele Linienführung mit der Bahn im Birstal nur leicht verstärkt, weil diese Bahnlinie gering frequentiert und nur beschränkt für Güterverkehr benutzt wird. Im Tal breitet sich der Lärm entlang der Flachhänge aus, so dass dieser auch in grösserer Entfernung noch prägend wirken kann (u.a. in den Wohngebieten am Hang). Die stärksten Lärmbetroffenheiten ergeben sich insbesondere in Ortsdurchfahrten, welche durch den Verkehr stark belastet sind.

Neben dem Strassen- und Bahnlärm ist auch der Flugverkehr des EuroAirports eine beachtliche Lärmquelle insbesondere im nördlichen Teil des ELBA-Raums.

3. Stärken und Schwächen

Nachfolgend werden für die vier Teilräume im ELBA-Raum die bedeutendsten Stärken und Schwächen aus der Sicht des Gesamtsystems aufgeführt. Diese Zusammenstellung bildet eine Synthese der SWOT-Analyse, welche im Rahmen des ELBA-Prozesses erarbeitet wurde. Bei dieser Synthese liegt der Fokus auf Stärken und Schwächen, welche eine regionale Bedeutung sowie eine langfristige Relevanz haben.

3.1 Basel West / Saint-Louis / Allschwil

Stärken

Siedlung

Der Teilraum Basel West / Saint-Louis / Allschwil weist heute relativ viele innere Nutzungsreserven auf (v.a. im Teil Basel-Landschaft und Frankreich). In diesem Raum bestehen vielfältige Siedlungsstrukturen (städtisch - ländlich, dicht - locker) sowie reizvolle historische Ortskerne (u.a. Allschwil, Schönenbuch, Hégenheim und Hésingue). In diesem Teilraum sind zudem insbesondere im Gebiet Basel Nord und Allschwil Bachgraben verschiedene wachstumsstarke Firmen zu finden.

Verkehr

Der Teilraum Basel West / Saint-Louis / Allschwil ist, mit Ausnahme des Gebiets Allschwil, per Strasse, Bahn und Luft (von Norden her) sehr gut erreichbar. Mit der Hochleistungsstrasse, der S-Bahnlinie und dem Flughafen besteht in diesem Raum ein gutes Rückgrat für die regionale Verkehrsinfrastruktur. Im Schweizer Teil ist ein dichtes ÖV-Angebot vorhanden. Im Bereich MIV wird das untergeordnete Strassennetz durch das Hochleistungs- bzw. Autobahnnetz gut entlastet. Die Beschränkung und Bewirtschaftung des öffentlich zugänglichen Parkierungsangebots in der Kernstadt kann ebenfalls als Stärke bezeichnet werden.

Landschaft / Umwelt

Trotz hoher Dichte sind in der Kernstadt und in unmittelbarer Nähe Grünräume vorhanden (z.B. Kannenfeldpark, Naherholungsgebiet Allschwiler Wald grenzüberschreitend bis Neuwiller, Westplateau Binningen-Schönenbuch-Neuwiller).

Schwächen

Siedlung

Insbesondere entlang der Verbindungsstrassen in Frankreich bestehen bandartige Siedlungsstrukturen. Der Grenzraum Basel / Saint-Louis weist teilweise einen «Rückseitencharakter» auf. Aufgrund der Grenzsituation wurden die Flächen unabhängig voneinander beplant. Für verkehrsintensive Einrichtungen fehlen eine grenzüberschreitende Abstimmung sowie grenzüberschreitende Vorgaben. Im städtischen Schweizer Teil besteht heute keine klare Zentrenstruktur.

Verkehr

Im Teilraum Basel West / Saint-Louis / Allschwil ist ein suboptimaler Modal Split bezüglich Arbeitsplatzgebiete und Entwicklungsschwerpunkte zu verzeichnen. In diesem Raum besteht kein suburbanes Hinterland mit entsprechender Stützung für eine regionale ÖV-Achse. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs sind als Schwächen insbesondere die fehlende Durchbindung der S1 im Bahnhof Basel SBB, die fehlende S-Bahn-Anbindung für die Gemeinde Allschwil, der fehlende durchgängige 30'-Takt auf der S1 in Frankreich, das Gefälle der Erschliessungs- und Angebotsdichte zwischen der Schweiz und Frankreich sowie die fehlende ÖV-Erschliessung im Sundgau für den Pendlerverkehr Richtung Basel zu erwähnen.

In diesem Teilraum sind im Bereich MIV einzelne stark ausgelastete Streckenabschnitte (u.a. Luzernerring/Wasgenring, Hegenheimerstrasse, Baslerstrasse und Binningerstrasse) zu verzeichnen. Zudem sind mehrere Ortsdurchfahrten durch den MIV stark belastet. Eine weitere Schwäche im Strassenverkehr stellt die fehlende direkte Anbindung von Allschwil / Hégenheim ans Autobahnnetz dar. Im Teilraum Basel West / Saint-Louis / Allschwil wird zudem der Verkehrsfluss durch die Grenzübergänge behindert.

Eine grosse Schwäche stellt auch die mangelhafte Velosicherheit auf den direkten Hauptverkehrsachsen dar (u.a. Luzerner/Wasgenring, Hegenheimerstrasse, Baslerstrasse).

Landschaft / Umwelt

Die Landschaft ist in diesem Teilraum stark durch Infrastrukturbauten zerschnitten. Die Zugänge aus den dicht besiedelten Gebieten in die offene Landschaft sind dadurch eingeschränkt. Bestehende Landschafts- und Freiraumpotenziale in der Ebene Bourgfelden-Hégenheim sind nicht ausgeschöpft (vgl. Projekt Landschaftspark Nord/West TAB). In der Kernstadt und entlang der Hauptverkehrsachsen ist eine zu hohe Lärmbelastung zu verzeichnen. Ausserdem werden die Grenzwerte der Luftschadstoffe entlang der Hauptachsen regelmässig überschritten.

3.2 Vorderes Leimental

Stärken

Siedlung

Der Teilraum Vorderes Leimental weist heute eine klare Strukturierung auf. Grösstenteils befinden sich in diesem Teilraum Siedlungen, die zwar nicht mehr als eigenständige Siedlungskörper erkennbar sind, jedoch noch zahlreiche Verdichtungspotenziale aufweisen. Die Konzentration der Arbeitsplätze entlang der Tramlinie 10/17 sowie in den Ortskernen bzw. Gewerbegebieten von Therwil und Oberwil kann als weitere wichtige Stärke im Bereich Siedlung erwähnt werden.

Verkehr

Die ÖV-Achse im Vorderen Leimental ist klar ausgerichtet. Die Bustangentialen ergänzen dieses System als 2. Ebene. Dieser Raum ist durch ein dichtes Tram- und Bus-Angebot erschlossen.

Für den Langsamverkehr besteht eine attraktive und schnelle Veloroute Nord – Süd. Das Velonetz ist gut ausgebaut und weist eine spürbare Hierarchie auf. Parkplatzbewirtschaftung wurde in einigen Gemeinden eingeführt.

Landschaft / Umwelt

In diesem Teilraum bestehen verschiedene grössere Naherholungsgebiete wie das Bruderholz, das Westplateau Oberwil-Binningen sowie der Allschwiler Wald. Der Bruderholzrücken gewährleistet eine ökologische Vernetzung bis an den Stadtrand Basel, trotz teilweise erheblicher Barrieren wie die Kantonsstrassen Münchenstein – Bottmingen und Reinach – Therwil.

Schwächen

Siedlung

Im Vorderen Leimental bestehen nur wenige unüberbaute Baulandreserven.

Verkehr

Die Fahrplanstabilität des Busverkehrs auf stark belasteten Strassen und Knoten ist punktuell problematisch. In den Spitzenstunden ist die Beförderungskapazität im Leimental auf den Linien 10 und 17 ausgeschöpft, wobei sich die Situation mit der im Dezember 2011 eingeführte Taktverdichtung spürbar verbessert hat. Ein Kapazitätsengpass besteht heute insbesondere noch auf dem stadtnahen Abschnitt Bottmingen – Dorenbach. Bezüglich ÖV-Achse ist die geringe Geschwindigkeit sowie die Anbindung ans übergeordnete Netz suboptimal. In diesem Teilraum ist die Hierarchie ÖV / MIV wenig ausgeprägt. Die Ortsdurchfahrten im Vorderen Leimental sind zum Teil stark belastet. Durch das Siedlungsband werden zwei stark belastete MIV-Achsen geführt. Im Raum Therwil / Bottmingen besteht zudem eine Überlagerung von radialen und tangentialen Verkehrsströmen mit instabiler Routenwahl. Im Bereich Langsamverkehr werden Begegnungszonen nur sporadisch eingesetzt. Velostationen und B+R-Anlagen bei den wichtigen Tramhaltestellen fehlen zudem in diesem Raum.

Landschaft / Umwelt

Im Talboden bestehen entlang der Gewässer nur noch Restflächen offener Landschaft. Nur Teilgebiete sind ausreichend gesichert, das Potenzial zur Aufwertung ist nicht ausgeschöpft. Die ökologische Vernetzung quer zum Talraum zwischen den Landschaftsinseln (Bruderholz – Allschwiler Wald) ist sehr reduziert. Ebenso besteht die Gefahr, dass die Vernetzung vom Bruderholz zwischen Therwil und Reinach durch Verkehrsbarrieren und bauliche Verdichtung immer weiter beschränkt wird.

3.3 Hinteres Leimental

Stärken

Siedlung

Im Teilraum Hinteres Leimental befinden sich überschaubare Gemeinden mit hohem Identifikationspotenzial (für das Solothurnische Leimental gilt dies wegen den zahlreichen Zuzüglern nur bedingt) und attraktive ländliche Wohnlagen.

Verkehr

Die Erschliessung durch die Tramlinie 10 bildet eine Stärke im Hinteren Leimental. Diese Tramlinie, welche weit in den periurbanen Raum fährt, bildet das Rückgrat der ÖV-Erschliessung.

Landschaft / Umwelt

Grün- und Freiräume von unterschiedlichem Charakter sind im Hinteren Leimental grossflächig vorhanden. Das Hintere Leimental stellt eine Gunstlage für die landwirtschaftliche Produktion dar. Die Eichen- und Buchenwälder mit seltener Flora, grössere Reste der traditionellen Kulturlandschaft mit Hecken, artenreichen Wiesen, Waldrändern und naturnahen Bächen sowie die schönen Obstbaumlandschaften in Metzlerlen, Hofstetten, Ettingen, Bättwil und Witterswil stellen eine Stärke dieses Raumes dar.

Schwächen

Siedlung

Das Hintere Leimental weist umfangreiche Baulandreserven auf. In diesem Raum ist zudem kein klares ländliches Zentrum vorhanden.

Verkehr

Die Erreichbarkeit (Reisezeiten) dieses Raumes ist sowohl mit dem ÖV als auch mit dem MIV eher schlecht. Im Bereich des öffentlichen Verkehrs besteht keine ÖV-Diagonalverbindung Laufen – Flüh / Rodersdorf – Biel-Benken. Die eigentlich leicht belasteten und wenig beruhigten Ortsdurchfahrten sind teilweise problematisch, da diese Räume eher wenig belebt sind. Der Modal Split ist im Hinteren Leimental unvorteilhaft.

Landschaft / Umwelt

Die Landschaft ist durch landwirtschaftliche Aussiedlungen teilweise gestört. Die landwirtschaftlichen Spezialkulturen nehmen an Fläche stark zu und verändern die Erscheinung und den Erholungswert der Landschaft in diesem Teilraum. Die verschiedenartigen Qualitäten und landschaftlichen Potenziale der Teilgebiete sind weder im Wert erkannt, noch ausgeschöpft.

3.4 Birseck

Stärken

Siedlung

Im Teilraum Birseck besteht vor allem an den Hanglagen ein sehr gutes Wohnumfeld. Das Birseck weist heute beträchtliche innere Nutzungsreserven im Bereich Wohnen (67 ha BGF) auf. In den Industrie- und Gewerbegebieten sind ebenfalls sehr viele unternutzte Flächen, insbesondere in Dornach, Arlesheim, und Münchenstein, mit einem Potenzial von weiteren 5'000 – 10'000 Beschäftigten zu verzeichnen. In diesem Teilraum sind zudem mehrere grössere Betriebe hervorragend ans Hochleistungsstrassennetz (H18) angeschlossen.

Verkehr

Im Birseck ist eine Angebotshierarchie im ÖV, welche noch ausbaubar ist, vorhanden. In diesem Teilraum bestehen mehrere Tram- und S-Bahnlinien Richtung Basel-Stadt. Das Hochleistungsstrassen- bzw. Autobahnnetz ermöglicht eine gute Entlastung des untergeordneten Strassennetzes. Das Birseck weist zudem ein gutes Velonetz auf.

Landschaft / Umwelt

Im Teilraum Birseck befinden sich attraktive Naherholungsgebiete wie der Birsraum, Brügglingen/Grünareale 80, der Asp/Lolibach, die Ruine Dorneck, das Goetheanum/Goben, die Ermitage, die Klus mit dem Blauen, das Gempenplateau sowie das Bruderholz. Die Naherholungsräume weisen teilweise hohe Naturwerte auf. Das Gempenplateau ist zudem eine Landschaft von nationaler Bedeutung (BLN).

Schwächen

Siedlung

Aufgrund der bereits starken flächigen Überbauung liegt das Entwicklungspotenzial im Bereich Wohnen vornehmlich in der Verdichtung. Das heisst, Neueinzonungen sind nur noch beschränkt möglich.

Verkehr

Die Industriezonen (Dornach) sind z.T. schlecht ans übergeordnete Netz angeschlossen und der Verkehr wird somit u.a. durch Wohngebiete geführt. Eine weitere Schwäche stellt die Randlage des Bahnhofs Aesch dar. In den Spitzenstunden ist die heutige Beförderungskapazität auf dem stadtnahen Abschnitt Münchenstein – Basel Dreispitz der Linien 10 und 11 erreicht. Die ÖV-Tangentialverbindungen zwischen einzelnen Gemeinden im Birseck haben vergleichsweise lange Fahrzeiten. Die Bustangentiallinien können ihre Stärke aufgrund des starken MIV-Verkehrsaufkommens nicht ausspielen. Im Birseck bestehen zudem wenige Verknüpfungen Tram – S-Bahn und Tram – Tram.

Im Bereich MIV sind einige Ortsdurchfahrten mit dem Schwerverkehr belastet. Die Zubringerbereiche zur H18 (inkl. Anschluss im Bereich «Schänzli») weisen ebenfalls ein starkes Verkehrsaufkommen auf. Das Velonetz wird noch zu wenig quer über die Birseebene gezogen (topografisches Hindernis). Die Realisierung von beruhigten Ortskernen ist nur teilweise umge-

setzt (Potenzial namentlich in Aesch und Münchenstein; Verbesserungen in Dornach und Reinach in Planung). Velostationen werden nur punktuell eingesetzt. Bei der ÖV-Drehscheibe Dornach/Arlesheim fehlt eine B+R-Anlage.

Landschaft / Umwelt

Die Naherholungsräume im Birseck sind stark voneinander getrennt. Die Landschaft ist stark durch Infrastrukturbauten und Siedlungen zerschnitten. Im Talboden bestehen nur noch Restflächen offener Landschaft. Die Vernetzung vom Talboden zu den seitlichen Hanglagen ist auf bescheidene Restflächen reduziert. Die Landschaft ist zudem durch Freizeit- und Erholungsaktivitäten stark belastet (entlang der Birs, Asp, Lolibach und z.T. auch auf dem Bruderholz). Der Freiraum entlang der Birs ist ausserdem durch die H18 stark verlärm.

Die Lärmbelastung im Tal ist entlang der H18 und der Kantonsstrasse linksseitig der Birs deutlich zu hoch. Die Grenzwerte der Luftschadstoffe werden vor allem in den Gemeinden nördlich von Aesch bzw. Arlesheim regelmässig überschritten.

3.5 Gesamttraum

Stärken

Der Raum ELBA weist heute relativ viele innere Nutzungsreserven auf. In diesem Raum bestehen vielfältige Siedlungsstrukturen und mehrere reizvolle historische Ortskerne. Grundsätzlich ist in diesem Raum ein relativ gut ausgebautes ÖV-Netz vorhanden.

Im ELBA-Perimeter befinden sich verschiedene grössere Naherholungsgebiete. Ausserdem bestehen mehrere Grün- und Freiräume von unterschiedlichem Charakter und Funktion (Stadt-parks, Flussräume, Wälder, Landwirtschaftsgebiete usw.).

Schwächen

Einzelne grössere Arbeitsplatzgebiete sind schlecht mit dem ÖV und/oder dem MIV erschlossen. Insbesondere im städtischen Gebiet weisen verschiedene Streckenabschnitte ein starkes Verkehrsaufkommen auf. Mehrere Ortsdurchfahrten sind zudem durch den MIV stark belastet. Bezüglich Erschliessungs- und Angebotsdichte des ÖV besteht zwischen der Schweiz und Frankreich ein Gefälle. In den Spitzenzeiten sind v.a. auf den Tramlinien 10/17 und 11, insbesondere auf einzelnen stadtnahen Abschnitten, Kapazitätsengpässe zu verzeichnen. Die Fahrplanstabilität des strassengebundenen ÖV ist auf stark belasteten Strassen und Knoten vor allem in den Hauptverkehrszeiten problematisch. Auf diesen Strassen und Knoten besteht zudem eine ungenügende Sicherheit für den Veloverkehr. Die Landschaft ist teilweise stark durch Infrastrukturbauten zerschnitten. Die ökologische Vernetzung ist vielfach eingeschränkt. Entlang von Hauptverkehrsachsen ist eine hohe Lärmbelastung zu verzeichnen. Dies ist auch entlang der H18 der Fall.

Wie im nachfolgenden Kapitel aufgeführt stellen diese Schwächen auch die grössten Konflikte im Raum ELBA dar.

4. Konflikte und Schnittstellen

Die aktuellen grösseren Konflikte im Raum ELBA sind nachfolgend im Überblick dargestellt:

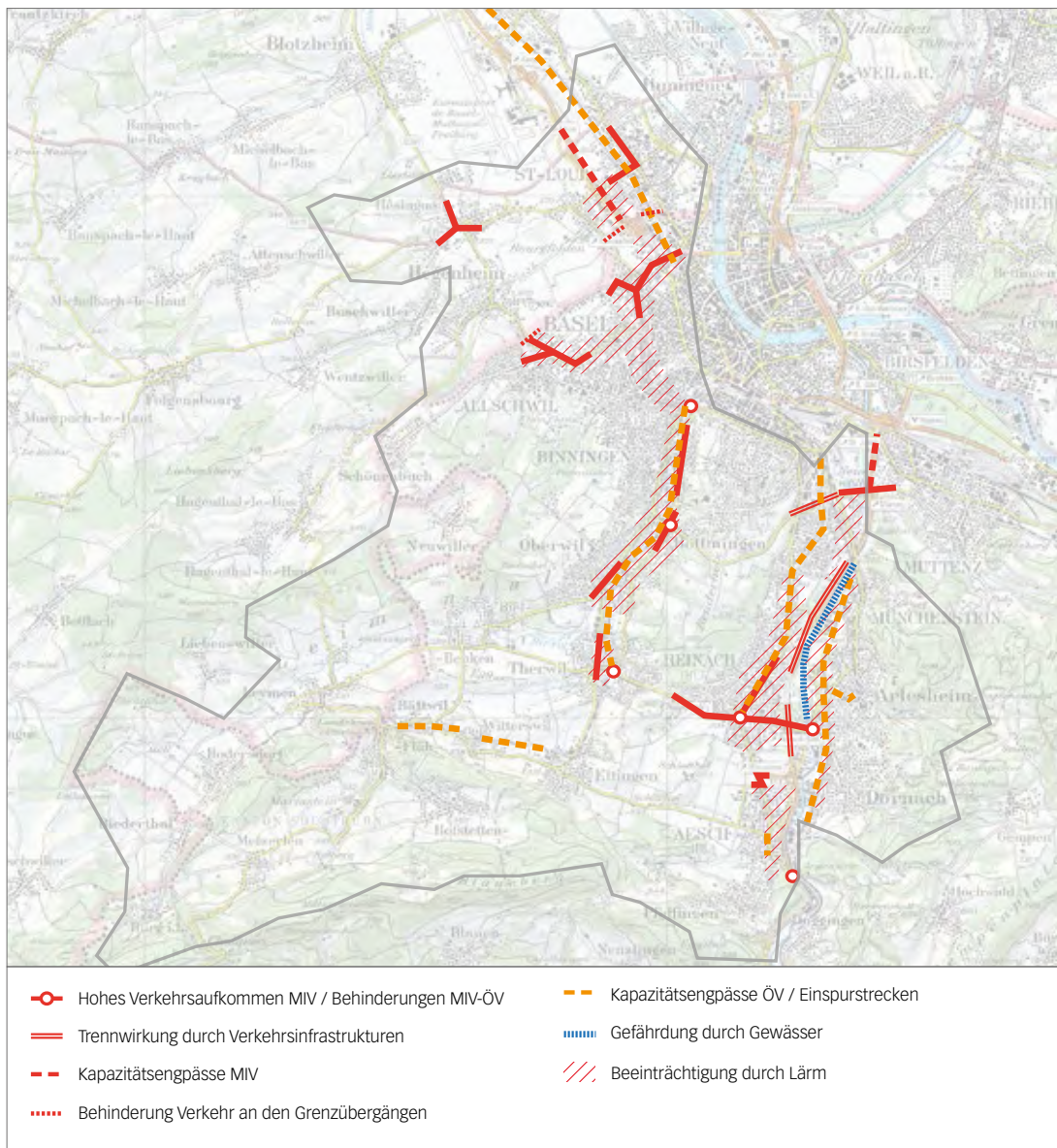


Abb. 8: Grössere Konflikte im Raum ELBA (soweit kartographisch vernünftig darstellbar)

Im Folgenden werden diese für die verschiedenen Teilräume textlich kurz zusammengefasst.

4.1 Basel West / Saint-Louis / Allschwil

Im Teilraum Basel West / Saint-Louis / Allschwil bestehen insbesondere folgende Konflikte:

- Hohes Verkehrsaufkommen bei Ortsdurchfahrten und Strassenabschnitten (u.a. Allschwil, Hésingue, Saint-Louis, Luzernerring und Hegenheimerstrasse in Basel)
- Behinderung des Verkehrs an den Grenzübergängen
- Kein durchgehender 30'-Takt auf der S1
- Lärmbelastung entlang der Hauptachsen

4.2 Vorderes Leimental

Im Vorderen Leimental sind vor allem folgende Konflikte zu verzeichnen:

- Hohes Verkehrsaufkommen und Staus bei den Ortsdurchfahrten von Binningen, Bottmingen, Oberwil und Therwil
- Engpässe und Behinderungen zwischen MIV und ÖV an verschiedenen Knoten (radial / tangential)
- In den Spitzenstunden ausgeschöpfte Kapazität auf den Tramlinien 10 und 17
- Lärmbelastung durch Hauptverkehrsstrassen (v.a. östliche Achse und Zubringer Bottmingen – Münchenstein)

4.3 Hinteres Leimental

Folgende zwei Punkte können im Hinteren Leimental als Konflikte bezeichnet werden:

- Einspurstrecken bei den Tramlinien 10/17 zwischen Ettingen und Flüh
- Grenzüberschreitender Verkehr („Pendlerverkehr aus Frankreich/Schweiz“) in den Ortsdurchfahrten wird als ein problematisches Element empfunden.

4.4 Birseck

Im Birseck bestehen insbesondere folgende Konflikte:

- H18: Keine Kapazitätsreserven bei der Verzweigung Hagnau in Spitzenstunden vorhanden
- Trennwirkung / Lärmbelastung durch die H18 (Sanierung gemäss LSV bis 2014) und Trennwirkung durch die Bahn
- Münchenstein: Trennwirkung der verschiedenen Verkehrsinfrastrukturen, im Speziellen der Bruderholzstrasse beim Quartier Lange Heid
- Kritische Anbindung der Arbeitsplatzgebiete Reinach Kägen und Aesch Nord an die H18 und ans sekundäres Strassennetzes
- Engpässe / Sicherheitsprobleme bei Knoten (Reinach Dorf, Aesch Ettlingerstrasse/Pfefferring)

- Hohes Verkehrsaufkommen bei den Ortsdurchfahrten Reinach und Aesch
- Belastung durch Schwerverkehr (u.a. Dornach, Aesch)
- Einspurstrecken bei den Tramlinien 10 und 11 in Aesch und Arlesheim
- Kapazitätsgrenze bei der S-Bahn in den Spitzenstunden erreicht
- Birs: Mittlere/erhebliche Gefährdungen entlang der Birs bezüglich Überschwemmungen

4.5 Gesamttraum

Wie aus Abbildung 8 ersichtlich, ist eine starke Konzentration an grösseren Konflikten vor allem im Gebiet Basel-West sowie in den Talachsen des Vorderen Leimentals und des Birstals zu verzeichnen. Dabei handelt es sich insbesondere um folgende grössere Konflikte:

- Hohes Verkehrsaufkommen und Staus in Ortsdurchfahrten
- Lärmbelastung entlang der HLS und der Hauptverkehrsstrassen in dichten Siedlungsgebieten
- Engpässe und Behinderungen zwischen MIV und ÖV an verschiedenen Knoten (v.a. radial / tangential)
- Kapazitätsengpässe in den Spitzenstunden auf den Tramlinien 10/17 und 11, insbesondere auf einzelnen stadtnahen Abschnitten
- Pendlerverkehr von / nach Frankreich
- Trennwirkung durch Verkehrsinfrastrukturen in dichten Siedlungsgebieten bzw. Landschaftsräumen

4.6 Schnittstellenräume

In den Schnittstellenräumen zu ELBA – ausserhalb des Planungssperimeters – laufen zurzeit verschiedene Planungen/Projekte. Die wichtigsten sind nachfolgend aufgeführt:

- ABAC (Gundeldingen-Umfahrung)
- STOT (Engpassbeseitigung Osttangente)
- H18 - Übergabe an Bund
- Angebotsplanung NWCH / Regio-S-Bahn Herzstück
- Schienenanschluss EAP
- Agglomerationsprogramm Basel

Ausführlichere Erläuterungen zu diesen Schnittstellen finden sich im Kapitel 7.7.

5. Szenarien

Im Rahmen der Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil sind Szenarien für den Raum ELBA in Bezug auf die künftige Bevölkerungs- und Arbeitsplatzentwicklung definiert worden. Für die Zeithorizonte 2030 und 2050 wurde je ein Szenario «mittel» und ein Szenario «hoch» festgelegt. Die langfristige Perspektive 2050 diente insbesondere zur Beurteilung der «Robustheit» der angebotenen Verkehrskapazität 2030.

5.1 Einwohner

Die Szenarien in Bezug auf die Bevölkerungsentwicklung bis 2030 bzw. 2050 sind aus nachfolgender Tabelle ersichtlich:

Szenarien	Bevölkerungsentwicklung	
	2030	2050
Szenario mittel	+ 13'000 Einwohner	+ 19'000 Einwohner
Szenario hoch	+ 27'000 Einwohner	+ 42'000 Einwohner

Tab. 4: Bevölkerungsentwicklung bis 2030 und 2050: Szenarien

Diese Szenarien basieren, soweit vorhanden, auf Bevölkerungsprognosen der Kantone Basel-Land, Basel-Stadt und Solothurn sowie Prognosen des französischen Teilraums (SCOT). Die Szenarien für das Jahr 2050 stellen eigene Schätzungen dar.

5.2 Arbeitsplätze

Die Szenarien bezüglich Arbeitsplatzentwicklung bis 2030 bzw. 2050 sind in nachfolgender Tabelle dargestellt:

Szenarien	Arbeitsplatzentwicklung	
	2030	2050
Szenario mittel	+ 15'000 Arbeitsplätze	+ 20'000 Arbeitsplätze
Szenario hoch	+ 25'000 Arbeitsplätze	+ 35'000 Arbeitsplätze

Tab. 5: Arbeitsplatzentwicklung bis 2030 und 2050: Szenarien

Für die Arbeitsplatzentwicklung bestehen keine Prognosen. Diese Entwicklung ist stark von der konjunkturellen Entwicklung und den wirtschaftlichen Rahmenbedingungen abhängig. Die Szenarien stellen eigene Schätzungen dar und gehen von einem ausgewogenen Wachstums zwischen Einwohner und Arbeitsplätze aus.

5.3 Zu bewältigende Herausforderungen

In Bezug auf die Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzunahme sind insbesondere folgende Herausforderungen zu bewältigen:

- **Allokation der zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze**
Wo und wie (durch Verdichtung, Neueinzonungen) können die zusätzlichen Einwohner und Arbeitsplätze angesiedelt werden?
- **Bewältigung des generierten Verkehrs**
Wie kann der generierte Verkehr bewältigt werden? Ist ein Quantensprung im Gesamtsystem nötig? Wenn ja, wie könnte dieser aussehen? Welche Auswirkungen hätte dieser auf Siedlung und Landschaft?
- **Verkehrsangebot und -infrastruktur**
Müssen das Verkehrsangebot und die Verkehrsinfrastruktur angepasst werden? Wenn ja, wo und wie?

6. Gesamtkonzepte und Massnahmen

Aus den sechs Lösungsansätzen, welche im Rahmen der Studienauftragsphase erarbeitet wurden konnten drei Variantenfamilien herausgeschält werden:

- «Kombi»
- «Tangente»
- «Bestand»

Die jeweils besten Beiträge dieser Variantenfamilien wurden in der Testplanungsphase vertieft. In diesem Kapitel werden die daraus entstandenen Gesamtkonzepte und Massnahmen erläutert.

6.1 Konzept und Massnahmen Stossrichtung «Kombi»

Das Gesamtkonzept «Kombi» des Teams INGE Portoferraio sieht im Bereich Siedlung eine Verdichtung der Kernagglomeration unter Berücksichtigung der Nachfrage und des Kontexts – dichte urbane Siedlungsstrukturen in den zentralen Stadtgebieten, suburbane Siedlungsstrukturen an den Rändern der Kernagglomeration – vor. Das Konzept schlägt neue attraktive Stadt- und Quartierzentren um die Umsteigepunkte mit einem grossen Nutzungsangebot vor. Um diese Stadt- und Quartierzentren soll zur Realisierung der «Stadt der kurzen Wege» ein feinmaschiges Fuss- und Velowegnetz realisiert werden. Im Agglomerationsgürtel wird das Wachstum beschränkt.

Die radiale ÖV-Struktur wird insbesondere mit einer S-Bahnlinie Saint-Louis – Aesch als Rückgrat der Entwicklung gestärkt. Die radialen ÖV-Achsen werden durch tangentielle ÖV-Verbindungen und eine ÖV-Erschliessung des periurbanen Raumes ergänzt. Als Verbesserung im Feinverteiler wird u.a. ein Umbau der bestehenden Linie 10 zu einem Regiotram im Leimental, verschiedene Tramverlängerungen sowie eine Tramtangente Reinach – Dornach vorgesehen.

Das bestehende Hochleistungsstrassennetz wird für den motorisierten Individualverkehr aufgewertet und besser zugänglich gemacht. Mit gezielten MIV-Massnahmen werden dichte Stadtgebiete vom motorisierten Verkehr entlastet und aufgewertet: Das Konzept schlägt verschiedene kleinräumige Netzergänzungen in Kombination mit einer Verkehrsberuhigung auf dem entlasteten Netz vor.

Im Bereich Landschaft sollen die Freiräume erhalten und gestärkt werden. Klare Siedlungsgrenzen werden festgelegt. Eine wichtige Massnahme stellt zudem die Aufwertung und Gestaltung der prägenden Elemente, wie beispielsweise die Flussräume der Birs und des Birsigs, dar. Attraktive innere Grün- und Freiräume (Plätze, Parks) innerhalb der dichten Siedlungsgebiete sollen ebenfalls geschaffen werden. Die Landwirtschaftsflächen werden standortgerecht, umweltschonend und ökologisch bewirtschaftet.

Nachfolgend ist das entsprechende Zukunftsbild dargestellt.

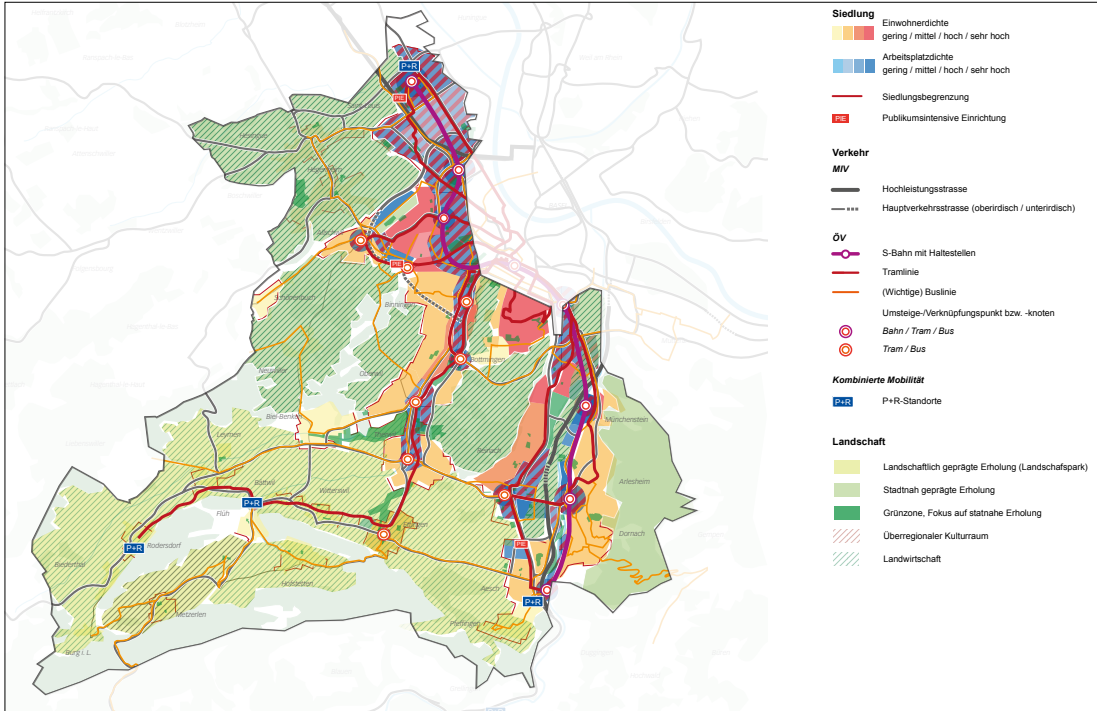


Abb. 9: Zukunftsbild «Kombi»

Massnahmen Siedlung

Die wichtigsten Massnahmen im Bereich Siedlung, welche das Konzept «Kombi» vorsieht, sind nachfolgend dargestellt und aufgeführt:

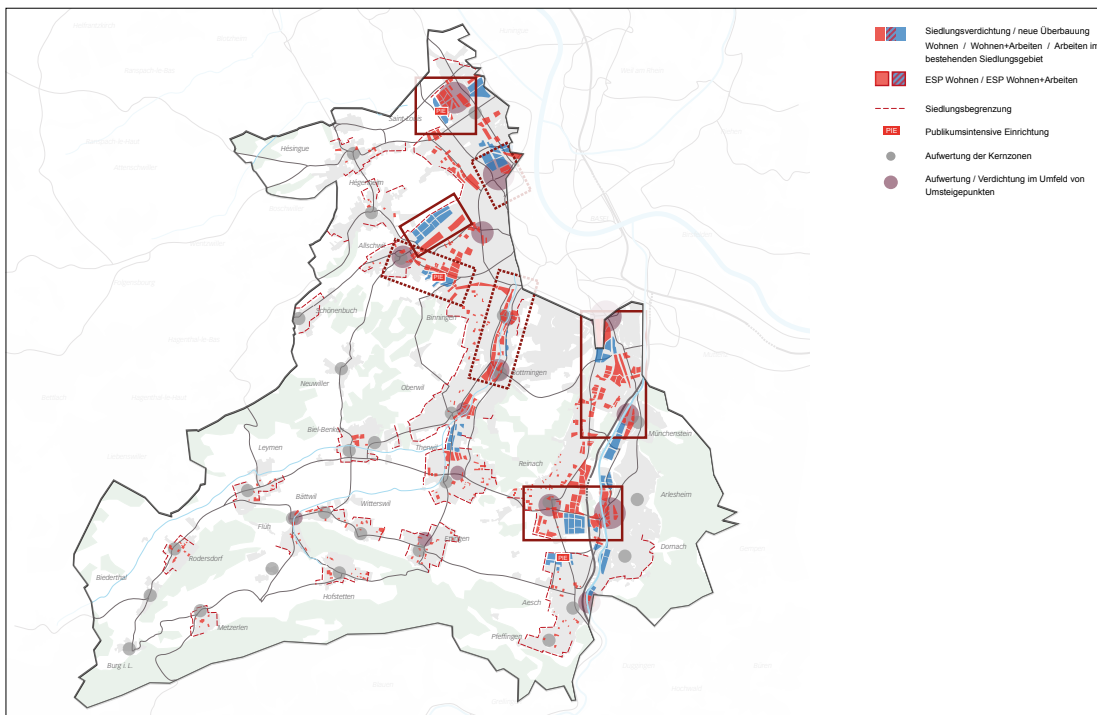


Abb. 10: Massnahmen Siedlung, Stossrichtung «Kombi»

- Siedlungsbegrenzung** Die künftige Siedlungsentwicklung soll im bestehenden Siedlungsgebiet stattfinden. Klare Siedlungsbegrenzungslinien werden festgelegt.
- Verdichtungsgebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten und in Entwicklungsschwerpunkten** Attraktive und dichte Stadt- und Quartierzentren werden um die Umsteigepunkte des öffentlichen Verkehrs geschaffen. Hier werden eine hohe Dichte und eine starke Nutzungsdurchmischung angestrebt. Ein breites Grundangebot (Einkaufsmöglichkeiten, öffentliche Einrichtungen), ergänzt durch ein je nach Quartier spezifisches Nutzungsangebot (kulturelle Nutzungen, Sportanlagen, Schulen) soll entwickelt werden. Die Umsetzung eines feinmaschigen Fuss- und Velowegnetzes um die Stadt- und Quartierzentren ist ebenfalls von grosser Bedeutung. Schlüsselräume stellen folgende Gebiete dar: Saint-Louis, Münchenstein, Reinach-Dornach und St. Johann. Weitere Schlüsselräume stellen die Entwicklungsschwerpunkte Neuallschwil, Korridor Binningerstrasse und das Gebiet Binningen/Bottmingen.
- Massgeschneiderte Verdichtung** Im Raum ELBA werden je nach Lage und Kontext unterschiedliche Verdichtungsformen umgesetzt:
- Urbane Verdichtungsformen in den zentralen Siedlungsgebieten (Grossformen, Hochhäuser, Blockränder)
 - Dichte suburbane Verdichtungsformen an den Rändern der Kernagglomeration (u.a. Reihenhäuser und Punkthäuser mit EG-Wohnungen mit eigenem Garten)
 - Suburbane Verdichtungsformen im Agglomerationsgürtel (Reihenhäuser, Doppel- und Einfamilienhäuser)

Massnahmen Verkehr

Im Bereich Verkehr werden im Konzept «Kombi» folgende Massnahmen vorgeschlagen:

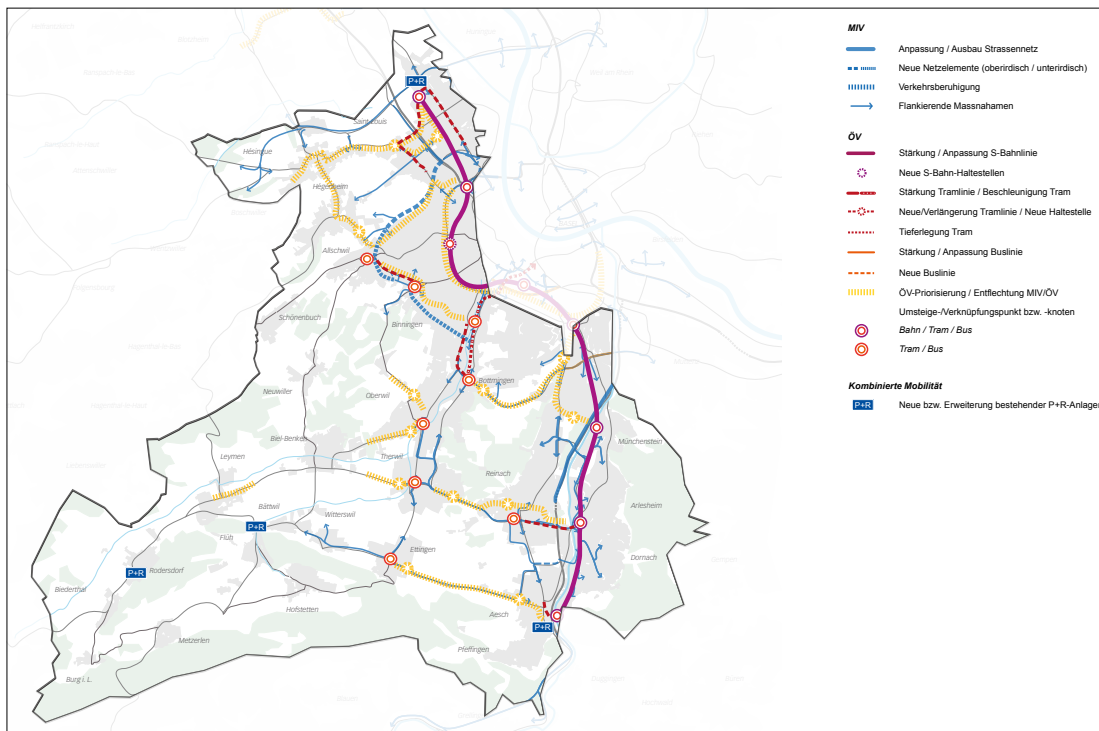


Abb. 11: Massnahmen Verkehr, Stossrichtung «Kombi»

Die Schlüsselmassnahmen sind nachfolgend aufgeführt:

		Zeit- horizont	Kosten (Mio. Fr)
Motorisierter Individualverkehr			
<i>Ausbau H18 (1. und 2. Stufe)</i>	Die H18 wird weiterhin die grössten Verkehrsmengen aus dem Birstal erfassen. Dazu müssen in erster Linie Staumanagementmassnahmen ergriffen werden: 1. Stufe: Betriebliche Massnahmen: Tropfenzähler und (dynamisches) Geschwindigkeitsmanagement. 2. Stufe: lokale bauliche Massnahmen, z.B. an den Anschlüsse (längere Aus- und Einfahrtspur usw.).	bis 2030	100
<i>3. Stufe</i>	Grössere bauliche Massnahmen zur Kapazitätserhöhung (z.B. eine 3. Spur auf längere Strecke, Ausbau Autobahnknoten Hagnau) sind erst längerfristig und auch nur bei einer sehr starken Siedlungsentwicklung erforderlich.	2030– 2050	Keine Kosten- schät- zung vor- handen
<i>Vollanschluss Aesch und neue Birsbrücke</i>	Der bestehende Halbanschluss in Aesch wird zu einem Vollanschluss ausgebaut. Zudem wird die Birsbrücke neu gebaut.	2030– 2050	82
<i>Autobahnzubrin- ger und Tunnel Allschwil</i>	Ein Autobahnzubringer E25 in Allschwil wird realisiert und die Flughafenstrasse wird ins normale Strassennetz integriert. Zudem wird eine unterirdische Umfahrung der Gemeinde Allschwil umgesetzt.	2030– 2050	275
<i>Tunnel Binningen</i>	Mit einer unterirdischen Umfahrung Allschwil (s. Massnahme Tunnel Allschwil) und dem Tunnel Binningen soll langfristig eine Entlastung der Binningerstrasse in Allschwil ermöglicht werden, womit das gesamte Gebiet aufgewertet und verdichtet und die Tramlinie 8 verlängert werden kann. Zwar kann die Tramlinie 8 heute auch ohne die MIV-Infrastrukturausbauten verlängert werden, jedoch ist eine Verdichtung oder Transformation des Gewerbegebiets wegen des erhöhten Verkehrsaufkommens nicht möglich. Zudem wird das System mit dem Tram im Mischverkehr (Tram auf der Strasse) langfristig an Grenzen stossen und die Flexibilität z.B. bezüglich dichterem Takt ist beschränkt. Die Binningerstrasse kann gestalterisch nur zum Teil aufgewertet werden. Das neue Strassensystem soll sich in den landschaftlichen und städtebaulichen Kontext einfügen. So sind die Tunnelportale in die Umgebung integriert und an wenig sensiblen Stellen vorgesehen.	2030– 2050	200
<i>Anpassung Stras- senerschliessung Arlesheim</i>	Eine direkte Verknüpfung zwischen der Talstrasse und der Birseckstrasse soll erstellt werden. Diese lokale Strassenanpassung trägt zur Verbesserung der Erreichbarkeit der H18 in Reinach Nord sowie der Entlastung von Dornachbrugg – Bruggstrasse Ost bei.	bis 2030	5
<i>Strasse Reinach Süd</i>	Damit der Anschluss Aesch besser ins Verkehrsnetz integriert werden kann, wird eine neue Strasse im Bereich Reinach-Süd erstellt. Dank dieser Massnahme kann zudem die Bruggstrasse stark entlastet werden.	2030– 2050	10
<i>FlaMa: Aufwertung der Strassenräume im bestehenden Siedlungsgebiet</i>	Um die Hierarchie des Netzes tatsächlich umzusetzen, ist es unumgänglich, dass jedes neue Netzelement durch flankierende Massnahmen begleitet wird. Ansonsten können sich die Massnahmen kontraproduktiv auswirken, sprich ein erhöhtes MIV Aufkommen hervorrufen.	laufend	Keine Kosten- schät- zung vor- handen

Öffentlicher Verkehr			
<i>Neue innerstädtische S-Bahnlinie</i>	In der Agglomeration Basel soll die Entwicklung einer innerstädtischen S-Bahn diskutiert werden. Die Opportunität und Machbarkeit einer S-Bahnlinie Saint-Louis – Aesch müssen weiter geprüft werden (Struktur eines Netzes mit zwei Niveaus sowie deren Kapazitäten und Rolle für das Gesamtverkehrssystem usw). Die neue S-Bahnhaltestelle Morgartenring ist als Teil solcher Überlegungen zu verstehen.	bis 2030	Keine Kostenschätzung vorhanden
<i>Tramverlängerungen</i>	Verschiedene Tramlinien werden verlängert: – Linie 2 bis nach Bottmingen – Linie 3 bis nach Saint-Louis – Linie 8 bis nach Allschwil – Linie 11 bis nach Saint-Louis – Die Tramlinie in Aesch bis zum Bahnhof Aesch	2030– 2050	63 80 56 57 25
<i>Tieferlegung Regiotram</i>	Das Tram zwischen Bottmingen und Basel wird unter die Erde verlegt. Das ist einerseits eine verkehrsplanerische Massnahme, wodurch insbesondere die dichteren Siedlungsgebiete Therwil – Oberwil besser an Basel (Zentrum, Bahnhof) angebunden werden. Die Verbindung wird massiv schneller, zudem sind höhere Frequenzen möglich. Die Tieferlegung lässt sich zusätzlich mit anderen Verkehrsmassnahmen kombinieren. So erhält durch die Verlängerung der Tramlinie 2 das Gebiet Binningen-Bottmingen durch seine spezifische Lage im Siedlungskorridor eine bessere ÖV-Erschliessung. Durch die Tieferlegung entsteht Platz in der Bottmingerstrasse, die sowohl dem MIV zu Gute kommt (besserer Durchfluss an Kreuzungen) als auch dem LV (mehr Platz). Andererseits ist die Tieferlegung eine städtebauliche Massnahme. Infolge ihrer hohen Geschwindigkeit ist die Tramlinie heute baulich vom übrigen Strassenraum abgetrennt. Diese Trennwirkung kann aufgehoben werden. Die Quartiere wachsen zusammen, die Bottmingerstrasse wird zur Saumlinie. Wichtige Nutzungen (Schulen, Einkaufsmöglichkeiten) und Naherholungsgebiete (Birsigraum, Bruderholz) werden für das gesamte Tal zu Fuss besser erreichbar. Die vielen heute unternutzten Flächen entlang der Strasse bilden zudem eine grosse Reserve an Entwicklungszonen. Auch der Strassenraum selber (durchschnittlich 32 m breit) kann massiv aufgewertet werden (breite Gehbereiche, Baumreihen). Der attraktive Strassenraum, die Adressbildung, die direkte Erschliessung und eventuell Parkplätze im Strassenraum stärken das lokale Gewerbe.	2030– 2050	240
<i>Tramverbindung Reinach – Dornach</i>	Zwischen Reinach und Dornach wird eine Tramverbindung erstellt. Diese verläuft ab der Hauptstrasse in Reinach in Eigentrasse auf der Bruggstrasse über Dornachbrugg zum Bahnhof Dornach Arlesheim.	bis 2030	70
<i>Starke Priorisierung der Buslinie 36</i>	Die Linie 36 muss hierarchisch so eingeordnet sein, dass sie von denselben Prioritäten wie eine Tramlinie profitiert. Dazu sind in gewissen Fällen Infrastrukturmassnahmen nötig (Eigentrasse).	bis 2030	Keine Kostenschätzung vorhanden
<i>Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte</i>	Die verschiedenen Umsteigepunkte im Raum ELBA werden laufend umgestaltet und neuorganisiert.	laufend	Keine Kostenschätzung vorhanden

Strategien / Massnahmen Landschaft

Die wichtigsten Strategien bzw. Massnahmen im Bereich Landschaft, welche das Konzept «Kombi» vorsieht, sind nachfolgend dargestellt:

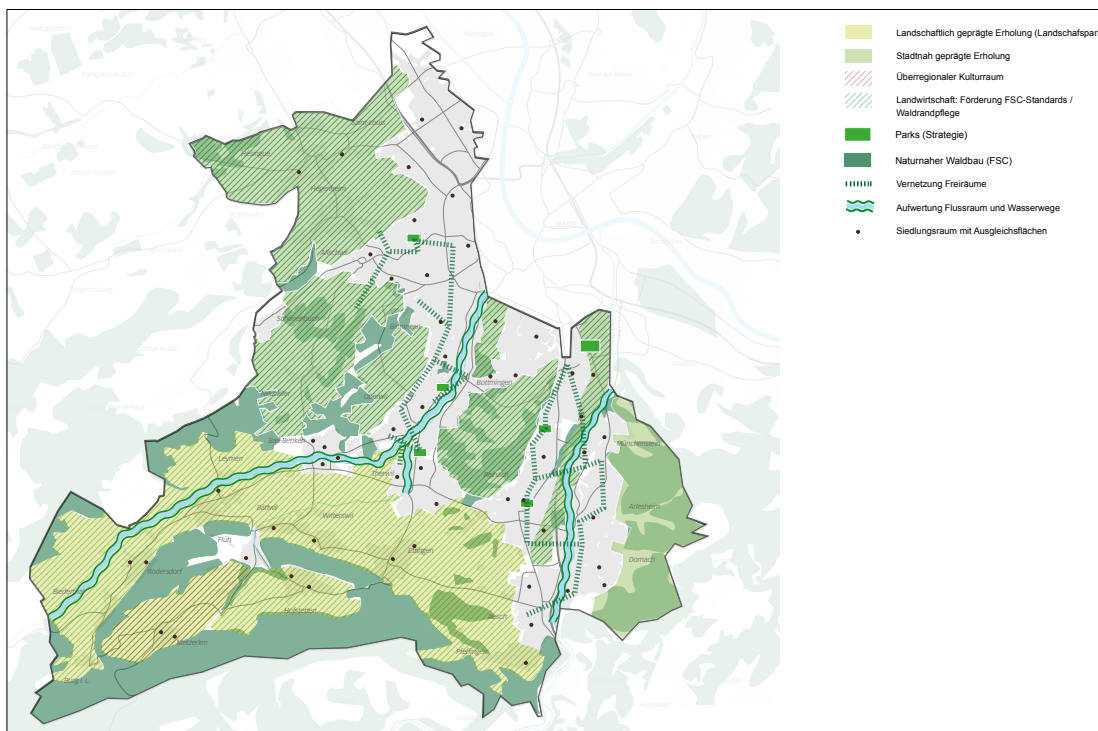


Abb. 12: Massnahmen Landschaft, Stossrichtung «Kombi»

Parkanlagen Neue Parkanlagen werden in dichten und bevölkerungsreichen Quartieren der Agglomeration geschaffen.

Zugang zu den stadtnahen Erholungsräumen Stadtnahe Erholungsräume werden durch ein attraktives und feinmaschiges Wegnetz für Fussgänger und Velofahrer mit den Wohngebieten verbunden.

Erhaltung der Binninger Höhe, des Bruderholz und des Gempen Die ausgedehnten, zusammenhängenden Grünräume auf der Binninger Höhe, dem Bruderholz und dem Gempen werden ungeschmälert erhalten. Die offene Kulturlandschaft zeichnet sich durch Strukturereichtum aus. Die Gestaltung des Siedlungsrandes wird im Bestand und in der baulichen Entwicklung aus landschaftsgestalterischer Sicht ausformuliert. Strukturelemente wie Obsthaine, Hecken, artenreiche Wiesen und Feldgehölze werden bewusst gefördert. Die artenreichen Wälder bleiben erhalten und gewinnen durch die sorgfältige Pflege an Qualität.

<i>Aufwertung des Birsigraums</i>	Entlang des Birsig wird ein durchgehender gewässernaher Weg erstellt. Stadtnah soll der Birsigraum mit dem Zoo verknüpft, die Ufer abgestuft werden. Zwischen Binningen und Bottmingen soll die Ufervegetation ergänzt und vergrössert, die Ufer abgestuft werden. Zwischen Bottmingen und Oberwil werden Sichtbezüge zum Birsig sowie die Verknüpfung des Birsigraums mit den noch vorhandenen Offenland- und Grünflächen vorgesehen verknüpft. Im hinteren Birsigraum ist die Erhaltung der Offenlandfläche zentral. Hier werden der Birsig ausgeweitet und Gesteinspakete für eine Verbesserung der Gewässerdynamik vorgesehen.
<i>Aufwertung der Birsraums</i>	Entlang der Birs wird ein durchgehender gewässernaher Weg erstellt. Die Zugänge zu diesen Gewässern werden zudem verbessert und die Verweilplätze aufgewertet. Wo möglich wird die Ufervegetation ergänzt und vergrössert. Zudem wird, wo möglich, der Flussbereich ausgeweitet, dies vor allem zum Brüglinger Park hin. Eine Ergänzung und Erweiterung der Reinacher Heide, die Schaffung von Blickachsen zur Birs hin ist ebenfalls vorgesehen.
<i>Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen</i>	Die Landwirtschaftsflächen werden standortgerecht, umweltschonend und ökologisch bewirtschaftet.

Umgang mit der Südumfahrung im Rahmen der Testplanung

Die Südumfahrung wurde im Rahmen des Konzepts «Kombi» insbesondere aus folgenden Gründen nicht weiterverfolgt:

- Die Südumfahrung ist eine reine MIV-Tangente: Für den Langsamverkehr bringt sie keinen Nutzen, für den öffentlichen Verkehr sind Linienführungen und Ausgestaltungen ungeeignet (keine direkte Erschliessung der Siedlungsgebiete). Die Verkehrsbehinderungen finden an den Kreuzungsstellen von radialen und tangentialen Kantonsstrassen hauptsächlich in der Morgen- und Abendspitze statt. Die Strasse bringt deshalb nur für den MIV und nur während wenigen Stunden pro Tag einen Nutzen.
- Die Südumfahrung fokussiert sich von der Lage im Netz auf grossräumige Verkehrsbeziehungen (z. B. Elsass – Laufental), oder auf die Agglomeration bezogen, auf die Beziehung Saint-Louis – Dornach. Diese Verkehrsrelation hat im gesamten Netz eine untergeordnete Bedeutung. Mit verschiedenen kleineren lokalen Eingriffen kann viel gezielter auf die Verkehrsströme reagiert werden.
- Mit der Südumfahrung werden heute peripher gelegene Gebiete insbesondere mit dem MIV gut erreichbar, was zu einem starken Siedlungsdruck führen wird.
- Die Südumfahrung verläuft grösstenteils im Tunnel. An verschiedenen wertvollen und räumlich sensiblen Orten mit besonderer Eigenart wird sie jedoch oberirdisch geführt. Insbesondere die oberirdisch angelegten Anschlüsse stellen grosse räumliche Eingriffe in die Landschaftsstruktur dar. Die Südumfahrung zerschneidet an verschiedenen Orten die grosszügig zusammenhängenden Grünräume in kleinere Landschaftskammern.

- Die Südumfahrung zielt auf eine autoorientierte, grossflächige Siedlungsstruktur mit niedriger Dichte ab und schwächt damit die günstigen Bedingungen der kompakten Korridore.
- Die Südumfahrung wird nur an den Rändern der Kernagglomeration (z. B. Therwil) zu einer Verkehrsentslastung und zu einer spürbaren Aufwertung im bestehenden Siedlungsgebiet führen. Die zentraleren Siedlungsgebiete (Binningen, Münchenstein) und die Gebiete mit dem grössten Verdichtungspotenzial werden davon wesentlich weniger profitieren, da die radialen Verkehrsbeziehungen in der südlichen Agglomeration von Basel nach wie vor dominant sind.

Schlussendlich wird die Südumfahrung generell zu Mehrverkehr führen, was an gewissen Stellen die heutigen Verkehrsprobleme noch vergrössert (z. B. Mehrverkehr in Dornacherbrugg).

6.2 Konzept und Massnahmen Stossrichtung «Tangente»

Das Gesamtkonzept «Tangente» des Teams INGE Rapp Trans, SKK, B,S,S. schlägt im Bereich Siedlung eine arealorientierte Verdichtung auf stadtnahen und gut mit dem ÖV erschlossenen Achsen vor. Bei Bedarf sollen zudem Arrondierungen einzelner geeigneter Siedlungsränder sowie eine moderate Siedlungserweiterung (v.a. in Allschwil, Aesch und Reinach) vorgenommen werden. Das Konzept sieht eine Sicherung der hochwertigen Hangwohnlagen sowie eine Aufwertung verschiedener Siedlungsränder vor. Aufgrund der bestehenden unterschiedlichen wirtschaftlichen Ausrichtung der Teilräume wird eine funktionale Spezialisierung im Sinne einer Clusterbildung angestrebt.

Beim öffentlichen Verkehr werden die Verkehrsverbindungen gestärkt, indem Reisezeitverkürzungen bei den Tramverbindungen u.a. dank Expressstrams im Leimen- und im Birstal erfolgen und neue Tangentialbusse eingeführt werden. Vorgeschlagenen werden auch neue Tramstrecken (z.B. Pfeffingen, Allschwil Bim Chrüz).

Im Bereich des motorisierten Individualverkehr schlägt das Konzept eine neue, stadtnahe, vorwiegend unterirdische Tangente vor, welche als Verteilerachse und als Entlastung der dichten Siedlungsgebiete vom motorisierten Individualverkehr dient.

Im Bereich der kombinierten Mobilität wird das P+R-Angebot u.a. entlang der französischen Grenze ausgebaut. Insbesondere für den Freizeitverkehr wird das Sharing-Angebot verbessert. Für den Veloverkehr werden Routen entlang von Freiraumachsen ausgebaut und signalisiert. Die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer wird innerorts u.a. durch Verkehrsberuhigungsmassnahmen erhöht.

Im Bereich Landschaft wird der Schwerpunkt auf die Erhaltung der landschaftlichen Qualitäten dank des Instruments des Landschaftsparks gelegt. Die Übergänge zwischen Siedlung und Landschaft sowie zwischen Wald und Landschaftsparks werden gestaltet. Die Zugänge zu den Freiräumen werden zudem verbessert.

Nachfolgend ist das entsprechende Zukunftsbild dargestellt.

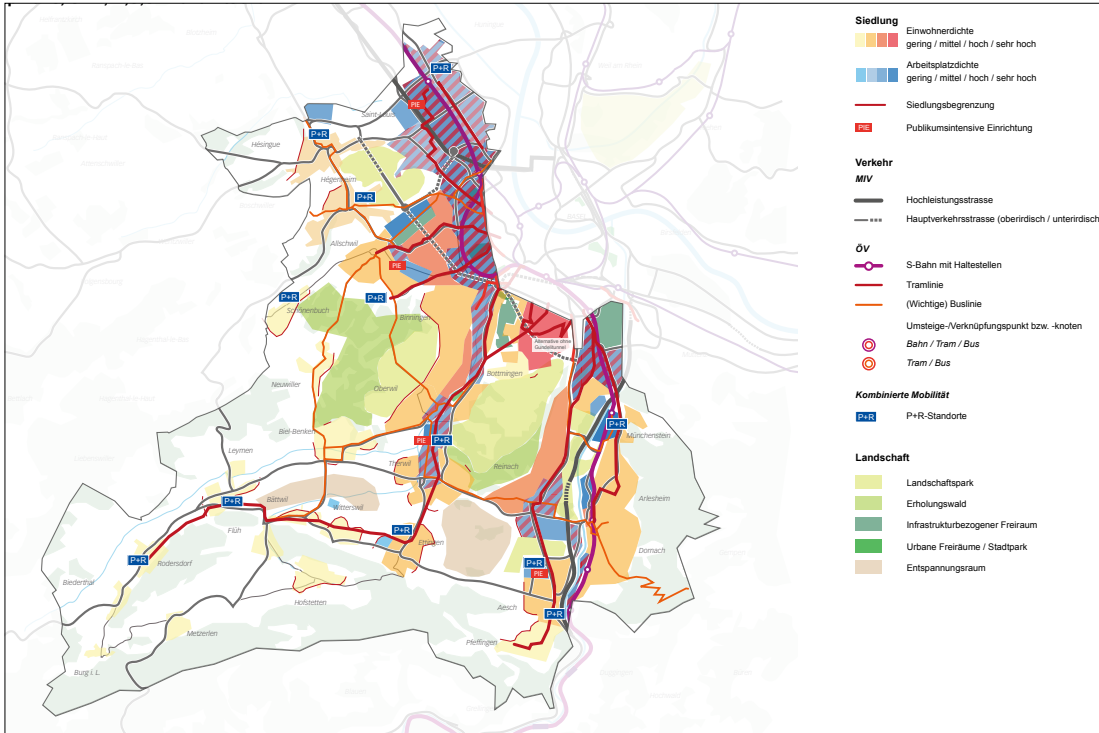


Abb. 13: Zukunftsbild «Tangente»

Massnahmen Siedlung

Die wichtigsten Massnahmen im Bereich Siedlung, welche das Konzept «Tangente» vorsieht, sind nachfolgend dargestellt:

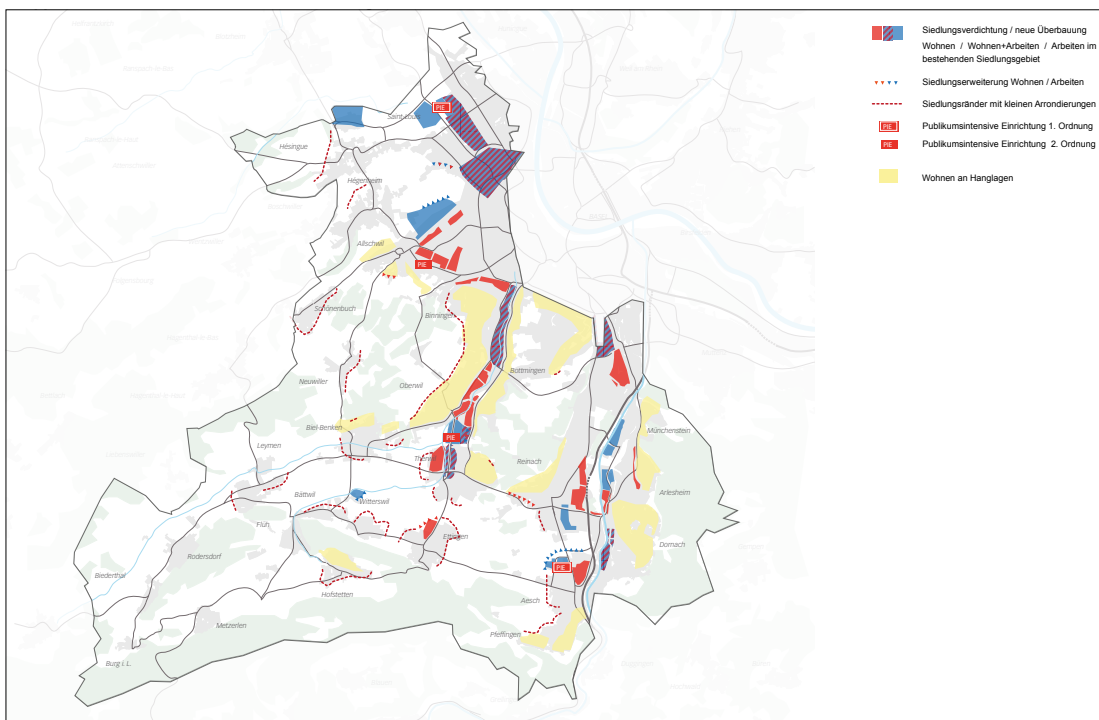


Abb. 14: Massnahmen Siedlung, Stossrichtung «Tangente»

<i>Verdichtungsgebiete entlang gut erschlossener Achsen</i>	Innere Verdichtungsgebiete und bestehende Bauzonenreserven insbesondere entlang gut erschlossener Achsen in den stadtnahen Gemeinden werden genutzt. Diese Verdichtungen basieren grundsätzlich auf der Verdichtungsstudie BL.
<i>Bauzonen-Arrondierungen</i>	Es werden Siedlungsränder definiert, an denen kleinere Arrondierungen (flächige Ergänzungen) der Bauzone zulassen werden. Dies betrifft insbesondere das Siedlungsgebiet in Aesch Richtung Westen, in Reinach, in Binningen und Oberwil am Hang, in Therwil, Ettingen, Witterswil, Bättwil, Hofstetten, Leymen, Biel-Benken, Neuwiller, Schönenbuch, Hégenheim sowie in Hésingue.
<i>Massvolle Siedlungsergänzungsflächen</i>	Längerfristig werden moderate Siedlungserweiterungen vorgenommen. Diese sind im Bereich Wohnen in Reinach, Ettingen und Allschwil vorgesehen. Für Gewerbenutzung sind moderate Erweiterungen des Siedlungsgebiets in Aesch Nord, in Witterswil sowie in Allschwil Bachgraben und für Mischnutzungen in Saint-Louis und in Oberwil geplant.
<i>Sicherung der hochwertigen Hangwohnlagen</i>	Die heute bereits bestehenden hochwertigen Hangwohnlagen insbesondere im Birstal, im Vorderen Leimental, im Bereich Allschwil sowie in Biel-Benken und Hofstetten werden gesichert. Nur in Ausnahmefällen werden punktuelle Verdichtungen zugelassen. In diesen Gebieten werden zudem die Siedlungsränder und die Übergänge zur Landschaft klarer gestaltet.
<i>Aufwertung der Siedlungsränder</i>	Die Siedlungsränder werden aufgewertet und gestaltet. Dies erfolgt insbesondere im Bereich Aesch Nord, auf der linken Uferseite der Birs, im Bereich Bruderholz, beim Siedlungsrand zwischen Oberwil und Binningen Richtung Allschwilerwald sowie im Bereich Allschwil Bachgraben.
<i>Förderung der Clusterbildung und räumlichen Spezialisierung</i>	<p>In den Teilräumen des ELBA-Perimeters soll eine räumliche Spezialisierung in den Gewerbe- und Industriegebieten gefördert werden:</p> <ul style="list-style-type: none">– Der Teilraum Basel West/Allschwil/Saint-Louis und insbesondere im Industrie- und Gewerbegebiet Bachgraben soll auf die Life Sciences-Industrie ausgerichtet werden.– In Teilraum Birseck sind die vorhandenen Industrie- und Gewerbegebiete so zu positionieren, dass sie als Standort für wertschöpfungsintensive Unternehmen des 2. Sektors sowie gegebenenfalls vor- oder nachgelagerter Unternehmen aus dem 3. Sektor attraktiv sind. In Ergänzung dazu sind auch der (alternative) Gesundheitsbereich zu fördern bzw. für bereits heute bestehenden Institute in diesem Bereich (z.B. Birshofklinik, Regionalspital Dornach, Lukas Klinik, Ita Wegman Klinik) sowie vor- und nachgelagerte Einrichtungen (Praxen, Gesundheitsberatung usw.) gute Rahmenbedingungen zu schaffen.– Für den Teilraum Vorderes Leimental sind die Standortfaktoren auf die Bedürfnisse des Dienstleistungssektors und Detailhandels auszurichten. Im Vordergrund steht dabei das Gebiet Mühlematt. <p>Als nächster Schritt sollen detaillierte Förderungskonzepte für die genannten Schlüsselbranchen erarbeitet werden.</p>

*Publikumsintensive
 Einrichtungen*

Der Verkehr, welcher durch publikumsintensive Einrichtungen generiert wird, soll gesteuert werden. Über Fahrtenmodelle im Rahmen konkreter Entwicklungsplanungen wird sichergestellt, dass insbesondere mittelstarke verkehrsintensive Einrichtungen in Oberwil/Therwil sowie in Allschwil nicht zu starken verkehrsintensiven Einrichtungen werden. Hierzu werden entsprechende Schwellenwerte bspw. bezüglich der Anzahl Parkplätze oder der generierten Fahrten neu definiert. Die Grössenordnung für diesen Schwellenwert dürfte bei 500 Parkplätzen oder 4'000 Fahrten/Tag liegen.

Massnahmen Verkehr

Im Bereich Verkehr werden im Konzept «Tangente» folgende Massnahmen vorgeschlagen:

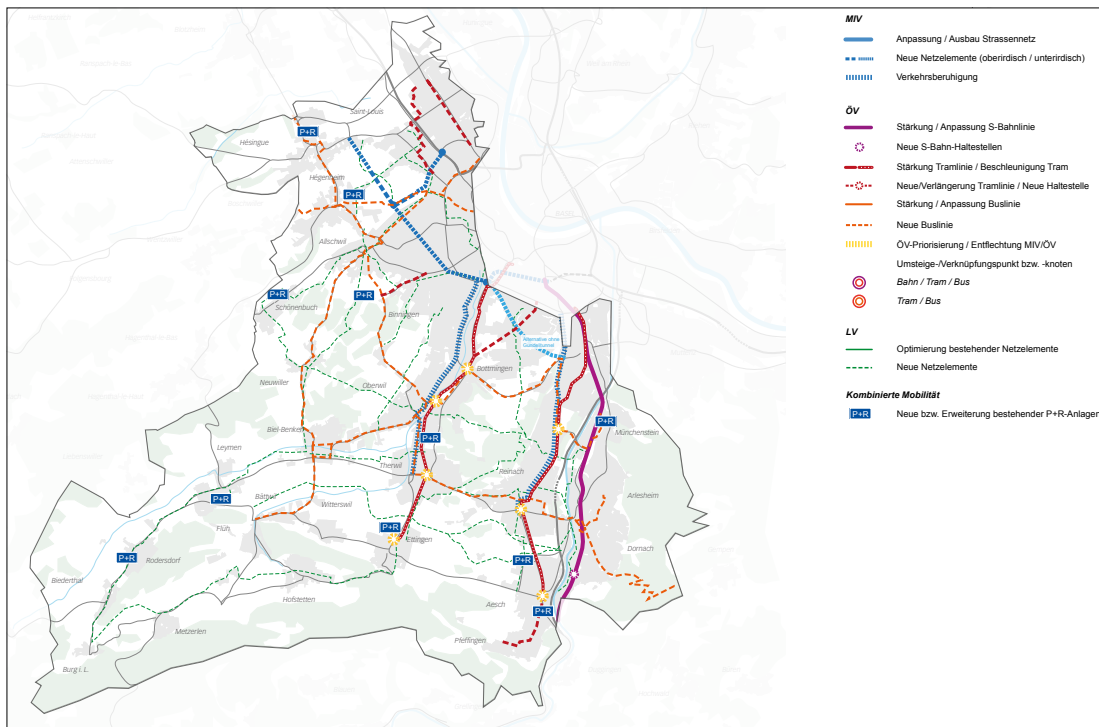


Abb. 15: Massnahmen Verkehr, Stossrichtung «Tangente»

Die Schlüsselmassnahmen sind nachfolgend aufgeführt:

		Zeit- horizont	Kosten (Mio. Fr)
Motorisierter Individualverkehr			
<i>Stadtnahe Strassentangente</i>	Eine stadtnahe, vorwiegend unterirdische Strassentangente wird zwischen Dorenbach – Allschwil Bachgraben – A35/Route des Carrières) erstellt. Diese kann entweder an eine Umfahrung Gundeldingen oder auch an die Bruderholzstrasse in Münchenstein angeschlossen werden. Als Konsequenz zur stadtnahen Strassentangente werden die Binnerstrasse in Oberwil sowie die Reinacherstrasse in Münchenstein verkehrsberuhigt (Begegnungszonen / Tempo 30 Zonen). Damit kann die Beeinträchtigung des Siedlungsgebietes sowie des strassengebundenen ÖV reduziert werden.	bis 2030	408
		2030–2050	60
<i>Autobahnzubringer A35</i>	Am westlichen Portal des Tunnels der stadtnahen Strassentangente im Bereich Neuallschwil soll eine z.T. unterirdische Verbindungsstrasse entlang der Landesgrenze bis zur französischen A35 erstellt werden.	bis 2030	173
<i>Verbindung D105 (Frankreich) / Allschwil (Route des Carrières)</i>	Am westlichen Portal des Tunnels der stadtnahen Strassentangente im Bereich Neuallschwil wird eine Verbindungsstrasse zur französischen D105 in Hésingue erstellt.	bis 2030	83
Öffentlicher Verkehr			
<i>Expresstram Ettingen - Basel X10</i>	Eine Tram-Schnellverbindung ins Leimental wird eingeführt: Die Trasse der Tramlinien 10 und 17 wird im Vorderen Leimental mit Doppelspurinseln so ausgebaut, dass zwischen Ettingen und dem Stadtzentrum zusätzliche Expresstrams verkehren können. Diese Expresstrams werden nur 4–5 Haltestellen (Ettingen, Therwil, Oberwil, Bottmingen) bis zum Bahnhof Basel SBB bedienen. Damit kann eine deutliche Reisezeitverkürzung erreicht werden.	bis 2030	66 (inkl. Rollmaterial)
<i>Tramtunnel Bruderholz</i>	Zwischen Bottmingen und dem Bahnhof SBB wird ein Tramtunnel mit einer Haltestelle beim Bruderholzspital erstellt. Damit kann das Tram ins Leimental beschleunigt und der Verkehrsknotenpunkt am Dorenbach entflechtet werden.	2030–2050	220
<i>Expresstram Aesch - Basel X11</i>	Eine Tram-Schnellverbindung ins Birseck wird eingeführt: Die Tramlinie 11 wird mit einem Expresstram X11 ergänzt. Dieses Expresstram soll das heute bestehende Trasse mit benutzen (wobei vor der Endstation Aesch voraussichtlich ein Doppelspurausbau nötig wird). Expresstrams bedienen nur wenige Haltestellen. Damit kann eine deutliche Reisezeitverkürzung erreicht werden.	bis 2030	46 (Rollmaterial)
<i>Tramverlängerung Pfeffingen</i>	Die Tramlinie X11 wird zwischen Aesch und Pfeffingen verlängert. Damit soll der radiale ÖV-Anteil gesteigert werden.	bis 2030	65

<i>Tangentialbus-konzept</i>	<p>Folgende sechs neue Tangentialbuslinien werden eingeführt:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Bus 91 (Flüh – Allschwil – Bahnhof St. Johann): Diese Linie bietet eine direkte Verbindung zwischen Bahnhof St. Johann, Allschwil und Flüh. Die französische Gemeinde Neuwiller erhält einen direkten Anschluss an das schweizerische Busnetz. – Bus 92 (Bhf. St. Johann – Reinach – Arlesheim): Entspricht weitgehend der bestehenden Linie 64 vom Bachgraben nach Arlesheim. Eine Anpassung und Beschleunigung der Linie erfolgt durch eine neue Routenführung im Abschnitt Allschwil – Haltestelle Spitzwald. Der nicht mehr bediente Abschnitt wird durch andere Buslinien und die verlängerte Tramlinie 8 übernommen. – Der Bus 93 (Basel – Hégenheim – Buschwiller) ist eine neue direkte Verbindung von Basel (Schiffplände) und Buschwiller. – Bus 94 (Blotzheim – Allschwil – Reinach - Dornach): Im Abschnitt Allschwil – Dornach zusätzliche Linie zur Linie 64 (bzw. 92) mit Verlängerung nach Frankreich. Diese Linie bringt eine Verbesserung der Erreichbarkeit Allschwils, des vorderen Leimentals und des Birstals aus Richtung Frankreich. – Bus 96 (Münchenstein – Bottmingen – Biel-Benken): Neue Buslinie über die Bruderholzstrasse für bisher wenig vom ÖV erschlossenes Gebiet. Die tangentialen Verkehrsbeziehungen zwischen den grösseren, bedienten Gemeinden werden damit erleichtert und gefördert. – Bus 98 (Dornach / Arlesheim - Liestal): Verbindet das Birstal direkt mit Liestal (nicht via Basel SBB) und reicht deutlich über den ELBA Perimeter hinaus. Die Fahrzeit ist vergleichbar mit der S-Bahn Verbindung über Basel SBB, die Route ist jedoch attraktiver und v.a. für den Freizeitverkehr auf dem Gempenplateau interessant. 	bis 2030	18 (Rollmaterial)
<i>Entschärfung Kreuzungspunkte ÖV / MIV</i>	<p>Eine Entflechtung zwischen MIV / Tram / Bus an sieben neuralgischen Kreuzungspunkten in Bottmingen, Oberwil, Therwil, Ettingen, Aesch und Reinach wird umgesetzt. Von diesen Entflechtungsmassnahmen an Knoten profitieren grundsätzlich immer MIV und ÖV. Bei den vier Knoten im Leimental profitiert der ÖV tendenziell mehr als der MIV.</p>	bis 2030	140
Langsamverkehr			
<i>Ausbau Velonetz in Abstimmung Freiraumkonzepte</i>	<p>Insbesondere entlang der Gewässer werden attraktive Alltags- und Freizeitrou-ten für den Veloverkehr in Abstimmung mit Freiraumkonzepte umgesetzt.</p>	bis 2030	0.24
Kombinierte Mobilität			
<i>P+R-/Car-Sharing-Standorte</i>	<p>Elf zusätzliche P+R-Standorte werden eingerichtet: Die neuen Anlagen entlang der französischen Grenze (Rodorsdorf, Leymen, Schönenbuch, Allschwil Süd, Hégenheim und Hésingue) dienen hauptsächlich den Arbeitspendlern. Diejenigen im zentralen Leimental und im Birseck (Ettingen, Oberwil, Aesch Bahnhof, Aesch Nord und Münchenstein) dienen zusätzlich auch dem Freizeitverkehr und sollen deshalb auch ein Sharing-Angebot anbieten (u.a. mit Elektromobilität).</p>	bis 2030 / 2030–2050	35 (ohne Car-Sharing)

Strategien / Massnahmen Landschaft

Die wichtigsten Strategien bzw. Massnahmen im Bereich Landschaft, welche das Konzept «Tangente» vorsieht, sind nachfolgend dargestellt und aufgeführt:

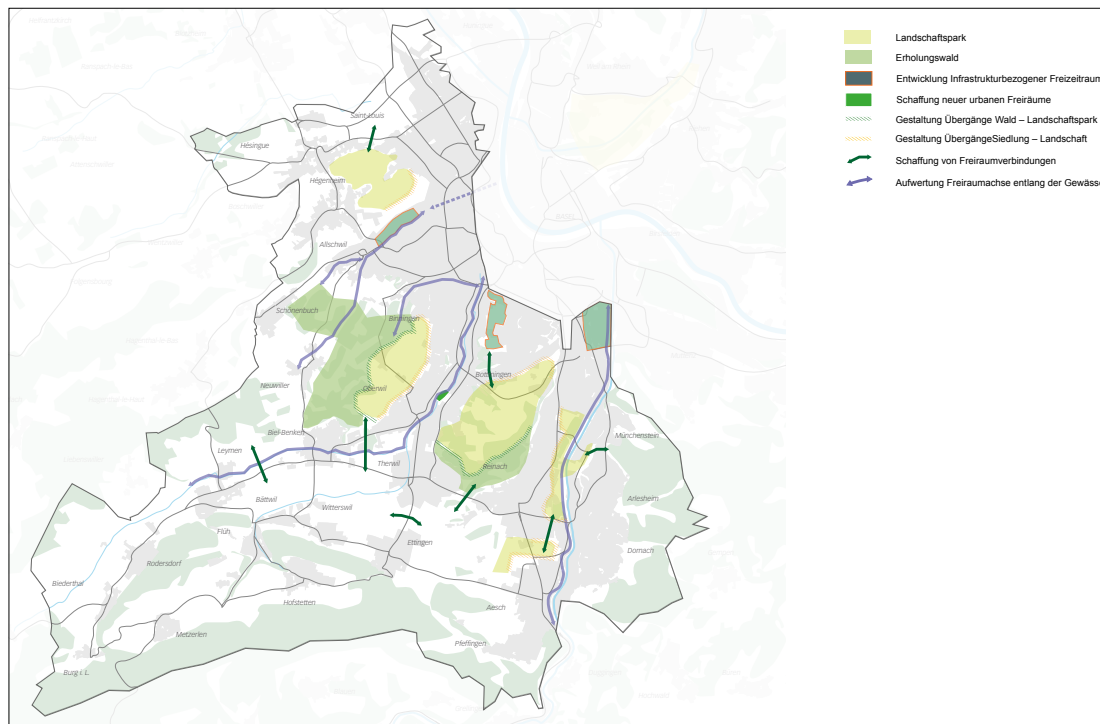


Abb. 16: Massnahmen Landschaft, Stossrichtung «Tangente»

Landschaftspark Bruderholzrücken und Binningerhöhe Auf dem Bruderholzrücken und auf der Binningerhöhe soll die Landschafts- und Erholungsqualität erhöht werden. Wichtig dafür ist u.a. die Verbesserung der Zugänglichkeit und Verfügbarkeit von Flächen für die Erholungsnutzung.

Landschaftspark Saint-Louis / Hégenheim Im Gebiet Saint-Louis/Hegenheim soll die Landschafts- und Aufenthaltsqualität verbessert und auch neu geschaffen werden. Zudem sollen ökologisch wertvolle Bereiche geschützt, weiterentwickelt und in die Erholungslandschaft eingegliedert werden. Aufgrund der Nähe zum EuroAirport Basel-Mulhouse und dem damit einhergehenden Fluglärm, sollen in diesem Park eher schnelle und lautere Nutzungen vorgesehen werden, indem beispielsweise einige der in diesem Landschaftsraum vorkommenden Kiesabbaugebiete als Bike-Strecke, Pumptrack oder Motocross-Strecke umgestaltet werden. Modellfliegern oder Planespottern kann eine Plattform bereitgestellt werden. Auch Brachflächen in denen sich die Anwohner kreativ ausleben können sind denkbar.

Landschaftspark Reinach/Aesch In der Ebene zwischen Reinach und Aesch sollen die Landschafts- und Aufenthaltsqualität weiter verbessert werden, indem ökologisch wertvolle Bereiche geschützt, weiterentwickelt und in die Erholungslandschaft eingegliedert werden. Ausserdem sollen mit gestalterischen Massnahmen und erhöhter Flächenverfügbarkeit (z.B. Allmenden) die Aufenthaltsqualität verbessert und die Randsituationen der heutigen, visuell „harten Gewerbefronten“ aufgelockert werden.

<i>Landschaftspark Birstal / Reinacher Heide</i>	Der Landschaftsraum Birstal/Reinacher Heide soll mit dem Schwerpunkt Naturerlebnis und Naturmanagement weiterentwickelt werden. Die heute teilweise ganzflächig eingezäunten Naturschutzgebiete sollen geöffnet und in die Parkgestaltung integriert werden. Der Nutzbarkeit attraktiver Flächen am Wasser – in Verbindung mit der Aufwertung des Gewässerraumes – soll vermehrt Vorrang gegeben werden. Zudem soll ein konsequent lückenloses, attraktiv gestaltetes Wegnetz für Fussgänger und Velofahrer erstellt werden, welches den Raum selber erschliesst, aber auch dessen Zubringerfunktion nach Norden und Süden gerecht wird.
<i>Übergänge Wald / Landschaftspark gestalten</i>	Der Wald als landschaftsprägender Bestandteil der Landschaftsparks Bruderholzrücken und Binningerhöhe, teilweise auch in Randbereichen der Reinacher Ebene, soll sich in die Parkgestaltung integrieren. Dazu werden harte Übergänge vom Wald ins Offenland mittels Waldrandabstufung und Teilauflockerung der Waldbestände gebrochen. In diesem neugeschaffenen Bereich werden zudem neue attraktive Wegverbindungen angelegt.
<i>Verbindung über urbane Freiräume / Stadtparks</i>	Urbane Freiräume (Stadtparks) sollen in den stadtnahen Gemeinden geschaffen werden. Angegliedert an diesen urbanen Freiräumen sollen attraktiv gestaltete und gut beschilderte Freiraumverbindungen erstellt werden. Diese können als eine Art «Trittsteine» in übergeordnete Erholungslandschaften wie Landschaftsparks oder die umgebenden Grosslandschaften wahrgenommen werden.
<i>Freizeitrouten / Aufwertung Freiraumachsen entlang Gewässer</i>	Entlang der Birs und dem Birsig sowie deren Nebengewässer bieten sich ideale Korridore für Alltags- und Freizeitrouten, die direkte Verbindungen einerseits und die Erschliessung attraktiver Erholungsräume andererseits ergeben. Entlang dieser Gewässer soll eine lückenlose Langsamverkehrsverbindung von den dichten Siedlungsgebieten in die offene Landschaft führen. Mit der Massnahme soll das oftmals kanalisierte Wegesystem zwischen eingezäuntem Landwirtschaftsland und Ufergehölzgürtel entlang der Gewässer aufgelockert und qualitativ gestaltet werden. Es sollen direkte Bezüge zum Gewässer, aber auch zum Umland hergestellt werden.

Umgang mit der Südumfahrung im Rahmen der Testplanung

Aus der Sicht des Teams Rapp Trans, SKK, B,S,S. kann die vorgeschlagene Idee einer Stadttangente aus folgenden Gründen als Ersatz für eine Südumfahrung aufgefasst werden:

- Das Strassenbauvorhaben der Südumfahrung würde einen Entwicklungsimpuls in Richtung Süden in eine noch weitgehend unverbaute Landschaft bedeuten (Flächenverbrauch, Lärm- und Schadstoffimmissionen). Mit dem Bau einer Südumfahrung würde der Siedlungsdruck bei den neuen Anschlüssen zunehmen.
- Die Siedlungsränder sollen aufgewertet werden. Eine weiträumige Umfahrungsstrasse kann diese Siedlungsränder beeinträchtigen.
- Die Trassierung erfolgt bei der stadtnahen Tangente unter Schonung der Freiräume. Die Trennwirkung des Bauvorhabens Südumfahrung würde die Verzahnung von Freiräumen mit dem Siedlungsgebiet erschweren.

- Die Wunschlinien der Verkehrsnachfrage sind eher in radialer als tangentialer Richtung ausgeprägt. Für eine Lösung von kleinräumigen Verkehrsengpässen im Siedlungsgebiet hat eine aussen liegende Hochleistungsstrasse nur bedingten Einfluss.
- Die Verkehrsleistung in der Region Basel steigt mit der weiträumigen Südumfahrung insgesamt stärker an als mit der Stadttangente. Daraus resultieren höhere Schadstofffrachten und eine stärkere modale Verlagerung weg vom öffentlichen Verkehr

6.3 Konzept und Massnahmen Stossrichtung «Bestand»

Das Gesamtkonzept «Bestand» des Teams Metron Verkehrsplanung AG / HHF sieht eine Verdichtung insbesondere entlang von Hauptverkehrsachsen sowie ÖV-Umsteigepunkten in der Agglomeration vor. Die Dörfer werden erhalten. Die Kernzonen der Siedlungen werden mittels Entlastung vom MIV sowie der Ansiedlung kernzonenspezifischer Nutzungen als Zentren wiederhergestellt. Bestehende Industriebrachen werden umgenutzt, mit hoher städtebaulicher Qualität neu bebaut sowie besser erschlossen. Klare Siedlungsgrenzen werden festgelegt.

Der radiale ÖV wird gestärkt und mit leistungsfähigen Querverbindungen ergänzt. Die Stärkung wichtiger Linien des öffentlichen Verkehrs erschliesst dynamische, sich wandelnde Gebiete effizient. So soll insbesondere die S-Bahn Birseck zukünftig in verdichtetem Takt mit mehr Haltestellen verkehren. Im Vorderen Leimental wird als Schlüsselmassnahme die Beschleunigung der bestehenden Linie 10 definiert. Für die rasche Verbindung zwischen den Korridoren sieht das Konzept zudem Hochleistungsbuslinien (Linie 64, 60 und 48) vor.

Im Bereich des motorisierten Individualverkehrs wird vorgeschlagen auf den Bestand und qualitativen Umbau ohne Kapazitätssteigerung zu setzen. Die Hauptstrassen in der Agglomeration werden nicht nur als Transit- sondern als Lebensraum ausgestaltet: Breitere Strassen zu Gunsten des ÖV und den LV mit Alleen verleihen wichtigen Siedlungsgebieten eine städtische Qualität. Zudem werden Kantonsstrassen beispielsweise in Münchenstein und Therwil in dynamische Siedlungsgebiete verlegt.

Das Konzept sieht vor, den Veloverkehr (Alltagsverkehr) wieder auf den Hauptverkehrsachsen zu führen. Für den Freizeitverkehr werden hingegen verschiedene «Voies vertes» definiert. Auf allen Strassen in den Kernzonen sollen Tempo 30 Zonen eingerichtet werden, damit u.a. die Sicherheit für Fussgänger und Velofahrer erhöht werden kann.

Der Landschaftsraum wird geschützt. Die Flussräume der Birs und des Birsigs werden aufgewertet und besser zugänglich gemacht. Zudem ist ein grenzüberschreitender Landschaftspark («Pionierpark») sowie die Umsetzung des Landschaftsparks Rütihard vorgesehen.

Nachfolgend ist das entsprechende Zukunftsbild dargestellt.

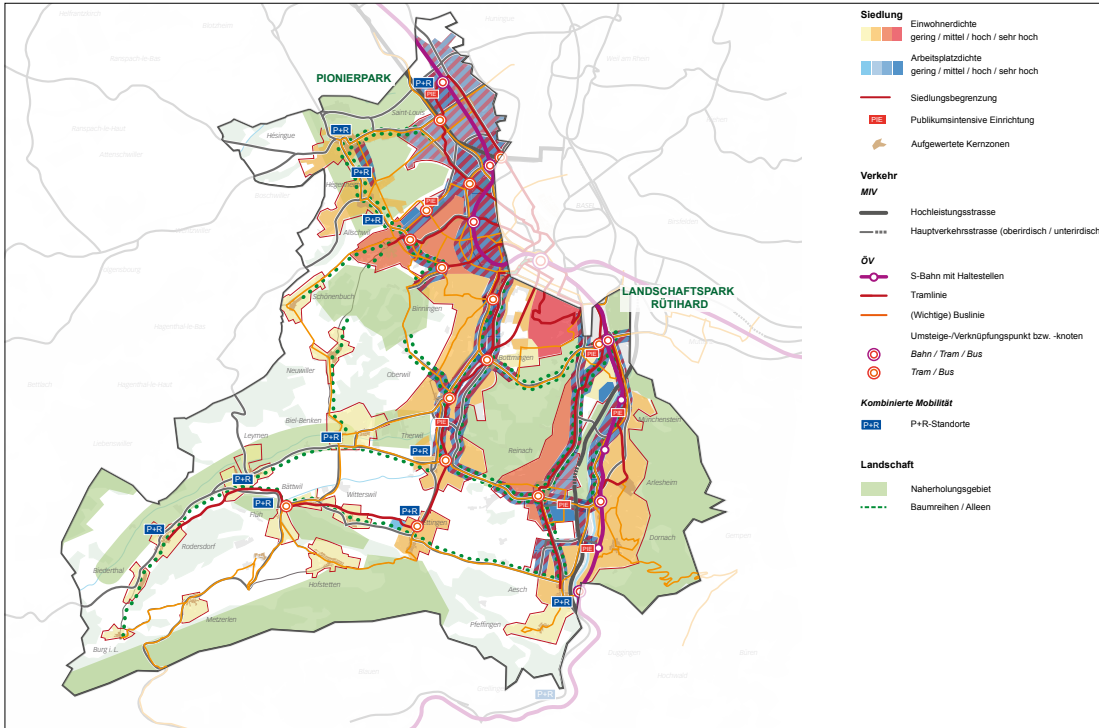


Abb. 17: Zukunftsbild «Bestand»

Massnahmen Siedlung

Die wichtigsten Massnahmen im Bereich Siedlung, welche das Konzept «Bestand» vorsieht, sind nachfolgend dargestellt:

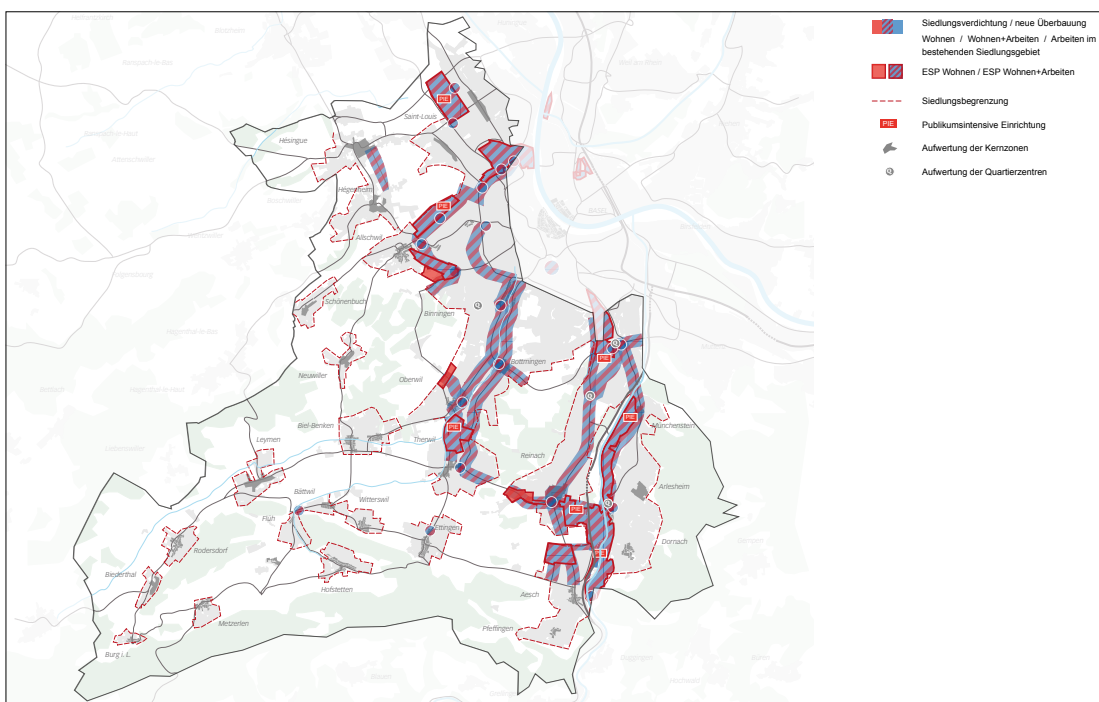


Abb. 18: Massnahmen Siedlung, Stossrichtung «Bestand»

- Siedlungsbegrenzung* Die künftige Siedlungsentwicklung soll im bestehenden Siedlungsgebiet durch Verdichtung stattfinden. Klare Siedlungsbegrenzungslinien werden festgelegt.
- Transformationsgebiete* Industrie- und Gewerbe-Brachen oder schlecht genutzte Areale u.a. im Birstal, im Raum Allschwil, in Saint-Louis, im Dreispitz und im Quartier Mühlematt werden umgenutzt: In diesen Arealen werden neue Wohnungen erstellt und neue Arbeitsplätze angesiedelt. Diese Gebiete werden durch zusätzliche S-Bahn-, Tram- oder Bushaltestellen sowie neue Hauptstrassenräume effizient erschlossen. Dornach Apfelsee und Arlesheim Widenhof sind Beispiele von Transformationsgebieten, welche mit einer neuen S-Bahnhaltestelle sehr gut erschlossen werden können.
- Verdichtungsgebiete entlang von städtischen Hauptstrassen* Verbreitete Strassen mit Alleen sollen wichtigen Siedlungsgebieten in der Agglomeration eine städtische Qualität verleihen. Die bestehenden Gebäude sollen bis auf weiteres bestehen bleiben können und allfällige Umwidmungen auf Vorplatz- und Vorgartenbereiche beschränkt werden. Die heute mässig dichten, lockeren Bebauungen entlang dieser Hauptverkehrsachsen werden in der ersten Bautiefe sukzessive durch dichtere Bauweise und nach Möglichkeit auch gemischtere Nutzung ersetzt. Im Umfeld der verbreiterten Hauptstrassenräume hinter der ersten Bautiefe werden auch die heute mässig dicht bebauten W2-Zonen (2 Geschosse) verdichtet (jeweils ca. 150 m ab Hauptstrasse oder ÖV-Knotenpunkt), in dem neu drei Geschosse zulässig sind.
- Aufwertung Kernzonen und Quartierzentren* Die verloren gegangene Funktion der Kernzonen als zentrale Orte soll soweit möglich wiederhergestellt werden. Zentralörtliche Nutzungen (u.a. Versorgungsinfrastrukturen) werden wieder vermehrt in den Kernzonen angesiedelt. Die Struktur dieser Gebiete wird erhalten und punktuell zeitgemäss erneuert. Insbesondere die Verweilqualität soll erhöht werden. Die Kernzonen werden deshalb vom motorisierten Verkehr nach Möglichkeit entlastet und mit Tram und/oder Bus gut erschlossen. Zudem werden diese Zonen mit den angrenzenden Quartieren mit Fussgängerzonen oder Begegnungszonen (Tempo 20) verbunden.

Massnahmen Verkehr

Im Bereich Verkehr werden im Konzept «Bestand» folgende Massnahmen vorgeschlagen:

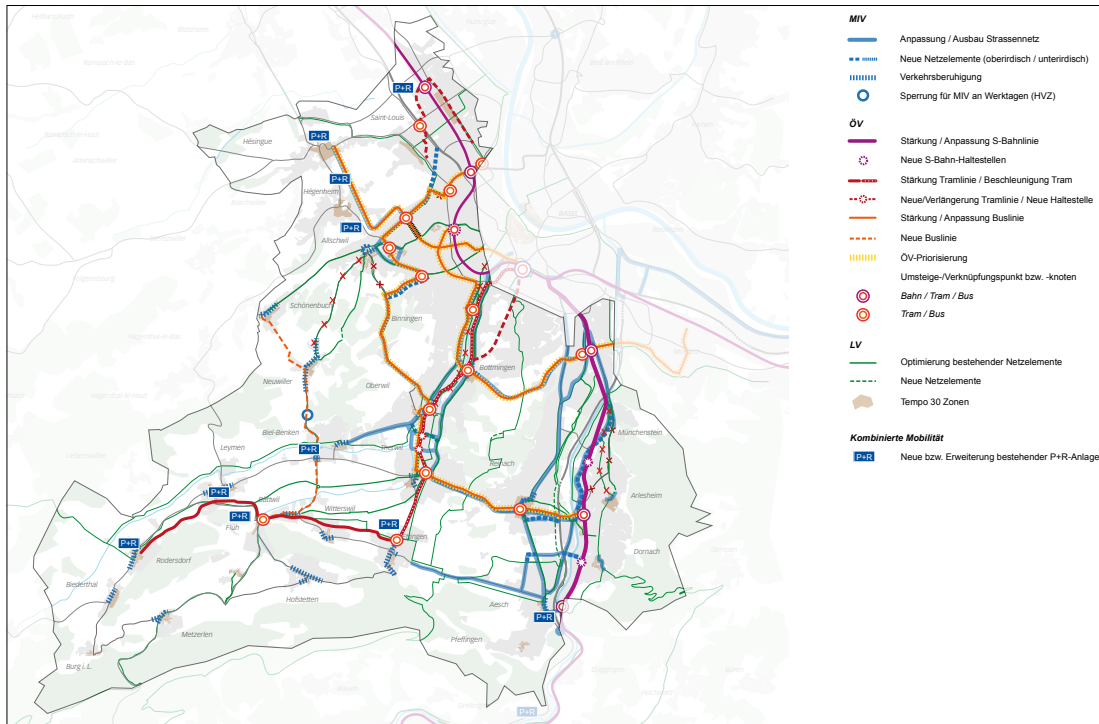


Abb. 19: Massnahmen Verkehr, Stossrichtung «Bestand»

Die Schlüsselmassnahmen sind nachfolgend aufgeführt:

		Zeit- horizont	Kosten (Mio. Fr)
Motorisierter Individualverkehr			
<i>Vollanschluss Aesch</i>	Der bestehende Halbinschluss in Aesch wird zu einem Vollanschluss ausgebaut.	bis 2030	45
<i>Anschluss Dornach</i>	Eine Verbindung zwischen dem Vollanschluss Aesch und dem Gebiet Dornach-Apfelsee wird erstellt. Damit kann dieses Gebiet direkt an die H18 angebunden werden.	bis 2030	20
<i>Ausbau Talstrasse und Tramstrasse, Münchenstein sowie Widenhof-Dornachbrugg, Münchenstein-Arlesheim</i>	Die (kantonalen) Hauptverkehrsstrassen werden wo möglich aus den engen, historisch gewachsenen Siedlungskernen in dynamische Siedlungsbereiche verlegt. Die Ortsdurchfahrt in Münchenstein soll verkehrsberuhigt werden. Dafür werden die Tal- und die Tramstrasse sowie die Verbindung Widenhof-Dornachbrugg in Münchenstein-Arlesheim zu Hauptverkehrsstrassen ausgebaut.	bis 2030	41.4

<i>Regionale Verkehrssteuerung</i>	Der motorisierte Individualverkehr wird heute punktuell gesteuert. Mittels Lichtsignalanlagen an Ortseingängen („Pfortnerung“) und bei Anschlussbauwerken zum Hochleistungsstrassennetz soll der MIV so koordiniert gesteuert und gelenkt werden, damit in den Kernzonen keine Rückstaus auftreten und Busse und Trams nicht verspätet werden.	bis 2030	20
Öffentlicher Verkehr			
<i>Stärkung S-Bahn Birseck</i>	Der Takt auf der S3 zwischen Aesch und Basel wird auf einen durchgehenden 15'-Takt oder sogar 10'-Takt verdichtet. Diese Massnahmen stärkt zusammen mit folgenden neuen Haltestellen die S-Bahn im Birstal: – S-Bahnhaltestelle Widenhof – S-Bahnhaltestelle Dornach-Apfelsee Mit den bestehenden sowie mit diesen neuen Haltestellen soll die S-Bahn im Birseck eine Stadtbahn mit mittleren Haltestellenabständen ca. alle 1'500 m werden. Damit die Zugfolgezeiten verkürzt werden können wird auf der S3 zwischen Basel und Aesch die Signaltechnik angepasst. Zusätzlich zu den Haltestellen im Birseck soll eine neue S-Bahnhaltestelle Morgartenring realisiert werden.	bis 2030	10 10 10 15
<i>Beschleunigung Tramlinie 10</i>	Die Tramlinie 10 wird zwischen Basel und Ettingen dank des Margarethenstichs und Expresszüge beschleunigt. Daraus ergeben sich weitere verkehrliche und städtebauliche Auswirkungen: Durch die Beschleunigung wird der Standort Mühlematt in Oberwil/Therwil gestärkt. In diesem Entwicklungsschwerpunkt soll das Strassennetz so angepasst werden, dass die Bahnhofstrasse in Therwil aus dem Kantonsstrassennetz herausgenommen werden kann. Ringstrasse und Langmattstrasse werden für den ESP Mühlematt zu strukturierenden Hauptachsen, wo auf der Brücke jeweils eine Haltestelle der BLT zu liegen kommen soll (als Ersatz der bestehenden Haltestelle Hüslimatt). Zwischen Bottmingen und Basel Heuwaage wird das ursprüngliche Überlandstrassenbahn-Seitentrassee allmählich zu einem Stadtraum verträglicheren Stadtbahntrasse transferiert.	bis 2030	12 (ohne Margarethenstich)
<i>Umsteigeplattform Flüh</i>	In Zusammenhang mit der Tramlinie 10 soll in Flüh eine Umsteigeplattform mit Bushaltestellen realisiert werden. Flüh soll ein sogenannter „Systemknoten“ werden: Regionale Buslinien sollen systematisch zur Minute .00 und / oder .30 anschliessen.	bis 2030	20

<i>Tangentiale Hochleistungsbuslinie 64</i>	<p>Die Linie 64 wird direkt – und nicht wie die Tangentiallinien heute teils mit Umwegendurch die Quartiere – geführt. Die Linie verbindet die meisten Entwicklungsschwerpunkte möglichst direkt und mit nur wenigen Unterwegshalten. Ein dichter, störungsfreier Takt und eine geschlossene Transportkette ist das Ziel. Hierzu werden wo nötig zeitliche oder räumliche Eigentrassees hergerichtet. Als entsprechende Schlüsselmassnahmen gelten:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Neubau des Zubringers Bachgraben für die ÖV-Priorisierung auf der Hegenheimerstrasse (Bemerkung: ähnliche Massnahmen wie der Zubringer Allschwil, jedoch mit dem Ziel den ÖV zu priorisieren) – Rück- und Umbau der Hegenheimerstrasse in Basel (Kantonsstrasse) zur Bus- und Veloachse – Einrichten von Busspuren auf dem Hegenheimermattweg in Allschwil – Ausbau des Herrenweg in Allschwil mit Busspuren – Ausbau der Langmattstrasse in Oberwil – Rück- und Umbau der Bahnhofstrasse in Therwil (Kantonsstrasse) zur Bus- und Veloachse – Umbau und Buspriorisierung auf der Brugger- und auf der Sternenhofstrasse in Reinach <p>Weitere Massnahmen, welche auf dieser Achse getroffen werden sollen sind:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Beschleunigungsmassnahmen im Bereich St. Johann, auf der Baslerstrasse / Gartenweg in Allschwil und in Oberwil – Busspuren zur ÖV-Priorisierung auf der Binnigerstrasse in Allschwil, auf der Birsigtalstrasse in Reinach und auf der Reinacherstrasse in Therwil – Kreiselausfahrt unter Licht im Bereich Dornachbrugg–Bahnhof Dornach – Diverse weitere Massnahmen an Haltestellen <p>Die Haltestellen erhalten eine hohe Qualität, so dass das Warten dort nicht mehr stört. Zwischen 6 und 24 Uhr fährt mindestens alle 15 Minuten ein Bus. Zudem sollen neue Gelenkbusse eingesetzt werden.</p>	bis 2030	97	30.8	8.4
Langsamverkehr					
<i>Tempo 30 Zonen</i>	Tempo 30 Zonen werden in den Kernzonen auf allen Strassen eingeführt. Damit kann für den Fuss- und Veloverkehr die Infrastruktur und die Sicherheit optimal verbessert werden.	bis 2030	12		

Strategien / Massnahmen Landschaft

Die wichtigsten Strategien bzw. Massnahmen im Bereich Landschaft, welche das Konzept «Bestand» vorsieht, sind nachfolgend dargestellt:

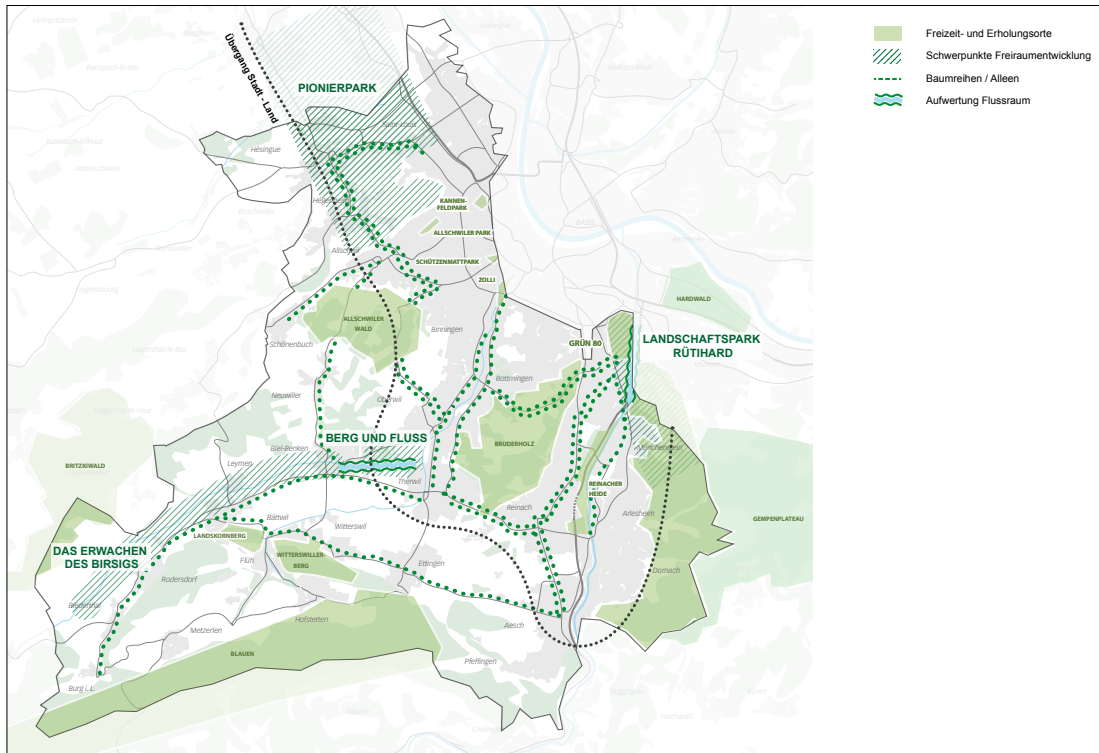


Abb. 20: Massnahmen Landschaft, Stossrichtung «Bestand»

Alleenkonzept

Die Hauptverkehrsachsen in der Agglomeration werden mit Alleen (Doppelbaumreihen) und die ländlich geprägten Hauptachsen mit Baumreihen begrünt. Dieses Alleenkonzept hat u.a. das Ziel, die Grenze zwischen städtisch orientierten Siedlungsfingern und ländlich geprägter Peripherie zu betonen. Gleichzeitig soll entlang der Hauptverkehrsachsen der urbane Charakter visuell verstärkt werden.

«Pionierpark» Landschaftspark Allschwil / Hégenheim / Hésingue

Ein grenzüberschreitender Pionierpark im Bereich Allschwil – Hégenheim – Hésingue soll umgesetzt werden. Dieser soll mit seiner Anzugskraft als Erholungs-, Bewegungs- und Freizeitstandort u.a. die Landwirtschaftsflächen, die Kiesgruben sowie die Familiengärten der umliegenden Orte zusammenbinden. Temporäre Nutzungen und Experimente in partnerschaftlichen Modellen, z.B. mit landwirtschaftlichen Betrieben, werden hier unterstützt und gezielt gefördert.

Landschaftspark Rütihard

Im Bereich Mühlematt/Rütihard wird unter Zusammenarbeit der Gemeinden Muttenz und Münchenstein die Förderung von Naherholung und Landschaftserlebnis im Sinne eines Landschaftsparks unterstützt. In diesem Bereich werden die weitere Renaturierung der Birs sowie die Aufwertung des Fussgänger- und Velonetzes angestrebt. Es soll insbesondere ein attraktiver Anschluss ans Grün 80-Gelände für den Fussgänger- und Veloverkehr weiterverfolgt und umgesetzt werden.

- «Das Erwachen des Birsigs» Der Birsig soll zwischen Biederthal/Rodersdorf und Oberwil/Therwil zugänglich und erlebbar gemacht werden. Ein durchgehender Uferweg für den Fuss- und Veloverkehr wird realisiert. Dieser soll eine attraktive Achse im Sinne einer Promenade für den langsamen Freizeitverkehr und die Naherholung bilden. Die bereits bestehenden Wegfragmente in Rodersdorf und Leymen können in diesen neuen Uferweg einbezogen werden.
- «Berg und Fluss» Einerseits wird der Birsig zwischen Biel-Benken und Therwil mit direkter Zugänglichkeit zum Wasser, Sitz- und Spielmöglichkeiten und andererseits der Bernhardberg mit attraktiven Wegen und Aussichtspunkten aufgewertet.

Umgang mit der Südumfahrung im Rahmen der Testplanung

Das Team Metron Verkehrsplanung / HHF beurteilte die Südumfahrung im Rahmen der Testplanung aus der Sicht eines Autofahrers und einer Bewohnerin:

Aus der Sicht *eines Autofahrers*, zum Beispiel Herr Müller, der in Reinach, Therwil, Allschwil oder Bottmingen in einem Stau steht, braucht es die Südumfahrung. Damit könnte ja ein Teil des Verkehrs auf diese Strasse umgelegt werden, und auf den bestehenden Strassen würde der Verkehr wieder besser fließen.

Aus der Sicht *einer Bewohnerin*, zum Beispiel Frau Meier, die im Jahre 2020 an der Binneringerstrasse in Allschwil mit ihrer Familie neu zugezogen sein wird, braucht es die Südumfahrung nicht. Frau Meier arbeitet in einem Gewerbeunternehmen im Dreispitz und fährt die 4,5 Kilometer mit dem Velo zur Arbeit, wo sie auf dem Weg auch ihre Zwillinge in der Krippe abgeben kann. Um in die Innenstadt zu gelangen, benutzt sie oft auch Bus und Tram. Das Auto, das in der Tiefgarage steht, braucht Frau Meier eigentlich nur noch, wenn sie zu den Schwiegereltern nach Benglen fahren; mit Kind und Kegel ist dieser Weg mit dem Auto halt doch praktischer. Frau Meier und ihre Familie ist froh, dass die Südumfahrung nie gebaut wurde: Sie geniessen die vielfältigen Landschaften für Spaziergänge, Wanderungen und Velotouren, „bim Chrüz“ beim Spitzwald auf der Höhe oben lassen sich wunderbar die Drachen steigen. Familie Meier ist froh, dass die Steuern nicht noch weiter erhöht werden mussten, um Infrastrukturen zu finanzieren, die aus ihrer Sicht (und aus der Sicht einer nachhaltigen Raumentwicklung) gar nicht benötigt werden.

Bei diesem Beschrieb ist jedoch zu beachten, dass es sich um mögliche Sichtweisen aus zwei ausgewählten Lebenssituationen handelt. Es gibt aber noch viele andere Lebenssituationen bzw. räumliche Verhaltensmuster. Aus diesem Grund kann aus diesen beiden bewusst gewählten Beispielen nur beschränkte Gültigkeit zugesprochen werden.

6.4 Beurteilung und Würdigung der Arbeiten

Die Bewertung der von den drei Teams erarbeiteten Gesamtkonzepte erfolgte anhand eines Zielsystems und entsprechender Bewertungskriterien, welche sich an denjenigen der Agglomerationsprogramme orientieren:

- WK1: Qualität der Verkehrssysteme verbessern
- WK2: Siedlungsentwicklung nach innen fördern
- WK3: Verkehrssicherheit erhöhen
- WK4: Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern

Diese vier Kriterien bilden die Grundlage für eine Vergleichswertanalyse. Weitere Bewertungskriterien bilden die Kostenwirksamkeit, Risiko / Machbarkeit / Etappierbarkeit und Dringlichkeit. Die Gesamtbeurteilung führt zu zwei empfohlenen Lösungsansätzen.

Der Ist-Zustand bildet den Referenzzustand. Die verschiedenen Kriterien wurden mit folgender Skala bewertet: Bedeutende Verbesserung (+++), über keine Verbesserung / Verschlechterung (0) bis hin zu einer bedeutenden Verschlechterung (---). Nachfolgend ist das Ergebnis der Bewertung synoptisch dargestellt:

Kriterium	«Kombi»	«Tangente»	«Bestand»
WK 1 Qualität des Verkehrssystems verbessern			
11 Verbesserung des öffentlichen Verkehrssystems	++	+	+++
12 Verbesserung des Strassennetzes	+++	++	+
13 Verbesserung des Fuss- und Veloverkehrs	++	++	++
14 Verbesserung der Erreichbarkeit	+++	++	++
15 Verbesserung der Intermodalität	++	+	++
16 Nachfrageorientierte Massnahmen	+	+	++
17 Verbesserung des Freizeitverkehrs	++	+	++
WK 2 Siedlungsentwicklung nach innen fördern			
21 Erreichbarkeit, Regionalentwicklung	+++	++	+++
22 Städtebauliche Impulse	+++	+	+++
WK 3 Verkehrssicherheit erhöhen			
31 Erhöhung der Verkehrssicherheit	++	++	++
WK 4 Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern			
41 Lärmbelastung	++	++	+
42 Luftbelastung	+	+	+
43 Verminderung der Flächenbeanspruchung	+++	++	+++
44 Landschaftsentwicklung / Natur-/Landschafts-/Ortsbildschutz	+++	+	++
45 Gewässerschutz / Grundwasser	-	-	0
WKK Investitions- und Betriebskosten minimieren			
51 Investitionskosten	--	---	-
52 Betriebs- und Unterhaltskosten	---	---	--
ZK Risiko / Machbarkeit / Etappierbarkeit / Dringlichkeit			
61 Risiken	-	--	--
62 Komplikationen Bauphase	--	-	--
63 Etappierbarkeit / Abhängigkeiten	+++	+	+
64 Dringlichkeit	+	+	+

Das Gesamtkonzept **«Kombi»** bringt deutliche Verbesserungen insbesondere im Strassennetz sowie in Bezug auf die Erreichbarkeit von Siedlungsschwerpunkten und der Hochleistungsstrassen mit sich. Die Siedlungsentwicklung nach Innen und die Verminderung der Flächenbeanspruchung werden dank der vorgeschlagenen Verdichtungen und der klaren Siedlungsbegrenzungen sehr stark gefördert. Städtebauliche Impulse werden insbesondere im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten und in ESP gegeben. Der Landschaftsraum wird in seiner Vielfalt (Flussräume, Wälder, Landwirtschaftsgebiete) stark aufgewertet. Das Konzept ist dank der Vielzahl kleinräumiger Massnahmen sehr gut etappierbar. Eine sehr hohe Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft sowie eine hohe Kohärenz ist zudem feststellbar.

Schwächen bzw. Risiken bestehen vor allem in Bezug auf die hohen Investitions- und Betriebskosten sowie in Bezug auf die Komplikationen (z.B. Grundwasser), welche bei der Realisierung der neuen unterirdischen Netzelemente im Bereich Allschwil/Binningen und der Tieferlegung des Regiotrams auftreten können.

Das Gesamtkonzept **«Tangente»** bringt eine Verbesserung des Strassennetzes und des ÖV-Systems insbesondere im stadtnahen Bereich mit sich. Dort wird auch die Erreichbarkeit von dichten Siedlungsgebieten erhöht. Eine Siedlungsentwicklung nach Innen wird mit den vorgesehenen Verdichtungen gefördert. Eine Aussenentwicklung, auch wenn moderat, ist jedoch längerfristig (ab 2030) auch vorgesehen (Arrondierungen, kleine Siedlungserweiterungen).

Schwächen bzw. Risiken bestehen vor allem in Bezug auf die hohen Investitions- und Betriebskosten, welche durch die aufwendigen unterirdischen Infrastrukturmassnahmen, namentlich durch die stadtnahe Strassentangente und den Tramtunnel Bruderholz generiert werden (grosse Kostenblöcke). Die Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft ist in diesem Konzept z.T. nicht nachvollziehbar aufgezeigt. Die Verhältnismässigkeit einzelner ÖV-Ausbauten ist zumindest fraglich.

Das Gesamtkonzept **«Bestand»** bringt deutliche Verbesserungen im öffentlichen Verkehrssystem mit sich. Das MIV-Aufkommen wird auf dem heutigen Stand plafoniert. Die Innenentwicklung wird sehr stark gefördert und somit auch die Flächenbeanspruchung reduziert. Städtebauliche Impulse werden insbesondere entlang der Hauptverkehrsachsen in der Agglomeration sowie im Umfeld von ÖV-Umsteigepunkten gegeben. Die Kernzonen werden zudem aufgewertet. Durch Aufzonierungen und Verdichtung können Mehrwerte generiert werden. Das Konzept ist sehr kohärent: Die Verkehrsmassnahmen (ÖV/LV) sind sehr stark mit den Siedlungsmassnahmen gekoppelt. Unter anderem in den Schlüsselbereichen, namentlich entlang der Hauptverkehrsachsen ist eine sehr gute Abstimmung zwischen Siedlung, Verkehr und Landschaft feststellbar (Verbreiterung der Strassen zu Gunsten des ÖV und des LV sowie Siedlungsverdichtung entlang dieser Achsen und Gestaltung durch Alleen).

Das Konzept weist jedoch aufgrund der Tangierung von Vorgärten- und plätzen grosse Risiken in Bezug auf die Umsetzung dieser Stadtstrassen auf (s. auch Ergebnisse aus den vorgenommenen Zusatzabklärungen, welche die Risiken relativieren → Anhang VIII).

6.5 Erkenntnisse aus der Testplanungsphase

Nachfolgend werden die wichtigsten Gemeinsamkeiten und Unterschiede zwischen den drei Konzepten aufgeführt:

Siedlung

Gemeinsamkeiten

In den Bereichen Siedlung und Landschaft ziehen die drei Konzepte eine ähnliche «Stadt–Land-Grenze»: Eine stärkere Entwicklung und Verdichtung soll in den stadtnahen Gebieten stattfinden.

Sowohl das Konzept «Kombi» als auch das Konzept «Bestand» schlagen eine Aufwertung der Kernzonen und der Gebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigeknoten vor. Beide Konzepte sehen zudem klare Siedlungsbegrenzungen vor.

Unterschiede

Das Thema Siedlungsentwicklung und -verdichtung wird im Konzept «Kombi» sehr differenziert und kleinräumig behandelt. Die vorgeschlagenen Verdichtungen beim Konzept «Tangente» sind hingegen arealorientiert und diejenige beim Konzept «Bestand» eher achsenbetont.

Das Konzept «Tangente» sieht, gegenüber den anderen zwei, längerfristig an gewissen Orten eine moderate Erweiterung der Siedlungsfläche vor.

Verkehr

Gemeinsamkeiten

Im Bereich Verkehr schlägt kein Konzept eine Südumfahrung vor. In allen drei Konzepten sind Massnahmen zur Entflechtung MIV/ÖV bei Knoten (insb. radial / tangential) enthalten. Zudem sehen alle eine Stärkung der ÖV-Radialen (u.a. Taktverdichtung der S3 im Birstal, Beschleunigung des Trams im Vorderen Leimental) sowie verschiedene Tramverlängerungen vor. Buspriorisierungen sind sowohl bei «Kombi» als auch bei «Bestand» Teil des Konzepts. Der Zubringer Allschwil wird von allen drei Teams vorgeschlagen, jedoch aus unterschiedlichen Gründen (insb. Erreichbarkeit MIV bei «Kombi» und «Tangente»; v.a. ÖV-Priorisierung bei «Bestand»). Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Ortszentren sind ebenfalls in allen drei Konzepten enthalten. Die Umfahrung Allschwil kombiniert mit dem Tunnel bis Binningen im Konzept «Kombi» hat grosse Gemeinsamkeiten mit der stadtnahen Strassentangente aus dem Konzept «Tangente».

Unterschiede

Im Bereich MIV sieht das Konzept «Kombi» viele kleinräumige, etappierbare Massnahmen vor, währenddessen das Konzept «Tangente» den Fokus auf eine grosse Massnahme (stadtnahe Strassentangente) legt. Mit dem Konzept «Bestand» soll in diesem Bereich hingegen keine Kapazitätssteigerung vorgenommen werden.

Landschaft

Gemeinsamkeiten

Sowohl das Konzept «Kombi» als auch das Konzept «Bestand» schlagen eine Aufwertung der Flussräume vor.

Unterschiede

Das Konzept «Kombi» sieht eine sehr differenzierte Ausgestaltung der Landschaft (Naherholung, Landwirtschaft, Ökologie usw.) vor. Das Konzept «Tangente» legt den Fokus auf die stadtnahe Erholung, auf die LV-Achsen entlang der Gewässer sowie auf die Gestaltung der Übergänge. Das Konzept «Bestand» setzt hingegen vor allem projektbezogene Schwerpunkte bei der Naherholung (z.B. Pionierpark, Landschaftspark Rütihard).

6.6 Auswahl von zwei Gesamtkonzepten

In Kenntnis der Merkmale sowie der Chancen und Risiken der drei Gesamtkonzepte sollen dem Landrat zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmten Lösungen vorgelegt werden.

Bei den drei Gesamtkonzepten besteht ein gemeinsamer Nenner (u.a. Siedlungsentwicklung möglichst im bestehenden Siedlungsgebiet). Zudem weisen sie, auch wenn mit unterschiedlichen Ausprägungen, ähnliche Elemente auf (Verkehrsberuhigung in den Zentren, Stärkung der ÖV-Radialen, Zubringer Allschwil u.a.).

In den drei Gesamtkonzepten lassen sich jedoch zwei grundsätzliche Stossrichtungen bzw. «Philosophien» erkennen: «Umbau: Weiterentwicklung bestehende Struktur» und «Ausbau: Neue Netzelemente».

«Umbau: Weiterentwicklung bestehende Struktur»

– Das Gesamtkonzept «Bestand» sieht eine Verkehrsberuhigung in den Ortszentren vor. Gegenüber den Gesamtkonzepten «Kombi» und «Tangente» schlägt das Gesamtkonzept «Bestand» eine Plafonierung des motorisierten Individualverkehrs vor. Zur Mobilitätssicherung wird insbesondere der öffentliche Verkehr gestärkt (u.a. S-Bahn Birstal, tangentielle Hochleistungsbuslinien). Der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr erhalten dank breiterer Strassen (Stadtstrassen) mehr Platz. Diese neuen, breiten Strassen mit Alleen verleihen wichtigen Siedlungsgebieten eine städtische Qualität. Entlang dieser Hauptverkehrsstrassen werden die Siedlungen innerhalb der Agglomeration städtisch-urban umgebaut: Durch Aufzonierungen entstehen Mehrwerte, die zu Treibern der Entwicklung werden.

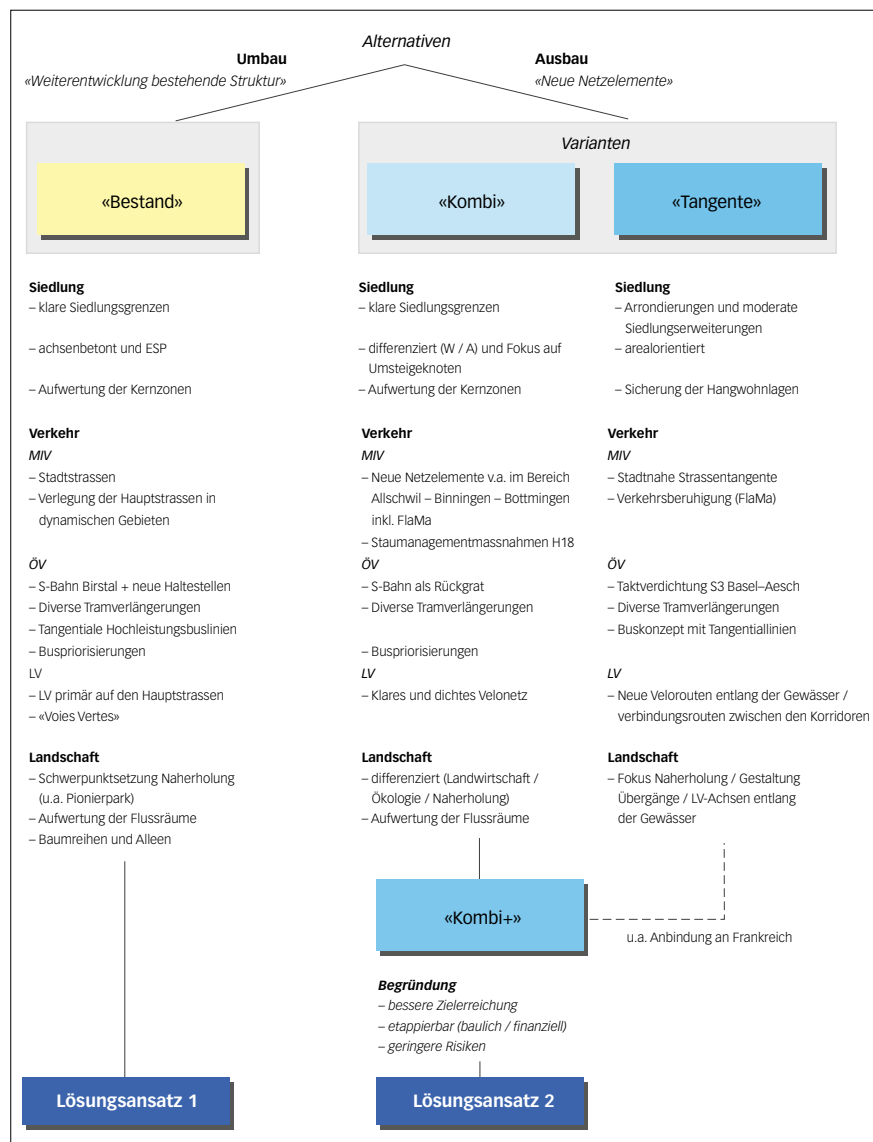
«Ausbau: Neue Netzelemente»

– Die Gesamtkonzepte «Kombi» und «Tangente» legen den Fokus im Bereich des motorisierten Individualverkehrs auf neue Netzelemente, welche durch flankierende Massnahmen begleitet werden (u.a. Verkehrsberuhigungsmassnahmen). Diese zwei Konzepte sehen jedoch

eine unterschiedliche Ausgestaltung der neuen Netzelemente vor bzw. sie verfolgen verschiedene Zielsetzungen:

- Das Gesamtkonzept «Kombi» sieht mehrere neue lokale Netzelemente insbesondere im Bereich Allschwil – Binningen – Bottmingen vor. Diese haben zum Ziel, das dichte Siedlungsgebiet vom MIV zu entlasten.
- Das Gesamtkonzept «Tangente» schlägt eine stadtnahe Strassentangente zwischen Dorenbach und Allschwil Bachgraben vor. Mit diesem grossen neuen Netzelement soll einerseits eine Entlastung des stadtnahen dichten Siedlungsgebiets und andererseits die Leistungsfähigkeit im Bereich MIV erhöht werden.

Nachfolgend sind die Alternativen bzw. Varianten grafisch dargestellt:



Aufgrund der besseren Zielerreichung in Bezug auf die Wirksamkeitskriterien, der besseren Etappierbarkeit – sowohl baulich als auch finanziell – und somit der geringeren Risiken, wird bei der Stossrichtung «Ausbau: Neue Netzelemente» das Gesamtkonzept «Kombi» weiterverfolgt. Dieses wird jedoch mit zweckmässigen Elementen aus dem Konzept «Tangente» (u.a. Anbindung an Frankreich) ergänzt.

Dem Landrat sollen die Gesamtkonzepte «Umbau: Weiterentwicklung bestehende Struktur» und «Ausbau: Neue Netzelemente» als Lösungsansätze für den Raum ELBA vorgelegt werden. Dafür wurde ein Aktionsprogramm erarbeitet, welches im nächsten Kapitel aufgeführt ist.

7. Aktionsprogramm (mit Fokus auf basellandschaftlichen Teilraum)

7.1 Vorgehen und Randbedingungen

7.1.1 Vorgehen

Die Entwicklung des Aktionsprogramms beinhaltet insbesondere folgende Arbeitsschritte:

- Überprüfen der Sinnhaftigkeit und der Notwendigkeit der verschiedenen enthaltenen Elemente, die den zwei Gesamtkonzepten «Umbau» und «Ausbau» aus der Testplanungsphase enthalten sind. Soweit erforderlich werden die Massnahmen präzisiert und in Einzelfällen angepasst. Falls als notwendig erachtet, werden in den Gesamtkonzepten auch zusätzliche Massnahmen aufgenommen. Die in Rahmen der Phase Aktionsprogramm vorgenommenen Anpassungen sind im Anhang V aufgeführt.
- Bei der Stossrichtung «Ausbau» prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse (stadtnahe Strassentangente) zusammengefügt werden können und sollen. Geprüft wird auch, ob die Anfangs- und Endpunkte der neuen Strassen und die Zwischenanschlüsse zweckmässig liegen. Entsprechende Erkenntnisse finden sich im Anhang VIII.
- Ausarbeitung eines (Massnahmen-)Pakets mit den gemeinsamen Elementen aus den zwei Gesamtkonzepten «Umbau» und «Ausbau» (s. Kap. 7.3).
- Aufzeigen der Etappierung der verschiedenen Massnahmen (s. Kap. 7.4).
- Festlegen der Elemente, welche in den Kantonalen Richtplan und derjenigen Elemente, welche in die mittelfristige Investitions- und Finanzplanung aufgenommen werden sollen. Zudem Festlegung der weiteren Beschlüsse, welche für die Umsetzung notwendig sind (u.a. für Projektierung- und Planungskredite) (s. Anhang VI).
- Überprüfen bzw. Hinterfragen der Kostenelemente der Konzepte sowie Aufzeigen der finanziellen Konsequenzen der Konzepte (s. Kap. 7.5).

Für die Klärung einzelner Themen wurden im Rahmen des Aktionsprogramms verschiedene Zusatzaufträge ausgelöst (s. auch Kap. 7.8 und Anhang VIII).

7.1.2 Grundlagen und Randbedingungen

Grundlagen

Die wichtigsten Grundlagen für die Erarbeitung des Aktionsprogramms stellen die Testplanungsergebnisse dar. Insbesondere folgende weitere Grundlagen – v.a. aus anderen Planungsprozessen – wurden zudem in dieser Phase beigezogen:

- Mitwirkungsbericht zum «Synthesebericht, 1. Teilbericht» sowie Resultate aus der E-Partizipation
- Agglomerationsprogramm Basel der 1. und 2. Generation
- Tramnetzstudie 2020
- Planungsstudie C14 (Stärkung des öffentlichen Verkehrs und der kombinierten Mobilität im TEB)
- MARDA (Gesamtverkehrskonzept Birseck)

Randbedingungen

Fokussierung auf den Raum Basel-Landschaft

Im Rahmen der Mitwirkung zum «Synthesebericht, 1. Teilbericht», welche zwischen August und September 2012 stattfand, hat sich gezeigt, dass im Planungssperimeter ELBA ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft kaum Bedarf/Wunsch nach einer Entscheidung über zwei Stossrichtungen besteht. Aus diesem Grund wurde in diesen Räumen (Basel-Stadt, Solothurnisches Leimental und Frankreich) im Rahmen des Aktionsprogramms ein «stabiles Szenario» angenommen (s. auch Kap. 7.7). Die Gemeinde Dornach (Kanton Solothurn) ist im Teilraum Birseck integriert und aufgrund der aktuellen Planungen (u.a. MARDA) und der funktionalen Verflechtungen ohnehin in die regionalen Überlegungen im ELBA-Raum einzubinden.

Für die Ausarbeitung des Aktionsprogramms der zwei Stossrichtungen «Umbau» und «Ausbau» wurde deshalb im ELBA-Perimeter der Fokus auf den Raum Basel-Landschaft gelegt. Bei dieser Fokussierung wurden jedoch die Auswirkungen und Rückkoppelungen mit dem weiteren Planungssperimeter berücksichtigt (s. Kap. 7.7).

Aufgrund der veränderten Anforderungen der Aufgaben in der Phase «Aktionsprogramm» wurde gegenüber der Phasen Studienauftrag/Testplanung neu eine «Arbeitsgruppe Aktionsprogramm» für den Raum Basel-Landschaft eingesetzt.

Änderungen an den Testplanungsergebnissen

Für das Aktionsprogramm wurden an den Gesamtkonzepten aus der Testplanungsphase nur begründbare Änderungen, die zudem nicht im Widerspruch zur Philosophie der jeweiligen Konzepte stehen vorgenommen.

Szenarien

Das «Szenario 2030 hoch» dient beim Aktionsprogramm als Orientierungspunkt (s. auch Kap. 5).

Bezogen auf die zwei Gesamtkonzepte «Umbau» und «Ausbau» ergeben sich folgende Zahlen:

	Zusätzliche Einwohner bis 2035 (Basis Einwohner 2009)		Zusätzliche Beschäftigte bis 2030 (Basis Beschäftigte 2008)	
	Umbau	Ausbau	Umbau	Ausbau
Aesch (BL)	3'100	500	2'100	1'200
Allschwil	2'000	4'500	3'500	4'200
Arllesheim	1'400	800	900	1'000
Biel-Benken	400	400	0	0
Binningen	200	700	700	1'400
Bottmingen	900	400	1'000	100
Burg im Leimental	0	0	0	0
Ettingen	500	500	0	0
Münchenstein	3'200	5'700	3'500	5'700
Oberwil (BL)	1'900	500	1'400	400
Pfeffingen	0	0	0	0
Reinach (BL)	2'700	5'400	3'100	4'700
Schönenbuch	300	300	0	500
Therwil	3'300	400	2'400	100

Hinweis: Im Hinblick auf die Richtplananpassung wurde bei den Einwohnerzahlen im Rahmen des Aktionsprogramms der Zeithorizont 2035 gewählt. Im Rahmen der Richtplananpassung werden die oben aufgeführten Zahlen verwendet.

Stossrichtungen

Die Stossrichtungen, welche dem Landrat vorgelegt werden, müssen glaubwürdige Lösungen darstellen und umsetzbar sein. Deshalb wurde auf Antrag der PST für das Gesamtkonzept «Umbau» ein Zusatzauftrag zur Umsetzbarkeit der Stadtstrassen ausgelöst (s. auch Kap. 7.8 und Anhang VIII). Die Lösungen müssen zudem basierend auf dem Ist-Zustand verstanden werden können. Im Landrat soll zu den Stossrichtungen ein Grundsatzentscheid eingeholt werden.

Wirkungsabschätzungen

Die beiden Stossrichtungen orientieren sich in ihrer grundsätzlichen Ausrichtung und Philosophie an entsprechenden Varianten der Testplanung. Deshalb kann sich die Bewertung der beiden Stossrichtungen «Umbau» und «Ausbau» im Wesentlichen an den entsprechenden Ergebnissen der Testplanung ausrichten (vgl. Kap. 6.4). Auf eine genauere Analyse einzelner Kriterien, etwa verkehrlicher Auswirkungen unter Beizug von Verkehrssimulationen, wurde verzichtet. Zum einen sind eine Reihe einzelner Massnahmen erst in ihrer konzeptionellen Struktur formuliert, und oft sind dazu verschiedene Umsetzungsvarianten denkbar, welche sich beispielsweise im lokalen Detail so oder anders auswirken können. Eine Verkehrssimulation könnte deshalb für die Beurteilung solcher Konzeptvarianten eine gewisse Scheingenauigkeit vortäuschen oder gar irreführend sein. Dazu kommt, dass die Interaktionen zwischen Raum und Verkehr komplex sind und in Verkehrsmodellen oft sehr vereinfacht abgebildet werden müssen. Das gilt insbesondere für die Abbildung der Auswirkung

auf Modal Split und Siedlung als Folge der Veränderung des verkehrlichen Attraktivitätsgefüges z.B. durch Verkehrsmanagement-Massnahmen. Zum andern schien es auch unverhältnismässig, jetzt aufwändige Verkehrsmodellsimulationen mit älteren Modellansätzen durchzuführen, zumal derzeit ein neues regionales Gesamtverkehrsmodell entwickelt wird; es stand aber für diese Konzeptarbeiten noch nicht zur Verfügung.

7.2 Essenz der Gesamtkonzepte

Stossrichtung Umbau

Die Stossrichtung Umbau sieht eine Weiterentwicklung der bestehenden Strukturen vor: Brachen und unternutze Areale werden transformiert und neu genutzt und die bestehende Verkehrsinfrastrukturen weiterentwickelt. Eine Modalsplit-Veränderung wird angestrebt: Zur Mobilitätssicherung wird insbesondere der öffentliche Verkehr gestärkt. Der ÖV sowie der Fuss- und Veloverkehr erhalten dank breiterer Strassen mehr Platz. Diese neuen, breiten Strassen mit Alleen verleihen wichtigen Siedlungsgebieten eine städtische Qualität. Entlang dieser Hauptverkehrsstrassen werden die Siedlungen innerhalb der Agglomeration städtisch-urban umgebaut: Durch Aufzonierungen entstehen Mehrwerte, die zu Treibern der Entwicklung werden.

Stossrichtung Ausbau

Die Stossrichtung Ausbau sieht eine etappierte Siedlungsentwicklung vor, auf der darauf abgestimmt verschiedene neue Strassen- und ÖV-Netzelemente realisiert werden. Die neuen Strassen dienen zur Entlastung des dicht besiedelten Siedlungsgebiets. Die Stossrichtung sieht eine „ausgewogene“ Bewältigung des Verkehrs durch alle Verkehrsträger (motorisierter Individualverkehr, öffentlicher Verkehr sowie Fuss- und Veloverkehr) ohne grosse Modalsplit-Veränderungen vor.

Wichtige Gemeinsamkeiten

Im Bereich Siedlung sehen beide Stossrichtungen vor allem eine Entwicklung und Verdichtung in den stadtnahen Gebieten sowie klare Siedlungsbegrenzungen vor. Beide Stossrichtungen schlagen eine Aufwertung der Kernzonen und der Gebiete im Umfeld von ÖV-Umsteigeknoten vor. Im Bereich Verkehr sind in beiden Stossrichtungen Massnahmen zur Entflechtung MIV/ÖV bei Knoten (insb. radial / tangential) enthalten. Zudem sehen beide eine Stärkung der ÖV-Radialen vor (u.a. Taktverdichtung der S3 im Birstal, Beschleunigung des Trams im Vorderen Leimental). Buspriorisierungen sind sowohl bei «Umbau» als auch bei «Ausbau» Teil der Stossrichtung. Der Zubringer Allschwil wird in beiden Stossrichtungen vorgeschlagen, jedoch aus unterschiedlichen Gründen (v.a. ÖV-Priorisierung bei «Umbau» und insb. Erreichbarkeit MIV bei «Ausbau»). Verkehrsberuhigungsmassnahmen in Ortszentren sind ebenfalls in beiden enthalten.

Wichtige Unterschiede

Bei der Stossrichtung «Umbau» liegt im Bereich Siedlung der Fokus zusätzlich zu den ÖV-Knoten entlang der Stadtstrassen. Die Stossrichtung «Ausbau» sieht neben einer Verdichtung im Umfeld von ÖV-Knoten zusätzliche Verdichtungen im Umfeld von weiteren ÖV-Haltestellen.

Im Bereich MIV soll bei der Stossrichtung «Umbau» keine Kapazitätssteigerung vorgenommen werden. Die Stossrichtung «Ausbau» sieht hingegen mehrere neue Netzelemente, die sich zu einer stadtnahen Tangente ergänzen, vor.

7.3 Die Massnahmen

Die verschiedenen Massnahmen der Stossrichtungen «Umbau» und «Ausbau» wurden u.a. im Hinblick auf den Stossrichtungsentscheid im Landrat in verschiedenen Kategorien eingeteilt:

- **«Ausgangslage»:** Diese Kategorie beinhaltet Massnahmen, welche politisch bereits konsolidiert sind. Diese Massnahmen sind bereits in der A-Liste des Agglomerationsprogramms Basel der 1. oder 2. Generation enthalten (Beginn Realisierung zwischen 2011–2014 bzw. 2015–2018). Sie gelten somit für beide Stossrichtungen als „Basis“ und sind nicht Bestandteil des Stossrichtungsentscheids des Landrats zu ELBA.
- **«Gemeinsames»:** Als «Gemeinsames» gelten Massnahmen, welche in beiden Stossrichtungen vorkommen. Diese Massnahmen sollen vom Stossrichtungsentscheid des Landrates entkoppelt werden.
- **«Stossrichtung spezifisch»:** In dieser Kategorie befinden sich Massnahmen, die zu einer bestimmten Stossrichtung gehören.
Bei einzelnen Massnahmen wäre eine Integration in die andere Stossrichtung aus verkehrlicher Sicht möglich bzw. denkbar. In Bezug auf die Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung (Zukunftsbild) wäre eine solche Integration jedoch (teilweise) widersprüchlich und aus finanzieller Sicht nicht prioritär (optimaler Mitteleinsatz).

Die zusammenfassende Darstellung der Massnahmen ist auf den nächsten Seiten aufgeführt. Die Schlüsselmassnahmen sind fett markiert.

«Ausgangslage»	<p>MIV</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>H18 Vollanschluss Aesch</i> - <i>Allschwil, Ausbau Baslerstrasse</i> - <i>Aesch, Zubringer Pfeffingerring</i> - <i>Knoten Angenstein / Aesch</i> - <i>Allschwil, Strassenraumgestaltung Bachgraben</i> - <i>Beruhigung Ortszentrum Reinach</i> <p>ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>ÖV-Direktverbindung Leimental – Basel Bahnhof SBB (Margarethenstich)</i> - <i>Doppelspurausbau Tramlinien 10/17, „Spiesshöfli“/Binningen</i>
«Gemeinsames»	<p>MIV</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Zubringer Dornach</i> - <i>Zubringer Allschwil bzw. Bachgraben (primär für Busachse bei «Umbau» bzw. für MIV bei «Ausbau»)</i> - <i>Oberwil Langmattstrasse (bei «Umbau» primär für ÖV)</i> - <i>Regionale Verkehrssteuerung (Hauptziel: ÖV-Fahrplanstabilität («Umbau») bzw. effiziente Abwicklung des Strassenverkehrs («Ausbau»))</i> - <i>Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse (auch ÖV-Massnahme)</i> <p>ÖV – S-Bahn</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>S-Bahn-Birseck (15'-Takt Verbindung Aesch–Basel SBB) (inkl. Wendegleis Aesch, Anpassung Signaltechnik und zusätzliche Fahrzeuge)</i> - <i>Haltestelle Morgartenring</i> <p>ÖV – Tram</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental</i> - <i>Ausbau Knoten/Bahnhof Bottmingen</i> <p>ÖV – Bus</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Optimierung Busnetz generell</i> - <i>Buspriorisierung / Fahrplanstabilität</i> - <i>ÖV-Korridor Hégenheim–Bachgraben–St. Johann</i> - <i>Starke Priorisierung der tangentialen städtischen Busverbindung (heutige Linie 36) bzw. tangentiale Hochleistungsbuslinie 60, Abschnitt Dorenbach–St. Johann</i> <p>Fuss-/Veloverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Etablierung Netzhierarchie im Velonetz</i> - <i>Siedlungsorientierte Strassenabschnitte in Ortskernen</i> <p>Komb. Mobilität</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte</i> - <i>P+R-Konzept → Festlegung P+R-Innengrenze im Richtplan denkbar</i> <p>Gesamtverkehr</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Einrichten einer Mobilitätsfachstelle</i> <p>Siedlung</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Siedlungsbegrenzung</i> - <i>Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete</i> - <i>Aufwertung Kernzonen und Quartierzentren</i> <p>Landschaft</p> <ul style="list-style-type: none"> - <i>Integration landschaftsgebundener Naherholung in Landschaftsplanung</i>

	«Umbau»	«Ausbau»
«Stossrichtung spezifisch»	<p>MIV</p> <ul style="list-style-type: none"> – Münchenstein / Arlesheim, Verlegung städtische Hauptverkehrsstrasse (Kantonsstrasse) ins Tal – Oberwil, neue Verbindungsstrasse Mühlemattstrasse–Bielstrasse – Münchenstein, Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt – Biel-Benken Neuweilerstrasse (temporäre Sperrung für den MIV) – Anpassung Hauptverkehrsnetz mittleres Leimental <p>ÖV</p> <ul style="list-style-type: none"> – S-Bahn-Haltestellen Widenhof und Apfelsee – Bruderholztunnel – Tram-Haltestellen Oberwil Langmattstrasse und Therwil Ringstrasse – Dorenbach–Bottmingen: Neue städtische Hauptstrasse – Tangentiale Hochleistungsbuslinie 64 (inkl. Priorisierungsmassnahmen bei der Linie 64 und Ausgestaltung als städtische Hauptstrassen): St. Johann (Beschleunigungsmassnahmen); Basel, Hegenheimerstrasse; Busspuren Hegenheimermattweg; Allschwil, Binnigerstrasse; Oberwil (Beschleunigungsmassnahmen); Therwil, Bahnhofstrasse; Reinach, Bruggstrasse und Sternenhofstrasse; Reinach, Birsigtalstrasse; Therwil, Reinacherstrasse; Dornachbrugg–Bahnhof Dornach; zusätzliche neue Gelenkbusse Linie 64; weitere Massnahmen an Haltestellen der Linie 64) – Tangentiale Hochleistungsbuslinie 60, Abschnitt Dorenbach-Muttenz (inkl. Ausgestaltung als städtische Hauptstrassen) – Hochleistungsbuslinie 48 (inkl. Ausgestaltung als städtische Hauptstrassen): Priorisierungsmassnahmen Allschwil, neue Busstrasse Parkallee; Allschwil, Kirchplatz Umbau Bus-/Tramhaltestelle; Allschwil Grenze, Buswendeplatz; Diverse Beschleunigungsmassnahmen; zusätzliche neue Gelenkbusse Linie 48 – Neues Regionalbussystem (Buslinie Neuwiller, Schönenbuch, Pfeffingen, Hofstetten, Metzleren-Burg, Altkirch) 	<ul style="list-style-type: none"> – Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau H18 – Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil – Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen – Teilumfahrung Reinach Süd – Neue innerstädtische S-Bahnlinie (15'-Takt Basel SBB–Saint Louis) – Tramverbindung Reinach–Dornach – Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen – Tramverlängerung Linie 8 Allschwil – Tieferlegung Regiotram
Fuss-/Veloverkehr	<ul style="list-style-type: none"> – Voies Vertes – Ausdehnung der siedlungsorientierten Strassenabschnitte – Tempo-30-Zonen 	
Siedlung	<ul style="list-style-type: none"> – «Restliche» Verdichtungsgebiete entlang von Stadtstrassen / Schwerpunkte der Verdichtung gemäss Zukunftsbild Umbau 	<ul style="list-style-type: none"> – «Restliche» Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete (2. Etappe) gemäss Zukunftsbild Ausbau

7.4 Etappierung

Nachfolgend ist der vorgesehene Planungs- und Umsetzungshorizont für die verschiedenen Massnahmen aufgeführt¹. Bei der Planung wird zwischen folgenden Kategorien unterschieden:

- Die Planung läuft bereits oder erfolgt in einem separaten Prozess (grau)
- Die Planung soll nach dem Landratsbeschluss angegangen werden (blau)
- Die Planung soll nach 2020 angegangen werden (hellblau)

In der letzten Spalte der Tabelle ist im Hinblick auf die Aufnahme in den Kantonalen Richtplan (KRIP) der erreichte Stand der Abstimmung (Vororientierung VO, Zwischenergebnis ZE, Festsetzung FS) für die verschiedenen Vorhaben aufgeführt. Wenn aufgrund eines Vorhabens eine Planungsanweisung im Richtplan aufgenommen werden soll, dann ist das entsprechende Feld hellgrau eingefärbt (s. auch Kap. 7.6 und Anhang VI). Die Konkretisierung der Massnahmen zur Siedlung und Landschaft erfolgt in einem separaten Prozess (Anpassung KRIP aufgrund der RPG-Revision).




			Planung	Umsetzung				KRIP
				2016– 2025	2026– 2035	2036– 2045	nach 2045	
«Gemeinsames»								
<i>MIV</i>	G-MIV-1	Zubringer Dornach						FS
	G-MIV-2	Zubringer Allschwil bzw. Bachgraben						VO
	G-MIV-3	Oberwil Langmattstrasse						VO
	G-MIV-4	Regionale Verkehrssteuerung						
	G-MIV-5	Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse						VO
<i>ÖV – S-Bahn</i>	G-ÖV-1	S-Bahn-Birseck (15'-Takt Verbindung Aesch–Basel SBB) inkl. Anpassung Signaltechnik, Wendegleis Aesch und zusätzliche Fahrzeuge						
	G-ÖV-2	Haltestelle Morgartenring						
<i>ÖV – Tram</i>	G-ÖV-3	Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental						VO
	G-ÖV-4	Ausbau Knoten/Bahnhof Bottmingen						VO
<i>ÖV – Bus</i>	G-ÖV-5	Optimierung Busnetz generell						
	G-ÖV-6	Buspriorisierung / Fahrplanstabilität						
	G-ÖV-7	ÖV-Korridor Hégenheim–Bachgraben–St. Johann						VO
	G-ÖV-8	Starke Priorisierung der tangentialen städtischen Busverbindung (heutige Linie 36) bzw. Tangentiale Hochleistungsbuslinie 60, Abschnitt Dorenbach–St. Johann						
<i>Fuss-/Veloverkehr</i>	G-FV-1	Etablierung Hierarchie Velonetz (Realisierung von zwei Pilotstrecken als Veloschnellrouten)						
	G-FV-2	Siedlungsorientierte Strassenabschnitte in Ortskernen						VO
<i>Komb. Mobilität</i>	G-KM-1	Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte						
	G-KM-2	P+R-Konzept (P+R-Innengrenze)						
<i>Gesamtverkehr</i>	G-GV-1	Einrichten einer Mobilitätsfachstelle (Pilotbetrieb)						

¹ Hinweis: Ab diesem Unterkapitel werden die Massnahmen, welche zur «Ausgangslage» gehören, nicht mehr spezifisch behandelt.





<i>Siedlung</i>	G-S-1	Siedlungsbegrenzung						
	G-S-2	Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete						
	G-S-3	Aufwertung Kernzonen und Quartierzentren						
<i>Landschaft</i>	G-L-1	Integration landschaftsgebundener Naherholung in Landschaftsplanung						
«Umbau»								
<i>MIV</i>	U-MIV-1a	Münchenstein, Talstrasse und Tramstrasse						VO
	U-MIV-1b	Münchenstein–Arlesheim, Widenhof–Dornachbrugg						VO
	U-MIV-2	Oberwil, neue Verbindungsstrasse Mühlemattstrasse–Bielstrasse						VO
	U-MIV-3	Münchenstein, Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt						
	U-MIV-4	Biel-Benken, Neuweilerstrasse (temporäre Sperrung für den MIV)						VO
	U-MIV-5	Anpassung Hauptverkehrsnetz mittleres Leimental						
<i>ÖV – S-Bahn</i>	U-ÖV-1	Arlesheim, S-Bahn-Haltestelle Widenhof						VO
	U-ÖV-2	Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee						ZE
<i>ÖV – Tram</i>	U-ÖV-3	Bruderholztunnel						VO
	U-ÖV-4	Tram-Haltestellen Oberwil Langmattstrasse und Therwil Ringstrasse						VO
	U-ÖV-5	Dorenbach–Bottmingen: Neue städtische Hauptstrasse						
<i>ÖV – Bus</i>	U-ÖV-6	Tangentiale Hochleistungsbuslinie 64 1. Etappe: Zubringerstrecken zu S-Bahnhaltestellen (St. Johann, Beschleunigungsmassnahmen; Basel, Hegenheimerstrasse; Busspuren Hegenheimermattweg, Reinach, Bruggstrasse und Sternenhofstrasse, Dornachbrugg–Bahnhof Dornach) inkl. weitere Massnahmen an Haltestellen und zusätzliche neue Gelenkbusse 2. Etappe (Allschwil, Binnigerstrasse, Oberwil; Beschleunigungsmassnahmen; Therwil, Bahnhofstrasse; Reinach, Birsigtalstrasse; Therwil, Reinacherstrasse)						
	U-ÖV-7	Tangentiale Hochleistungsbuslinie 60, Abschnitt Dorenbach-Muttenz: Diverse Beschleunigungsmassnahmen und zusätzliche neue Gelenkbusse						
	U-ÖV-8	Hochleistungsbuslinie 48 (Allschwil, neue Busstrasse Parkallee; Allschwil Kirchplatz, Umbau Bus-/Tramhaltestellen; Allschwil Grenze, Buswendeplatz, diverse Beschleunigungsmassnahmen und zusätzliche neue Gelenkbusse)						
	U-ÖV-9	Neues Regionalbussystem (Buslinie Neuwiller, Schönenbuch, Pfeffingen, Hofstetten, Metzleren-Burg, Altkirch)						
<i>Fuss-/Veloverkehr</i>	U-FV-1	Voies Vertes						
	U-FV-2	Ausdehnung der siedlungsorientierten Strassenabschnitte						VO
	U-FV-3	Tempo-30-Zonen						
<i>Siedlung</i>	U-S-1	«Restliche» Verdichtungsgebiete entlang von Stadtstrassen / Schwerpunkte der Verdichtung gemäss Zukunftsbild Umbau						
«Ausbau»								
<i>MIV</i>	A-MIV-1	Kapazitätserhöhung Anschlüsse H18 (1./2. Stufe)						
	A-MIV-2a	Ausbau H18 (3. Stufe) / Reinach Süd bis Muttenz						
	A-MIV-2b	Ausbau H18 (3. Stufe) / Muttenz Süd bis u. mit Verzweigung Hagnau						
	A-MIV-3	Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil						VO
	A-MIV-4	Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen						VO

	A-MIV-5	Stadtnahe Tangente, Abschnitt Dorenbach – H18 (MuttENZ Süd) (unter der Voraussetzung, dass ABAC nicht realisiert wird)							VO
	A-MIV-6	Teilumfahrung Reinach Süd							VO
ÖV – S-Bahn	A-ÖV-1	Neue innerstädtische S-Bahnlinie (15'-Takt Basel SBB-Saint Louis)							
ÖV – Tram	A-ÖV-2	Tramverbindung Reinach–Dornach							VO
	A-ÖV-3	Tramverlängerung Linie 2 Böttmingen							VO
	A-ÖV-4	Tramverlängerung Linie 8 Allschwil (ggf. inkl. Weiterführung zur Baslerstrasse)							VO
	A-ÖV-5	Tieferlegung Regiotram							VO
Siedlung	A-S-1	«Restliche» Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete (2. Etappe) gemäss Zukunftsbild Ausbau							


Legende Planung

	Planung läuft bereits / separater Prozess
	Planung nach Landratsbeschluss angehen (Zeitraum von ca. 6 Jahren) / Kredit wird mit LRV ELBA beantragt
	Planung nach 2020 angehen

Legende Umsetzung

	2016–2025
	2026–2035
	2036–2045
	nach 2045

Legende KRIP

	Planungsanweisung ist im Richtplan aufzunehmen
VO	Vororientierung
ZE	Zwischenergebnis
FS	Festsetzung

7.5 Kosten und Finanzierung

Investitionskosten

Im Folgenden sind die Investitionskosten der zwei Stossrichtungen gesamtthaft sowie nach Zeittranchen in Mio. CHF aufgeführt:

	1. Tranche 2016–2025	2. Tranche 2026–2035	3. Tranche 2036–2045	Reserve/ Optionen offen	
Gemeinsames	80	310	0	0	
<i>grosse Massnahmen (über CHF 100 Mio.)</i>		180			– 2. Tranche: Zubringer Allschwil
Umbau	100	180	120	310	
<i>grosse Massnahmen (über CHF 100 Mio.)</i>			110	310	– 3. Tranche: Dorenbach-Böttmingen neue städtische Hauptstrasse – Reserve: Tunnel Bruderholz
Ausbau	40	480	890	810	
<i>grosse Massnahmen (über CHF 100 Mio.)</i>			110	310	– 2. Tranche: Tunnel Allschwil / Tramverbindung Reinach-Dornach – 3. Tranche: Ausbau H18 / Tunnel Böttmingen / Tieferlegung Regiotram – Reserve/Optionen: Stadtnahe Tangente, Abschnitt Dorenbach-H18 – MuttENZ Süd (unter der Voraussetzung, dass ABAC nicht realisiert wird) / Ausbau H18 3. Stufe MuttENZ-Süd–Hagnau
					Total ohne Reserve / Option
Umbau (inkl. Gemeinsames)	180	490	120	310	790
Ausbau (inkl. Gemeinsames)	120	790	890	810	1'800

Die vorliegenden Zahlen stellen die gesamten Investitionskosten dar. Die Kosten wurden soweit möglich systematisiert und einheitliche Annahmen zu Grunde gelegt. Massgebliche Änderungen wurden gegenüber der Test-

planungsphase nur bei einzelnen Massnahmen (z.B. Zubringer Allschwil, S-Bahn Birseck) vorgenommen.

Es gibt Massnahmen bei denen verschiedene Varianten möglich sind, welche unterschiedliche Kosten verursachen würden. In diesen Fällen wurde in der Tendenz die teurere Variante gewählt (z.B. beim Zubringer Allschwil).

Massnahmen, welche nur optional oder welche bei einer Nicht-Realisierung von Massnahmen ausserhalb des ELBA-Planungssperimeters realisiert werden müssen, wurden als Reserve/Optionen ausgewiesen. Für die Umsetzung der Stossrichtungen muss zum heutigen Kenntnisstand nicht von der Realisierung dieser Massnahmen ausgegangen werden.

Relevant ist in einem ersten Schritt vor allem das relative Verhältnis der Kosten der Stossrichtungen. Die Bewertung durch das Beurteilungsgremium am Ende der Testplanungsphase (s. Kap. 6.4) wird damit bestätigt. Die Stossrichtung «Umbau» ist im Verhältnis zur Stossrichtung «Ausbau» rund 2.5 mal günstiger. Werden in diesem Vergleich die Finanzierungsträger berücksichtigt und Finanzierungen durch den Bund (z.B.: Nationalstrasse, Schieneninfrastrukturen, etc.) gemäss aktuellem Planungsstand hinterlegt, verschiebt sich das Bild ein wenig: Die Stossrichtung «Umbau» wird für den Kanton um rund einen Viertel und die Stossrichtung «Ausbau» um rund einen Drittel billiger. Damit wäre das Kostenverhältnis zwischen den beiden Stossrichtungen immer noch 1:2 und verändert die relevanten Kostenunterschiede nicht grundsätzlich.

Betriebskosten (Tranche 1–3)

Die Betriebskosten der gemeinsamen Massnahmen (Zubringer Allschwil und Dornach sowie Langmattstrasse) sind in der Grössenordnung von 0.5 Mio. Fr. pro Jahr. Die Betriebskosten für die Stossrichtung «Umbau» belaufen sich auf 0.25–0.5 Mio. Fr. pro Jahr, diejenigen für die Stossrichtung «Ausbau» auf 3.5–4.0 Mio. Fr. pro Jahr.

7.6 Instrumentelle Festsetzungen

Im Rahmen des Aktionsprogramms wurden aus den Gesamtkonzepten der Testplanungsphase die Elemente herausgeschält, welche richtplanrelevant sind (s. auch Tabelle im Kap. 7.4 und Anhang VI).

Die Festlegungen, welche im Kantonalen Richtplan vorgenommen werden können, lassen sich wie folgt strukturieren:

- Planungsgrundsätze: Grundsätze zu einem bestimmten Thema.
- Planungsanweisungen: Aufträge an die Regierung bzw. an die Verwaltung (z.B. Erarbeitung einer Zweckmässigkeitsstudie zu einer bestimmten Massnahme)
- Abstimmungsanweisungen. Örtliche Festlegungen, welche auch den Stand der Abstimmung zeigen.

Für einzelne Themen wären im kantonalen Richtplan aufgrund von ELBA neue Kategorien und Planungsgrundsätze zu definieren. Planungsgrundsätze und neue Kategorien finden jedoch gesamtkantonal Anwendung, weshalb deren Einführung überprüft und in einem zweiten Schritt erfolgen soll. Mit der Überarbeitung des Kantonalen Richtplans, mit der RPG-Revision, mit dem neuen Raumkonzept usw. ist der entsprechende Prozess bereits am anlaufen. Dabei wird auch der Umgang mit dem Thema Verdichtung zu behandeln sein.

Zurzeit können folgende Festlegungen aufgrund der fehlenden Kategorien im Kantonalen Richtplan noch nicht vorgenommen werden:

- ÖV-Netzhierarchie
- ÖV-Umsteigepunkte
- P+R-Zone (Innengrenze)

Die Aufnahme folgender Planungsgrundsätze aus ELBA hätte zudem gesamtkantonale Wirkung:

- ÖV-Priorisierung (Form, Rechtfertigung Eigentrasse Bus)
- Fussverkehr: Zugänge zu ÖV-Haltestellen
- Landschaft: Sicherung der Erholungs-, Freiraum- und Naturqualität sowie Sicherung der Zugänglichkeit zu Naherholungsgebieten

7.7 Schnittstellen

7.7.1 Massnahmen und deren Auswirkungen

Im Planungssperimeter ELBA

Nachfolgend sind die Massnahmen und deren Auswirkungen aufgeführt, welche sich innerhalb des Planungssperimeters ELBA, jedoch ausserhalb des Kantons Basel-Landschaft befinden aufgeführt:

- **Bruderholztunnel / Tieferlegung Regiotram / Beschleunigung Tram im Vorderen Leimental**

Gewisse Funktionalitäten der Massnahmen «Beschleunigung Tram im Vorderen Leimental» (Gemeinsames), «Bruderholztunnel» (Umbau) und «Tieferlegung Regiotram» (Ausbau) sind ähnlich bzw. gleich. Sie bewirken beispielsweise alle eine kürzere Fahrzeit von Bottmingen bis zur Kantonsgrenze Basel-Stadt. Zwischen den Projekten Tieferlegung Regiotram und Bruderholztunnel besteht eine „Konkurrenzsituation“. Deshalb ist ein Vergleich dieser beiden Massnahmen z.B. im Rahmen einer Zweckmässigkeitsbeurteilung notwendig.

- **Route des Carrières (Teilgebiet Frankreich)**

Die Route des Carrières bzw. die Umfahrungsstrasse von Hésingue und Hégenheim ist im «Schéma de Cohérence Territoriale (SCOT) des cantons de Huningue et de Sierentz» enthalten.

In der Folge ist der Umgang mit dieser Massnahme für die zwei Stosstichtungen «Umbau» und «Ausbau» aufgeführt:

«Umbau»

Die in der Stossrichtung «Umbau» vorgeschlagene Busachse Richtung Hégenheim wird bis zur Grenze gezogen. Die Route des Carrières wird in dieser Stossrichtung nur durch den Zubringer Allschwil ergänzend abgenommen. Bei «Umbau» kann deshalb der Route des Carrières einzig die Entlastungsfunktion der Dörfer Hégenheim und Hésingue zukommen. Kapazitäten für zusätzlichen Verkehr können auf der schweizerischen Seite nicht abgenommen werden.

«Ausbau»

Die Route des Carrières wird bei der Stossrichtung «Ausbau» durch den Zubringer Allschwil ergänzend abgenommen. Dieser stellt unabhängig von einer Realisierung von ABAC (Gundeldinger-Umfahrung) die erste Umsetzungs-Etappe dar. In einer ersten Phase darf deshalb der Route des Carrières einzig die Entlastungsfunktion der Dörfer Hégenheim und Hésingue zukommen. Kapazitäten für zusätzlichen Verkehr können auf der schweizerischen Seite erst mit einem Vollausbau des Strassennetzes abgenommen werden. Ein Umlenken des Verkehrs von der A35 auf die Route de Carrières ist jedoch nicht erwünscht. Der ÖV soll auch in diesem Verkehrskorridor geführt werden können und ein entsprechendes Netz ist mit dem Conseil General zu entwerfen.

– Umsteigeplattform Flüh (Teilgebiet Kanton Solothurn)

Die Realisierung einer Umsteigeplattform Tram–Bus in Flüh soll aus der Sicht des Kantons Basel-Landschaft zusammen mit einer Verbesserung des Angebots gemäss dem ÖV-Konzept Hinteres Leimental (Planung BL–SO aus dem Jahr 2009) erfolgen.

Dank der Beschleunigung der Regio-Tramlinie im Leimental kann die Reisezeit verringert werden, womit in Basel SBB und Flüh systematische Anschlussknoten definiert werden können. Die Regionalbuslinien im hinteren Leimental erhalten somit optimale Anschlüsse bei der Umsteigeplattform in Flüh sowie in Basel SBB.

Ausserhalb des Planungsperrimeters ELBA

In den Schnittstellenräumen zu ELBA – ausserhalb des Planungsperrimeters – laufen zurzeit verschiedene Planungen/Projekte. Die wichtigsten sind nachfolgend aufgeführt:

- **ABAC (Gundeldingen-Umfahrung):** Wird eine Gundeldinger-Umfahrung realisiert, muss bei beiden Konzepten die östliche Kantonsstrasse zwischen Basel und Bottmingen, entgegen dem bisherigen Netzkonzept zumindest auf Teilabschnitten verkehrsberuhigt oder ggf. abklassiert werden. Die Auswirkungen der Realisierung bzw. Nicht-Realisierung von ABAC auf eine stadtnahe Tangente sind im Anhang VIII (Argumentarium stadtnahe Tangente) aufgeführt.
- **STOT (Engpassbeseitigung Osttangente):** Im Rahmen von STOT wird für den Abschnitt Hagnau – Schwarzwaldtunnel eine Lösung entwickelt, welche den Kapazitätsengpass Osttangente langfristig entschärfen soll. Für ELBA ist diese Engpassbeseitigung auch deshalb von Bedeutung, weil Erhöhungen von Kapazitäten auf der H18 nur dann funktionieren,

wenn das nachgelagerte Netz in Basel-Stadt den Verkehr auch übernehmen kann. Im Hinblick auf eine stadtnahe Tangente besteht ein Zusammenhang dahingehend, dass eine durchgehende und attraktive stadtnahe Tangente bei Kapazitätsengpässen auf der Osttangente zu einer Ausweichroute für den Transitverkehr werden kann.

- **H18 - Übergabe an Bund:** Es wird davon ausgegangen, dass die H18 spätestens per 1. Januar 2015 an den Bund übergeht und somit auch die Planungshoheit über die H18 und den Anschlüssen. Bei den Massnahmenvorschlägen zur H18 ist dies zu berücksichtigen.
Im Hinblick auf einen allfälligen Ausbau der H18 (3. Etappe, Muttenz Süd bis und mit Verzweigung Hagnau) muss eine übergeordnete Analyse mit Einbezug auf die H18, A2, A3 und Osttangente vorgenommen werden. Darin ist u.a. zu untersuchen, ob eine solche Massnahme wirksam und tauglich ist.
- **Angebotsplanung NWCH / Regio-S-Bahn Herzstück:** Die Massnahmen auf dem S-Bahn-Netz müssen mit der Herzstück der Regio-S-Bahn aufwärtskompatibel sein. Die Planungsarbeiten zum S-Bahn-Netz werden in der Arbeitsgruppe «Angebotsplanung NWCH» abgestimmt.
- **Schienenanschluss EAP:** Der Schienenanschluss EAP wird – unabhängig vom Regio-S-Bahn Herzstück – zu einer erhöhten Bedienung der S-Bahn-Haltestelle St. Johann führen und diesen Knoten im öv-Netz stärken.
- **Agglomerationsprogramm Basel:** Die Massnahmen aus ELBA sollen in der Regel ins Agglomerationsprogramm Basel überführt und beim Bund Mittel für die Mitfinanzierung beantragt. Bei der Wirkungsbeurteilung wurden die entsprechenden Kriterien der Agglomerationsprogramme jeweils angewandt, weshalb die Kompatibilität gegeben ist.

7.7.2 Weitere laufende Planungsprozesse

Neben dem Planungsprozess ELBA laufen diverse Planungsprozesse unabhängig weiter. Aufgaben, welche keinen Stossrichtungsentscheid erfordern und inhaltlich in diese Planungsprozesse gehören, können darin direkt weiterbearbeitet werden. Es handelt sich insbesondere um folgende Planungsprozesse bzw. Gefässe

- Angebotsplanung NWCH (Eisenbahnnetz)
- Folgeplanung Tramnetz 2020 (Weiterbearbeitung / Busnetz / Beschleunigung Tramlinie 10)
- 8. GLA für den öffentlichen Verkehr (Fahrplanstabilität / Buspriorisierung)
- Gesamtverkehrskonzept Birseck (Regionales Entwicklungsprogramm)
- Angebotsplanung Schiene NWCH (S-Bahn-Birseck, Haltestelle Morgartenring)
- Diverse laufende Projekte mit spezifischen Organisationen (z.B. H18, Zubringer Dornach, etc.).
- Richtplanerische und gesetzliche Anpassungen aufgrund der RGP-Revision (insbesondere für die Konkretisierung der Massnahmen in den Bereichen Siedlung und Landschaft sowie für die heute im Richtplan

nicht abbildbare Festlegungen zum öffentlichen Verkehr wie beispielsweise die tangentialen Hochleistungsbusse).

7.8 Zusatzabklärungen

Im Rahmen des Aktionsprogramms waren bei verschiedenen Themen noch Zusatzabklärungen notwendig:

Zusatzabklärungen zu den beiden Stossrichtungen	<ul style="list-style-type: none">– Umbau: Machbarkeit der Strategie zu den städtischen Hauptstrassenräumen– Ausbau: Netzelemente Strasse: Argumentarium zur stadtnahen Tangente
Generelle Abklärungen (unabhängig von den Stossrichtungen)	<ul style="list-style-type: none">– Freiraum-Konzept ELBA– Qualitätssprung im regionalen Velonetz (Etablieren einer Hierarchie im regionalen Velonetz)

Detaillierte Angaben zu diesen Zusatzabklärungen finden sich in den entsprechenden Faktenblättern im Anhang VIII.

8. Ausblick

Auf der Basis des vorliegenden Syntheseberichts wird die Landratsvorlage ELBA erarbeitet.

Das weitere Vorgehen sieht wie folgt aus:

- Formelle Vernehmlassung zur Landratsvorlage im Frühling 2014
- Auswertung der Vernehmlassung
- Möglicher Entscheid des Landrats des Kantons Basel-Landschaft in der 2. Hälfte 2014
- Änderung bzw. Vervollständigung des Kantonalen Richtplans

Anhang

I Abkürzungsverzeichnis

ARP	Amt für Raumplanung
BFS	Bundesamt für Statistik
Bhf.	Bahnhof
BG	Begleitgremium
BGF	Bruttogeschosfläche
BL	Kanton Basel-Landschaft
BLN	Bundesinventar der Landschaften und Naturdenkmäler von nationaler Bedeutung
BLT	Baselland Transport AG
BS	Kanton Basel-Stadt
B+R	Bike+Ride
BUD	Bau- und Umweltschutzdirektion
BVB	Basler Verkehrs-Betriebe
DTV	Durchschnittlicher Tagesverkehr
DWV	Durchschnittlicher Werktagsverkehr
ELBA	Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil
ESP	Entwicklungsschwerpunkt
GPL	Gesamtprojektleitung
GVM	Gesamtverkehrsmodell
INGE	Ingenieurgemeinschaft
INSEE	Institut national de la statistique et des études économiques
ISOS	Bundesinventar der schützenswerten Ortsbilder der Schweiz von nationaler Bedeutung
HLS	Hochleistungsstrasse
HVZ	Hauptverkehrszeit
KRIP	Kantonaler Richtplan Basel-Landschaft
LSV	Lärmschutzverordnung
LV	Langsamverkehr
MARDA	Raum- und Verkehrsplanung Münchenstein – Aesch – Reinach – Dornach – Arlesheim
Mfz.	Motorfahrzeuge
MIV	Motorisierter Individualverkehr
NO2	Stickstoffdioxid
NOx	Stickoxide
ÖV	Öffentlicher Verkehr
PM10	Feinstaub
P+R	Park+Ride
PST	Politische Projektsteuerung
RER	Réseau express régional
SCOT	Schéma de Cohérence Territoriale
SO	Kanton Solothurn
TAB	Trinationale Agglomeration Basel
TEB	Trinationaler Eurodistrict Basel
WK	Wirksamkeitskriterium
W2	2-geschossige Wohnzone

II Auftrag aus dem Kantonalen Richtplan BL

Der Auftrag des Landrats zu Händen der Regierung für die Planung ELBA wurde mit der folgenden Planungsanweisung im kantonalen Richtplan vom 26. März 2010 erteilt (Objektblatt V2.1 Planungsanweisung b):

Der Regierungsrat wird beauftragt, dem Parlament innert 5 Jahren nach dem Bundesratsbeschluss zum Kantonalen Richtplan in geeigneter Form eine Landratsvorlage zur Anpassung des Richtplans im Bereich Leimental/Birseck betreffend Abstimmung Siedlung und Verkehr vorzulegen, die namentlich Folgendes beinhaltet:

- Problemanalyse: Die Verkehrsprobleme mit räumlichem Fokus Birseck-Leimental - Allschwil - Grenzraum zu Frankreich und Basel-Stadt werden analysiert und eine gemeinsame Sichtweise Kanton-Gemeinden angestrebt („Harmonisierung der Problemwahrnehmung“)*
- Randbedingungen für Lösungsentwicklung (Masterplan Verkehr): Erarbeitung von Varianten im Konkurrenzverfahren. Die Variante Südumfahrung muss Bestandteil des Variantenfächers sein. Die Verkehrsarten MIV und ÖV stehen im Vordergrund und der LV ist sinnvoll miteinzubeziehen, wobei Alternativen mit allen Verkehrsträgern zu untersuchen und aufzuzeigen sind.*
- Ergebnisse: Es sind mindestens zwei auf die Siedlungsentwicklung abgestimmte Varianten der Problemlösung darzulegen und zum Beschluss vorzulegen. Den Varianten liegt weiter eine Zweckmässigkeitsbeurteilung sowie eine erste technische Machbarkeitsstudie zugrunde.*
- Richtplananpassung: Die Landratsvorlage zeigt auf, wie die Varianten in den Richtplan integriert werden können.*
- Partizipation: Im Rahmen der Mitwirkung sind die betroffenen Gemeinden, Basel-Stadt und Frankreich in den Planungsprozess miteinzubeziehen.*

Der Regierungsrat wird beauftragt, das Trasse der Südumfahrungsroute nötigenfalls mit einer Planungszone nach Raumplanungs- und Baugesetz § 53 RBG zu sichern.

III Art des Verfahrens

Die 1. Stufe des Verfahrens wurde als Studienauftrag und die 2. Stufe als Testplanung durchgeführt. Das Verfahren wurde in Anlehnung an die Ordnung SIA 143 (2009) durchgeführt. Der Studienauftrag und die Testplanung wurden durch das Beurteilungsgremium begleitet (s. auch Anhang IV Prozessbeteiligte).

Die Erarbeitung des Syntheseberichts wurde durch die Gesamtprojektleitung, welche dem Beurteilungsgremium entspricht begleitet.

Die politische Projektsteuerung war für die politische Führung des Projekts verantwortlich.

IV Prozessbeteiligte

i) Politische Projektsteuerung

Die politische Projektsteuerung setzte sich aus folgenden Personen zusammen:

- RR Sabine Pegoraro (Vorsitz); Vertreterin Kanton Basel-Landschaft
- RR Hans-Peter Wessels; Vertreter Kanton Basel-Stadt
- RR Walter Straumann; Vertreter Kanton Solothurn
- Anton Lauber; Vertreter Teilgebiet Allschwil – Schönenbuch
- Marianne Hollinger; Vertreterin Teilgebiet Birseck
- Lotti Stokar; Vertreterin Teilgebiet Vorderes Leimental
- Peter Burch; Vertreter Teilgebiet Hinteres Leimental
- Werner Klaus; Vertreter Teilgebiet Solothurnisches Leimental
- Patrick Feldner (bis Ende 2012) / Philippe Rust (ab 2013); Vertreter Département du Haut-Rhin
- Roland Igersheim; Vertreter Teilgebiet Frankreich

ii) Beurteilungsgremium / Gesamtprojektleitung (GPL)

Das Beurteilungsgremiums bzw. die Gesamtprojektleitung setzte sich aus folgenden Personen zusammen:

Kantonsvertreter

- Alain Aschwanden, Leiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt, Kanton Basel-Landschaft
- Martin Huber, Leiter Abteilung Kantonsplanung, Amt für Raumplanung, Kanton Basel-Landschaft
- Martin Schaffer, Projektleiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung, Tiefbauamt, Kanton Basel-Landschaft
- Simon Kettner, Leiter Mobilitätsstrategie, Mobilität, Kanton Basel-Stadt
- Rudolf Bieri, Leiter Abteilung Nutzungsplanung, Amt für Raumplanung, Kanton Solothurn
- Oliver Jacobi, Kantonsingenieur, Tiefbauamt, Kanton Basel-Landschaft
- Jörg Jermann, Leiter Geschäftsbereich Mobilität, Tiefbauamt, Kanton Basel-Landschaft
- Martin Sandtner, Leiter Planung, Städtebau & Architektur, Kanton Basel-Stadt
- Stefan Gantenbein, Kantonsingenieur Stv., Amt für Verkehr und Tiefbau, Kanton Solothurn
- Patrick Feldner, Directeur des Routes et des Transports du Département du Haut-Rhin (bis Ende 2012) / Philippe Rust, Directeur adjoint des projets routiers du Département du Haut-Rhin (ab 2013), Frankreich
- Patrick Hechinger, Leiter Bereich Raumplanung, ComCom 3F
- Frédéric Duvinage, Geschäftsführer des Trinationalen Eurodistricts Basel (TEB), Frankreich

Externe Fachexperten

- Verkehr: Mario Keller, Dipl. Bauing. ETH/SVI, M.Sc. (M.I.T.)
- Landschaft: Martin Schwarze, Dipl. Ing. TUB Landschaftsplaner, Raumplaner ETH, Ökologe SVU
- Kommunikation: Walter Schenkel, Dr. phil. I, Politologe

Begleitung

Marco Rupp, ecoptima ag

iii) Teams

1. Stufe: Studienauftrag

Für die Studienauftragsphase wurden folgende sechs Teams ausgewählt:

- INGE ILLVA Gruner
- INGE Portoferraio
- INGE Rapp Trans, SKK, B,S,S.
- INGE Rudolf Keller & Partner
- Metron Verkehrsplanung AG / HHF
- Planteam S / Kontextplan

2. Stufe: Testplanung

In der Testplanungsphase wurden die Stossrichtungen folgender drei Teams weiterverfolgt:

- INGE Portoferraio
- INGE Rapp Trans, SKK, B,S,S.
- Metron Verkehrsplanung AG / HHF

iv) Begleitgremium

Das Begleitgremium setzte sich aus folgenden Gemeinden bzw. Organisationen zusammen:

- Gemeinde Aesch
- Gemeinde Allschwil
- Gemeinde Arlesheim
- Gemeinde Biel-Benken
- Gemeinde Binningen
- Gemeinde Bottmingen
- Gemeinde Burg i. Leimental
- Gemeinde Ettingen
- Gemeinde Münchenstein
- Gemeinde Oberwil
- Gemeinde Pfeffingen
- Gemeinde Reinach
- Gemeinde Schönenbuch
- Gemeinde Therwil
- Gemeinde Bättwil
- Gemeinde Dornach
- Gemeinde Flüh-Hofstetten
- Gemeinde Metzerlen-Mariastein
- Gemeinde Rodersdorf
- Gemeinde Witterswil
- Gemeinde Biederthal
- Gemeinde Hegenheim
- Gemeinde Hésingue
- Gemeinde Leymen
- Gemeinde Neuwiller
- Gemeinde Saint-Louis

- Communauté de communes des Trois Frontières
- Communauté de communes de la Porte du Sundgau
- Communauté de communes du Jura alsacien
- ACS
- ASTAG
- BLT (Basellandschaftliche Transport AG)
- BNV
- Handelskammer beider Basel
- IG Südumfahrung Nein
- Initiativ-Komitee „Für eine Umfahrung Allschwil“
- Komitee Pro Südumfahrung
- Christoph Merian Stiftung
- Pro Natura
- Pro Velo
- TCS
- VCS
- WWF
- Wirtschaftskammer BL
- Gewerbeverband BS
- PostAuto AG
- BVB (Basler Verkehrsbetriebe)
- FGG Eigene Scholle Oberwil
- SIA Basel

v) Auftraggeber / Veranstalter

Auftraggeber

Bau- und Umweltschutzdirektion Basel-Landschaft, Tiefbauamt

Alain Aschwanden: Tiefbauamt, Geschäftsbereich Mobilität, Leiter
Gesamtprojektleiter Fachbereich Gesamtverkehrsplanung

Martin Huber: Amt für Raumplanung, Leiter Abteilung
Gesamtprojektleiter Stv. Kantonsplanung

Veranstalter

Die Vorbereitung, die Organisation und die Begleitung des Studienauftrags und der Testplanung erfolgten durch:

ecoptima ag, Bern

Marco Rupp

Francesca Foletti

externer Gesamtprojektleiter

externe Gesamtprojektleiterin Stv.

V Änderungen der Konzepte in der Phase Aktionsprogramm

	Massnahme	Art der Anpassung	Anpassung / Bemerkungen
«Umbau»			
<i>MIV</i>	Anpassung des Netzes im Mittleren Leimental	Neue Massnahme bzw. explizite Erwähnung	Die Hauptachse wird durch Bottmingen (Ost-West) durchgezogen (→ klare Netzhierarchie). Die Mühlemattstrasse Nord wird abklassiert. Oberwil wird regional zur verkehrlichen „Wasserscheide“.
<i>ÖV – Bus</i>	Tangentiale Hochleistungsbuslinie 60	Ergänzung	Wenn keine S-Bahnhaltestelle Morgartenring realisiert wird, soll die Buslinie 60 bis St. Johann verlängert werden.
	ÖV-Korridor Hégenheim–Bachgraben–St. Johann (Stufe Idee)	Neue Massnahme/Idee	Im Rahmen der C14-Studie wurde die Idee einer neuen Tram-Verbindung zwischen der S-Bahn-Haltestelle St. Johann, Bachgraben (Allschwil) und Hégenheim lanciert. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrskorridors Bachgraben–St-Johann (z.B. auch Zubringer Allschwil) gilt es die Idee eines ÖV-Korridors vertieft zu prüfen. In Abhängigkeit vom Stossrichtungsentscheid sind die Randbedingungen für diese Aufgabe unterschiedlich.
<i>Kombinierte Mobilität</i>	Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte	Neue Massnahme bzw. explizite Erwähnung	Die Umgestaltung und Neuorganisation von Umsteigepunkten ist im Konzept «Umbau» angedacht, jedoch nicht als Massnahme ausformuliert.
<i>Fuss-/Veloverkehr</i>	Siedlungsorientierte Strassenabschnitte in Ortskernen	Präzisierung bzw. Kategorisierung	Die Ausdehnung ist bei der weiteren Konkretisierung noch zu überprüfen. Eine Unterteilung in zwei Stufen ist vorzunehmen: Ortszentren und weitere Siedlungsgebiete (→ Kategorisierung).
«Ausbau»			
<i>MIV</i>	Tunnel Allschwil	Umbenennung und Präzisierung.	Wird neu „Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil“ genannt. Im Vergleich zur Lösung aus der Testplanung ist die Lage eines Anschlusses in Allschwil Süd noch nicht abschliessend geklärt. Dieses Netzelement kann unabhängig von ABAC realisiert werden.
	Tunnel Bottmingen	Umbenennung und Präzisierung.	Wird neu „Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen“ genannt. Im Falle der Realisierung von ABAC wird dieser Tunnel zum Anschluss Dorenbach geführt. Im Falle einer Nicht-Realisierung von ABAC ist die Weiterführung der stadtnahen Tangente von Allschwil Süd aus noch nicht festgelegt.
	Stadtnahe Tangente, Abschnitt Dorenbach – H18 (Muttentz Süd) (unter der Voraussetzung, dass ABAC nicht realisiert wird)	Vorläufige Ergänzung	Dieses Netzelement stammt aus der Stossrichtung «Tangente» und wird für den Fall notwendig, wenn ABAC (Gundeldingen-Umfahrung) nicht realisiert wird.
	Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau H18	Präzisierung	Die Massnahme beinhaltet drei Stufen, wobei die ersten beiden in der Stossrichtung Ausbau enthalten sind. Es handelt sich um das Staumanagement und den Ausbau der Anschlüsse. Bei der dritten Stufe wäre ein Ausbau der Strecken vorgesehen, wobei hierfür die notwendigen Kapazitäten auf dem nachgelagerten Nationalstrassennetz (A2/A3) auch längerfristig kaum bereitgestellt werden.
	Anpassung Strassenerschliessung Arlesheim	Streichung der Massnahme	Aus der Sicht der Gesamtkonzeption besteht keine Notwendigkeit diese Massnahme zu realisieren.
	Ringstrasse in Therwil	Ersatz durch andere Massnahme	Der Ausbau der Langmattstrasse in Oberwil wird gegenüber der im Konzept vorgeschlagenen Ringstrasse (Therwil) als zweckmässiger erachtet (Lage in Bezug auf Gewerbegebiet, Konflikt mit Wohnnutzungen an Ringstrasse). Das Konzept wird in diesem Punkt angepasst.

	Allschwil, Oberwilerstrasse (inkl. Rückstufung)	Neue Massnahme bzw. explizite Erwähnung	Im Konzept wird die Kantonsstrasse Oberwil–Allschwil in Richtung Allschwil Letten/Neubad geführt, wodurch die Oberwilstrasse in Allschwil eine andere, siedlungsorientierte Funktion bekommt. Ausserhalb des Siedlungsgebietes ist ein vollständiger Rückbau der Strasse möglich. Diese Massnahme wurde im Konzept aus der Testplanungsphase nicht explizit erwähnt.
	Regionale Verkehrssteuerung	Neue Massnahme	Diese Massnahme ist in der Stossrichtung «Umbau» vorgeschlagen. Die Massnahme kann mit einem geänderten Hauptziel (→ effiziente Abwicklung Strassenverkehr) mit der Stossrichtung «Ausbau» kompatibel sein. Die Massnahme ist beim «Ausbau» zu prüfen, da auch dieses System einer regionalen Steuerung, v.a. im Umfeld der H18 und im Raum Allschwil bedarf.
	Einrichten einer Mobilitätsfachstelle	Neue Massnahme	Diese Massnahme ist in der Stossrichtung «Umbau» vorgeschlagen. Die Massnahme ist auch mit der Stossrichtung «Ausbau» kompatibel.
	Flächendeckende Aufwertung der Strassenräume im bestehenden Siedlungsgebiet	Integration in neue Netzelemente	Diese Massnahme wird als flankierende Massnahme bzw. als Bestandteil der vorgeschlagenen neuen Netzelemente verstanden.
ÖV – S-Bahn	Neue innerstädtische S-Bahnlinie (15'-Takt Basel SBB–Saint Louis) / Haltestelle Morgartenring	Priorität / neue Massnahme	<p>Insbesondere folgende zwei Elemente sprechen heute gegen eine innerstädtische S-Bahnlinie „Aesch - Saint-Louis“ auf dem Abschnitt Basel SBB - (Morgartenring) - Saint Louis:</p> <ul style="list-style-type: none"> – Y-Ast des Herzstückes – angestrebte Verbindung vom Ergolzthal und nicht vom Laufental Richtung EAP. <p>Aus diesem Grund wird die Massnahme in der Priorität zurückgesetzt (vgl. Etappierung). Diese Massnahme wird deshalb neu als langfristige Massnahme (nach 2030) aufgeführt, auch wenn eine frühere Umsetzung wünschbar wäre.</p> <p>Die S-Bahn-Haltestelle Morgartenring kann nicht als gesicherte „Stütze“ des ÖV-Systems aufgebaut werden, da sie nur beschränkt mit dem Y-Ast des Herzstückes kompatibel ist. Somit ist sie als Endhaltestelle einer Bustangentialen kein robustes Element, weshalb hier die S-Bahn-Haltestelle St. Johann als Rückfallebene dienen muss. Da die S-Bahn Haltestelle Morgartenring jedoch bereits mittelfristig (Schienenanschluss EAP) eine zweckmässige Ergänzung des öv-Angebotes darstellen kann, ist deren Zweckmässigkeit und Machbarkeit genauer zu prüfen und als eigene Massnahme mit früherem Zeithorizont der Umsetzung vorgesehen.</p>
	Wendegleis Aesch	Neue Massnahme bzw. explizite Erwähnung	Für die vorgesehene innerstädtische S-Bahnlinie (15'-Takt im Birseck) ist diese Massnahme notwendig, sofern der 15'-Takt nicht nach Laufen ausgebaut wird.
ÖV – Tram	Tramverlängerung Linie 8 Allschwil + Verknüpfung mit der Tramlinie 6	Ergänzung	Im Endzustand können die Tramlinien 8 und 6 zusammen verhängt werden (im Bereich Binniger-/Baslerstrasse inkl. Umsteige-/Endhaltepunkt). In der Stossrichtung «Ausbau» wird deshalb folgende Änderung vorgenommen: Die Linie 6 wird nicht mehr zwingend bis zum Dorfplatz geführt.
	Beschleunigung der Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental	Neue Massnahme/ Ergänzung	Neue Massnahme, welche kurz-/mittelfristig (vor einer allfälligen Realisierung der Tieferlegung des Regiotrams) für die Beschleunigung des Trams im Leimental zwischen Basel und Oberwil umgesetzt werden soll.
	Tramverlängerung Linie 11 in Aesch	Streichung der Massnahme	Aus der Sicht der Gesamtkonzeption besteht keine Notwendigkeit diese Massnahme zu realisieren.
	Ausbau Knoten/Bahnhof Bottmingen	Neue Massnahme bzw. explizite Erwähnung	Im Konzept nicht explizit erwähnt. Der ÖV-Knoten Bottmingen stellt für beide Stossrichtungen eine entscheidende Massnahme dar.

ÖV – Bus	Optimierung Busnetz generell	Neue Massnahme	Keine konkreten Massnahmen im Konzept erwähnt. Im Zusammenhang mit der Erarbeitung des 8. GLA werden die diversen Busnetzoptimierungen (ab 2015) geprüft und deren Kompatibilität mit der längerfristigen Entwicklung überprüft.
	ÖV-Korridor Hégenheim–Bachgraben–St. Johann (Stufe Idee)	Neue Massnahme/ Idee	Im Rahmen der C14-Studie wurde die Idee einer neuen Tram-Verbindung zwischen der S-Bahn-Haltestelle St. Johann, Bachgraben (Allschwil) und Hégenheim lanciert. Im Zusammenhang mit der Entwicklung des Verkehrskorridors Bachgraben–St-Johann (z.B. auch Zubringer Allschwil) gilt es die Idee eines ÖV-Korridors vertieft zu prüfen. In Abhängigkeit vom Stossrichtungsentscheid sind die Randbedingungen für diese Aufgabe unterschiedlich.
	Ausbau Herrenweg	Neue Massnahme bzw. explizite Erwähnung	Im Konzept nicht explizit erwähnt. Der Ausbau des Herrenwegs betrifft jedoch auch den MIV.

VI Massnahmen: Festlegungen und Beschlüsse

Nr.	Massnahme	Planungsanweisung	KRIP	Bemerkungen	Beschlüsse	
«Gemeinsames»						
<i>MIV</i>	G-MIV-1	Zubringer Dornach	–	FS	–	
				Massnahme bereits im KRIP (V2.1 C/D, H18, Vollanschluss Aesch mit Anbindung Dornach)		
	G-MIV-2	Zubringer Allschwil bzw. Bachgraben (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)	Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Die Planung ist mit der Entwicklung eines verbesserten ÖV-Korridors zu koordinieren. Allfällige Synergien sind ebenfalls aufzuzeigen. Der Grad des Ausbaus des Zubringers Allschwil hängt davon ab, ob das Gesamtkonzept «Ausbau» als Autobahnzubringer oder das Gesamtkonzept «Umbau» als Verbindungsstrasse mit Ziel Entlastung der Siedlung gewählt wird.	VO (MIV-Korridor)	–	Kredit für ZMB/ Machbarkeitsstudie
	G-MIV-3	Oberwil Langmattstrasse	Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden innert 5 Jahren eine vertiefte Vorstudie zur Langmattstrasse und deren flankierenden Massnahmen. Die landschaftliche Einbettung und Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern sind dabei speziell zu beachten. Die Entlastungswirkung für die Ortskerne von Therwil und Oberwil ist aufzuzeigen. Es ist zu prüfen, ob eine substantielle Entlastung des Ortskerns von Oberwil nur mit Verlängerung bis zur Bielstrasse zu erreichen ist.	VO	–	Kredit für Vorstudie / Vorprojekt
	G-MIV-4	Regionale Verkehrssteuerung	Der Kanton erarbeitet innert 3 Jahren eine Konzeptstudie in Absprache mit den Nachbarkantonen/-regionen.	–	–	Kredit für Konzeptstudie
	G-MIV-5	Allschwil, Ausbau Herrenweg und Rückstufung Oberwilerstrasse	Der Kanton erarbeitet innert 3 Jahren eine Vorstudie zum Ausbau des Herrenwegs als Kantonsstrasse und der Funktionsänderung (Rückstufung) der Oberwilstrasse (Abtretung an die Gemeinde). Die verkehrliche Machbarkeit und die Konflikte mit den angrenzenden Nutzungen sind dabei speziell zu beachten. Der notwendige räumliche Korridor für den Ausbau des Herrenwegs ist möglichst genau zu definieren.	VO (MIV-Korridor)	–	Kredit für Vorstudie; Beschluss KRIP Abtretung / Übernahme Strassen (als Zwischenergebnis)

ÖV – S-Bahn	G-ÖV-1	S-Bahn-Birseck (15'-Takt Verbindung Aesch–Basel SBB) inkl. Anpassung Signaltechnik, Wendegleis Aesch und zusätzliche Fahrzeuge	Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Potenzialanalyse und eine betriebliche Machbarkeitsstudie zur Taktverdichtung der S-Bahn im Birseck. Die entsprechenden Kosten werden ebenfalls ermittelt.	–	Die Weiterbearbeitung erfolgt durch die Angebotsplanung NWCH.	–
	G-ÖV-2	Haltestelle Morgartenring	–	–	Die Weiterbearbeitung erfolgt durch die Angebotsplanung NWCH. Der Kanton BL sorgt für eine zügige Klärung der grundsätzlichen Fragen. Im Rahmen der Vorlage EAP wird über die Finanzierung der Infrastruktur zu beschliessen sein.	Baukredit erst mit Beschluss über EAP
ÖV – Tram	G-ÖV-3	Beschleunigung Tramlinie 10 bis Mittleres Leimental	Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren ein Betriebskonzept und eine betriebliche Machbarkeitsstudie zur Tramlinie 10 im Leimental. Das Vorhaben ist mit allfällig notwendigen flankierenden Massnahmen zu ABAC (Gundeldinger-Umfahrung) abzustimmen. Allfällige negative Auswirkungen auf die Zerschneidung oder die städtebauliche Qualität sind zu minimieren bzw. zu vermeiden.	VO (ÖV-Korridor)	u.a. in Zusammenhang mit Vorstoss Expresstrams; mit P+R-Konzept koordinieren.	Kredit für Betriebskonzept und betriebliche Machbarkeitsstudie
	G-ÖV-4	Ausbau Knoten/ Bahnhof Bottmingen	Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Vorstudie und ein Vorprojekt. Die Anpassungen sind mit dem umliegenden Strassennetz (Buszubringer-Strecken, Verkehrsfluss) abzustimmen. Eine siedlungsverträgliche Ausgestaltung der Hauptverkehrsstrasse ist zu prüfen.	VO	Koordination mit Beschleunigung Tramlinie 10	Kredit für Vorstudie/Vorprojekt
ÖV – Bus	G-ÖV-5	Optimierung Busnetz generell	–	–	→ <i>Separater Prozess im Zusammenhang mit nächsten GLA öV (Angebotsplanung)</i>	–
	G-ÖV-6	Buspriorisierung / Fahrplanstabilität	–	–	Der Kanton erarbeitet eine entsprechende Konzeptstudie.	–
	G-ÖV-7	ÖV-Korridor Hégenheim–Bachgraben–St. Johann (Verkehrskorridor Allschwil Nord – St. Johann)	Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren ein öv-Angebotskonzept und die notwendigen Vorstudien für die bauliche Umsetzung in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Die Planung ist mit der Entwicklung eines Zubringers Allschwil zu koordinieren. Allfällige Synergien sind ebenfalls aufzuzeigen.	VO (ÖV-Korridor)	–	Kredit für Vorstudie inkl. Angebotskonzept

	G-ÖV-8	Starke Priorisierung der tangentialen städtischen Busverbindung (heutige Linie 36) bzw. tangentiale Hochleistungsbuslinie 60, Abschnitt Dorenbach–St. Johann	–	–	Wird voraussichtlich im Rahmen der Folgeplanung der Tramnetzplanung 2020 weiterverfolgt.	Kredit für Betriebskonzept und Machbarkeitsstudie
Fuss-/Veloverkehr	G-FV-1	Etablierung Hierarchie Velonetz	Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren ein Konzept zur Weiterentwicklung des Velonetzes. Als neue Netzelemente werden Veloschnellrouten geprüft. In einer Vorstudienphase werden zwei Pilotstrecken (im Fokus stehen die Korridore Basel–Therwil und Korridore Therwil–Dornach, Birseck, Raum Allschwil) in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden mit unterschiedlichen Ausbauvarianten geplant und bewertet, um u.a. auf dieser Grundlage die Weiterentwicklung des kantonalen Radroutennetzes festzulegen und die zwei Pilotstrecken zur Baureife zu führen.	–	Grundlage für neuen Rahmenkredit Radrouten BL (Vorarbeit)	Kredit für Konzept «Etablierung Hierarchie im Velonetz» und Projektierung von zwei Pilotstrecken
	G-FV-2	Siedlungsorientierte Strassenabschnitte in Ortskernen	Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Studie zu den Ortsdurchfahrten. In dieser Studie wird u.a. definiert, wo Handlungsbedarf besteht und wo die Prioritäten gesetzt werden müssen.	VO	–	Kredit für Studie zu den Ortsdurchfahrten
Komb. Mobilität	G-KM-1	Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte	Der Kanton legt die Hierarchie und Funktion der verschiedenen Umsteigepunkte fest. Er definiert zudem den Handlungsbedarf bezüglich Umgestaltung und Neuorganisation und legt die Prioritäten fest.	–	Umsteigepunkte sollten im RP aufgenommen und im Zusammenspiel mit der Siedlung abgehandelt werden	Kredit für Konzeptstudie und Machbarkeitsabklärungen.
	G-KM-2	P+R-Konzept (Zugangspunkte zum öffentlichen Verkehr)	–	–	Der Kanton erarbeitet innert 2 Jahren ein regionales Konzept über die kombinierte Mobilität mit Fokus auf P+R und B+R. Deren Dimensionierung sowie notwendige Begleitmassnahmen werden aufgezeigt. In diesem Konzept wird eine „Grenze“ definiert, innerhalb deren keine P+R-Anlagen gefördert werden.	–

Gesamt- verkehr	G-GV-1	Einrichten einer Mobilitätsfachstelle	–	–	Klärung für einen möglichen Pilotbe- trieb in separaten Planungsprozess	–
Siedlung	G-S-1	Siedlungsbegren- zung	Der Regierungsrat unterbreitet dem Landrat spätestens innert 5 Jahre nach Inkrafttreten der RPG-Revision vom 3. März 2013 eine Richtplananpassung, die mindestens folgendes beinhaltet: – Konzeptionell-strategische Ausrich- tung der zukünftigen Siedlungs-, Ver- kehrs- und Landschaftsentwicklung – Festsetzung des Siedlungsgebiets – Vorgaben für die Erweiterung/Redi- mensionierung des Siedlungsgebiets – Vorgaben zur baulichen Dichte oder Bevölkerungsdichte	–	→ separater Planungsprozess vorgesehen	–
	G-S-2	Transformations- gebiete / Verdich- tungsgebiete	Die Gemeinden der Siedlungsentwick- lungsachsen bezeichnen in Abstim- mungen mit den anderen Gemeinden der Achse in ihren kommunalen Planungsinstrumenten räumlich-konkret diejenigen Gebiete, die einer höheren Bevölkerungs- und Beschäftigtendichte zugeführt werden sollen. Sie legen für diese Gebiete Dichtezielwerte sowie - sofern im kommunalen Richtplan - mini- male und maximale Nutzungsmasse fest. Gleichzeitig bezeichnen sie diejenigen Gebiete, die nicht verdichtet werden sollen.	–	→ separater Planungsprozess vorgesehen	–
	G-S-3	Aufwertung Kernzo- nen und Quartier- zentren	Der Regierungsrat unterbreitet dem Landrat im Kontext der RPG-Anpassung eine Überarbeitung des Objektblatts S 2.2 Ortsbildschutz.	–	→ separater Planungsprozess vorgesehen	–
Landschaft	G-L-1	Integration land- schaftsgebundener Naherholung in Landschaftsplanung	Der Regierungsrat unterbreitet dem Landrat innert 2 Jahren nach Inkrafttre- ten der RPG-Revision vom 3. März 2013 eine Richtplananpassung zur langfri- stigen Sicherung und Aufwertung der landschaftsgebundenen Naherholung im agglomerationsnahen Landschaftsraum.	–	→ separater Planungsprozess vorgesehen	–
«Umbau»						
MIV	U-MIV-1	Münchenstein / Arlesheim, Verle- gung städtische Hauptverkehrsstras- se (Kantonsstrasse) ins Tal	Der Kanton erarbeitet in Zusammenar- beit mit den Gemeinden Münchenstein und Arlesheim eine Vorstudie zum Aus- bau der Talstrasse und Tramstrasse und zum Abschnitt Widenhof–Dornachbrugg. Die Gemeinden Münchenstein und Arle- sheim entwickeln in Abstimmung mit der städtischen Hauptverkehrsstrasse ein städtebauliches Entwicklungskonzept.	VO (MIV-Korridor)	–	Kredit für Vor- studie (Mach- barkeitsstudie, BGK, städtebau- liches Leitbild, Konzept Ver- kehrsberuhigung Ortsdurchfahrt Münchenstein)

	U-MIV-2	Oberwil, neue Verbindungsstrasse Mühlemattstrasse–Bielstrasse	Der Kanton erarbeitet in Zusammenarbeit mit den betroffenen Gemeinden innert 5 Jahren eine vertiefte Vorstudie zur neuen Verbindungsstrasse. Die landschaftliche Einbettung und die Konflikte mit anderen Verkehrsteilnehmern und dem Naturschutzgebiet sind dabei speziell zu beachten.	VO (MIV-Korridor)	s. auch Massnahme Oberwil Langmattstrasse	–
	U-MIV-3	Münchenstein, Verkehrsberuhigung Ortsdurchfahrt	Vgl. Massnahme Münchenstein, Talstrasse	–	FlaMa	–
	U-MIV-4	Biel-Benken, Neuweilerstrasse (temporäre Sperrung für den MIV)	Der Kanton klärt die Konsequenzen der Abtretung an die Gemeinde der Neuweilerstrasse in Biel-Benken ab. Das Vorhaben ist mit den französischen Partnern zu koordinieren.	VO	–	–
	U-MIV-5	Anpassung Hauptverkehrsnetz mittleres Leimental	Gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden (Therwil, Oberwil und Bottmingen) erarbeitet der Kanton eine Netzstrategie des regionalen Strassennetzes für das mittlere Leimental. Dabei soll eine verkehrliche „Wasserscheide“ in Oberwil etabliert und die negativen Auswirkungen des Verkehrs in den Zentrumsgebieten spürbar reduziert werden.	–	Im Rahmen des Agglomerationsprogramms soll eine Strategie Strassennetz erarbeitet werden. Die Planungen sind zu koordinieren.	Kredit für Netzkonzeption der Kantonsstrassen mit urbanem Charakter
ÖV – S-Bahn	U-ÖV-1	Arlesheim, S-Bahn-Haltestelle Widenhof	Der Kanton führt eine Potenzialanalyse und eine Zweckmässigkeitsstudie durch. Die betroffenen Gemeinden erarbeiten ein Siedlungsentwicklungskonzept für das Haltestellenumfeld.	VO	–	Kredit für Potenzialanalyse und ZMB (Vorstudie)
	U-ÖV-2	Dornach, S-Bahn-Haltestelle Apfelsee	Die Entwicklung der Haltestelle Apfelsee ist mit dem Zubringer Dornach und der Siedlungsentwicklung kantonsübergreifend zu koordinieren.	ZE	Die Weiterbearbeitung erfolgt durch die Angebotsplanung NWCH. Die Federführung für die Haltestelle liegt beim Kanton Solothurn.	–
ÖV – Tram	U-ÖV-3	Bruderholztunnel	Der Kanton erarbeitet eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit BS. Dabei gilt es auch den Tramtunnel Bruderholz mit einer Tieferlegung des Regiotrams zu vergleichen.	VO	Massnahme bereits im KRIP enthalten (V2.3 C/D) (ohne Planungsanweisung)	Kredit für ZMB/ Machbarkeitsstudie (mittelfristig)
	U-ÖV-4	Tram-Haltestellen Oberwil Langmattstrasse und Therwil Ringstrasse	Der Kanton erarbeitet eine Vorstudie (inkl. Machbarkeit) zu den Haltestellen. Die Vorhaben sind eng mit dem Ausbau der Langmattstrasse zu koordinieren. Die Lage ist möglichst auch auf lokale Entwicklungsschwerpunkte abzustimmen.	VO	–	Kredit für Vorstudie
	U-ÖV-5	Dorenbach–Bottmingen: Neue städtische Hauptstrasse	Der Kanton erarbeitet für den Abschnitt Dorenbach - Bottmingen ein Betriebs- und Gestaltungskonzept. Das Vorhaben ist mit der Beschleunigung der Tramlinie 10 zu koordinieren.	–	s. auch Beschleunigung Tramlinie 10	Kredit für Betriebs- und Gestaltungskonzept

ÖV – Bus	U-ÖV-6, 7, 8	Tangentiale Hochleistungsbuslinien 64, 48 und 60	Der Kanton erarbeitet innert 2 Jahren eine Machbarkeitsstudie (inkl. Potenzialanalyse, Linienführung) und ein Angebotskonzept zu Hochleistungsbuslinien in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F).	–	Festlegung im Richtplan erfolgt in separatem Prozess	Kredit für Machbarkeitsstudie/ Angebotskonzept
	U-ÖV-9	Neues Regionalbus-system (Buslinie Neuwiller, Schönenbuch, Pfeffingen, Hofstetten, Metzleren-Burg, Altkirch)	–	–	Wird voraussichtlich im Zusammenhang mit dem nächsten GLA öV (Angebotsplanung) angegangen.	Kredit für Vorstudie
Fuss-/Ve-loverkehr	U-FV-1	Voies Vertes	–	–	Zweckmässigkeit wird im Rahmen Modellvorhaben Freiraumkonzept geprüft.	–
	U-FV-2	Ausdehnung Siedlungsorientierte Strassenabschnitte	Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Studie. In dieser Studie wird u.a. definiert, wo Handlungsbedarf besteht und wo die Prioritäten gesetzt werden müssen.	VO	–	Kredit für Studie
	U-FV-3	Tempo-30-Zonen	–	–	Der Kanton erarbeitet eine Übersicht über die Tempo-30-Zonen und gibt Anregungen, wo Lücken vorhanden sind.	–
Siedlung	U-S-1	«Restliche» Verdichtungsgebiete entlang von Stadtstrassen / Schwerpunkte der Verdichtung gemäss Zukunftsbild Umbau	Die Verdichtungsgebiete sollen in folgender Prioritätenfolge bezeichnet werden: - wichtige Umsteigestellen des ÖV - Transformationsgebiete - entlang von Stadtstrassen - entlang von Tramlinien - übrige Haltestellen des ÖV - weitere Gebiete	–	–	–
«Ausbau»						
MIV	A-MIV-1 und 2	Kapazitätserhöhung Anschlüsse und Ausbau H18	Der Kanton erarbeitet in Absprache mit dem ASTRA ein Konzept zum Verkehrsmanagement und zum Ausbau der Anschlüsse.	–	–	Kredit für Konzeptstudie und Vorstudien
	A-MIV-3	Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Allschwil	Der Kanton erarbeitet innert 5 Jahren eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Der Anschlusspunkt in Allschwil Süd ist im Rahmen dieser Arbeiten genauer zu untersuchen und dessen Lage zu definieren. Es ist möglichst darauf hinzuwirken, dass Allschwil vom Strassenverkehr entlastet wird und das Vorhaben auch unabhängig von ABAC realisiert werden kann.	VO (MIV-Korridor)	Für die Klärung der offenen Fragen bezüglich Linienführung und Netzelemente bedarf es einer eigenen Projektorganisation der zuständigen Fachstellen für die strategische Planung (BL, BS, ASTRA).	Kredit für ZMB/ Machbarkeitsstudie

	A-MIV-4	Stadtnahe Tangente, Abschnitt Tunnel Bottmingen / Binningen	Das Vorhaben ist mit ABAC (Gundelinger-Umfahrung) und mit STOT (bzw. generell mit der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz) zu koordinieren. Der Anschluss Dorenbach von ABAC muss so ausgestaltet werden, dass eine Weiterführung Richtung Westen möglich ist. Der Kanton erarbeitet innert 7 Jahren eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit den Nachbarkantonen/-regionen (BS, F). Wird ABAC nicht umgesetzt, ist das Weglassen eines Anschlusses im Talboden des vorderen Leimentals zu prüfen.	VO	Für die Klärung der offenen Fragen bezüglich Linienführung und Netzelemente bedarf es einer eigenen Projektorganisation der zuständigen Fachstellen für die strategische Planung (BL, BS, ASTRA).	Kredit für ZMB/ Machbarkeitsstudie
	A-MIV-5	Stadtnahe Tangente, Abschnitt Dorenbach – H18 (Muttenz Süd) (unter der Voraussetzung, dass ABAC nicht realisiert wird)	Das Vorhaben ist mit ABAC (Gundelinger-Umfahrung) und mit STOT (bzw. generell mit der Engpassbeseitigung auf dem Nationalstrassennetz) zu koordinieren. Wird ABAC nicht umgesetzt, erarbeitet der Kanton innert 5 Jahren nach dem ABAC-Entscheid eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit dem Kanton Basel-Stadt.	VO	Für die Klärung der offenen Fragen bezüglich Linienführung und Netzelemente bedarf es einer eigenen Projektorganisation der zuständigen Fachstellen für die strategische Planung (BL, BS, ASTRA).	Kredit für ZMB/ Machbarkeitsstudie
	A-MIV-6	Teilumfahrung Reinach Süd	Der Kanton erarbeitet eine Vorstudie und Vorprojekt.	VO	–	Kredit für Vorstudie und Vorprojekt
ÖV – S-Bahn	A-ÖV-1	Neue innerstädtische S-Bahnlinie (15'-Takt Basel SBB–Saint Louis)	–	–	→ <i>Ausserhalb BL Die Weiterbearbeitung erfolgt durch die Angebotsplanung NWCH.</i>	–
ÖV – Tram	A-ÖV-2	Tramverbindung Reinach–Dornach	Der Kanton erarbeitet innert 3 Jahren eine Zweckmässigkeitsbeurteilung (inkl. Variantenvergleich) bezüglich ÖV-Verbindung zwischen Reinach und Dornach.	VO (ÖV-Korridor)	Massnahme bereits im KRIP enthalten (V2.3 C/D) (ohne Planungsanweisung). Ein öv-Angebotskonzept für das südliche Birseck ist eine zwingende Grundlage hierfür und muss ohnehin erarbeitet werden.	Kredit für Vorstudie inkl. ZMB
	A-ÖV-3	Tramverlängerung Linie 2 Bottmingen	Der Kanton erarbeitet eine Vorstudie mit dem Ziel, den notwendigen Platzbedarf planerisch zu sichern.	VO (ÖV-Korridor)	Ähnliche Massnahme bereits im KRIP enthalten (V2.3 C/D, Tramverlängerung Binningen–Oberwil)	Kredit für Vorstudie (mittelfristig)
	A-ÖV-4	Tramverlängerung Linie 8 Allschwil	Der Kanton erarbeitet eine umfassende Vorstudie (inkl. ZMB, Angebotskonzept öv in Bezug auf die Tramlinien 6 und 8). Die Verknüpfung der Tramlinien 6 und 8 sowie die Auswirkungen dieser Verknüpfung sind zu prüfen und im Rahmen der ZMB zu bewerten.	VO (ÖV-Korridor)	–	Kredit für Vorstudie; planerische Festlegung der Baulinien

	A-ÖV-5	Tieferlegung Regiotram	Der Kanton erarbeitet eine Zweckmässigkeits- und Machbarkeitsstudie in Zusammenarbeit mit BS. Dabei gilt es auch die Tieferlegung des Regiotrams mit einem Tramtunnel Bruderholz zu vergleichen. Beim tiefergelegten Regiotram sind verschiedene Angebotskonzepte (wie Beibehalten der heutigen Haltestellen) zu prüfen.	VO (ÖV-Korridor)	–	Kredit für ZMB/Machbarkeitsstudie (mittelfristig)
Siedlung	A-S-1	«Restliche» Transformationsgebiete / Verdichtungsgebiete (2. Etappe) gemäss Zukunftsbild Ausbau	Die Verdichtungsgebiete sollen in folgender Prioritätenfolge bezeichnet werden: – wichtige Umsteigestellen des ÖV – Transformationsgebiete – übrige Haltestellen des ÖV – entlang von Tramlinien – entlang von Strassenabschnitten mit zukünftigen Zentrumsfunktionen – weitere Gebiete	–	–	–

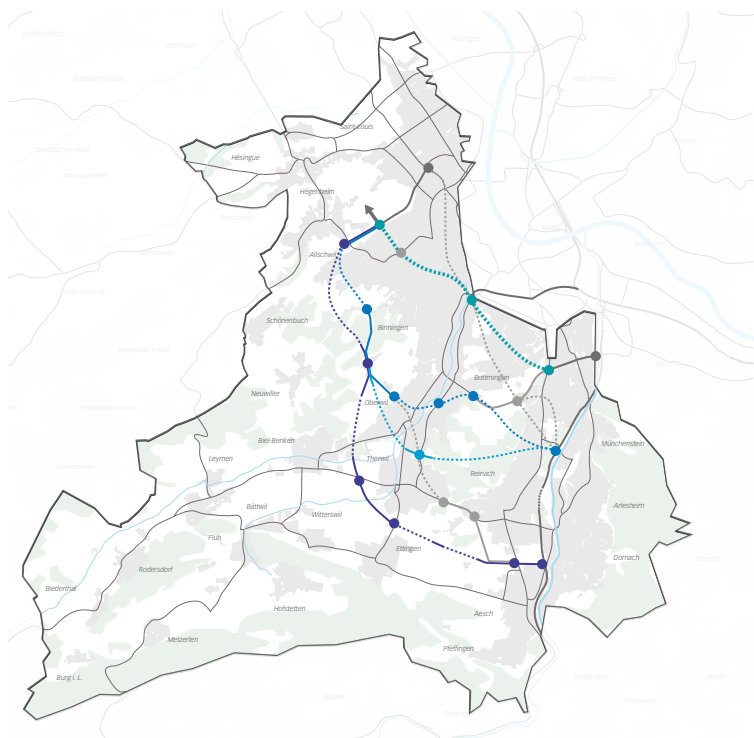
RP: Kantonaler Richtplan; VO: Vororientierung; ZE: Zwischenergebnis; FS: Festsetzung

Hinweis: Die Konkretisierung der Massnahmen zur Siedlung und Landschaft erfolgt in einem separaten Prozess (Anpassung KRIP aufgrund der RPG-Revision).

VII Ergebnisse der Zusatzaufträge und -abklärungen im Rahmen der Testplanung

Variantenstudium Strassentangente

- Ausgangslage** Gemäss dem Auftrag des Landrates muss im Konkurrenzverfahren ELBA die Südumfahrung Bestandteil des Variantenfächers sein. Da nach der Studienauftragsphase im Variantenfächer nur eine stadtnahe Tangente vorkam (Lösungsansatz des Teams Rapp Trans, SKK, B,S,S.) hat die politische Projektsteuerung entschieden, parallel zur Testplanungsphase ein Variantenstudium von Strassentangenten als Zusatzauftrag auszulösen.
- Zielsetzung** Ziel dieses Zusatzauftrages war es, die optimale Lage einer Strassentangente nochmals breiter zu untersuchen. Dabei ging der Variantenfächer von einer stadtnahen Tangente – gemäss Vorschlag des Teams um Rapp Trans – bis zu einer Lage der Südumfahrung, welche zwischen 2003 und 2009 politisch intensiv diskutiert wurde.
- Vorgehen** Aufgrund von vorhandenen Grundlagen und bisherigen Diskussionen wurde ein breiter Variantenfächer erstellt und in einem zweistufigen Verfahren reduziert (s. Abbildung unten). Basis für die Bewertung waren u. a. die Wirkungskriterien der Agglomerationsprogramme sowie das Zukunftsbild des Teams Rapp Trans aus dem Studienauftrag für die Themenbereiche Siedlung und Landschaft. Für die zweite Phase der Bewertung – mit noch vier Varianten – wurden Verkehrsmodellierung durchgeführt. Die beste Variante wurde am Schluss nochmals mit der ursprünglichen Variante der Südumfahrung Basel verglichen.



Ergebnisse Folgende Erkenntnisse konnten gewonnen werden: Die beste Wirkung erzielt eine stadtnahe Tangente (Umfahrung Gundeldingen – Dorenbach – Allschwil Bachgraben – A35/Route des Carrières). Diese kann entweder an eine Umfahrung Gundeldingen aber auch an die Bruderholzstrasse in Münchenstein angeschlossen werden. Bei Untersuchungen der Sensitivität zeigt sich im Vergleich mit der Südumfahrung, dass die stadtnahe Tangente erst dann nicht mehr besser bewertet wird, wenn ausschliesslich verkehrliche Kriterien berücksichtigt würden, d.h. wenn Umweltaspekte, Finanzen und siedlungsplanerische Auswirkungen vernachlässigt würden.

Kosten Die Kosten der unterschiedlichen Varianten sind in etwa vergleichbar (ca. 0.9 – 1.2 Mia. Fr.), wobei bei der ursprünglichen Südumfahrung weiterhin von diversen oberirdischen Abschnitten ausgegangen wurde und somit die Kostenschätzung hier eher zu tief liegt. Bei den Kosten der stadtnahen Tangente ist zu beachten, dass die Umfahrung Gundeldingen, welche rund die Hälfte der Kosten dieser Variante ausmachen dürfte, als gesetzt angenommen wurde. Wird die Umfahrung Gundeldingen – unabhängig von den Überlegungen zu einer Weiterführung – ohnehin realisiert, halbieren sich theoretisch die Kosten der Variante stadtnahe Tangente, was deren Kostenwirksamkeit deutlich erhöhen würde.

**Schlussfolgerungen/-
bemerkungen** Bei der vorliegenden Variantenuntersuchung wurde die Betrachtung auf den Raum ELBA konzentriert. Eine Strassentangente erhält in diesem Kontext eine regionale Erschliessungs- bzw. Entlastungsfunktion jedoch nicht eine Durchleitungsfunktion, welche beispielsweise für eine Entlastung der Osttangente sorgen würde. Aus diesem Grund wird gerade bei der stadtnahen Tangente mit niveaugleichen Knoten gearbeitet und das Angebot nur soweit erhöht, dass ein Nutzen vor allem auf der regionalen jedoch nicht auf der überregionalen Ebene entsteht. Dass sich die beiden Ebenen sinnvoll kombinieren lassen, ist nicht auszuschliessen.





Die Bestvariante wurde im Rahmen der Testplanungsphase ins Gesamtkonzept des Teams Rapp Trans, SKK, B,S,S. integriert.

Abklärungen zur S-Bahn-Tangente

Ausgangslage Am Schluss der Studienauftragsphase kam u.a. aus dem Begleitgremium die Rückmeldung, dass die Idee einer S-Bahn-Tangente allenfalls ein Potenzial haben könnte. Parallel zur Testplanung wurde diese Idee vertieft abgeklärt.

Zielsetzung Ziel dieses Zusatzauftrags war es, eine fachlich fundierte Bewertung der Sinnhaftigkeit einer S-Bahn-Tangente und deren Integrationsfähigkeit in die Regio-S-Bahn Basel. Dabei ist die Kompatibilität sowohl mit den Herzstück-Varianten Mitte und Y wie auch mit der heutigen Elsässerbahn zu beurteilen. Im Rahmen der entsprechenden Arbeiten wurde auch die Idee eines S-Bahn-Rückgrats weiterverfolgt und analog den Tangenten-Varianten beurteilt.

Vorgehen Folgende Grundvarianten wurden definiert: «Shuttle», «Ring» und «Integration». Zudem wurde die Variante «Rückgrat» abgeklärt.

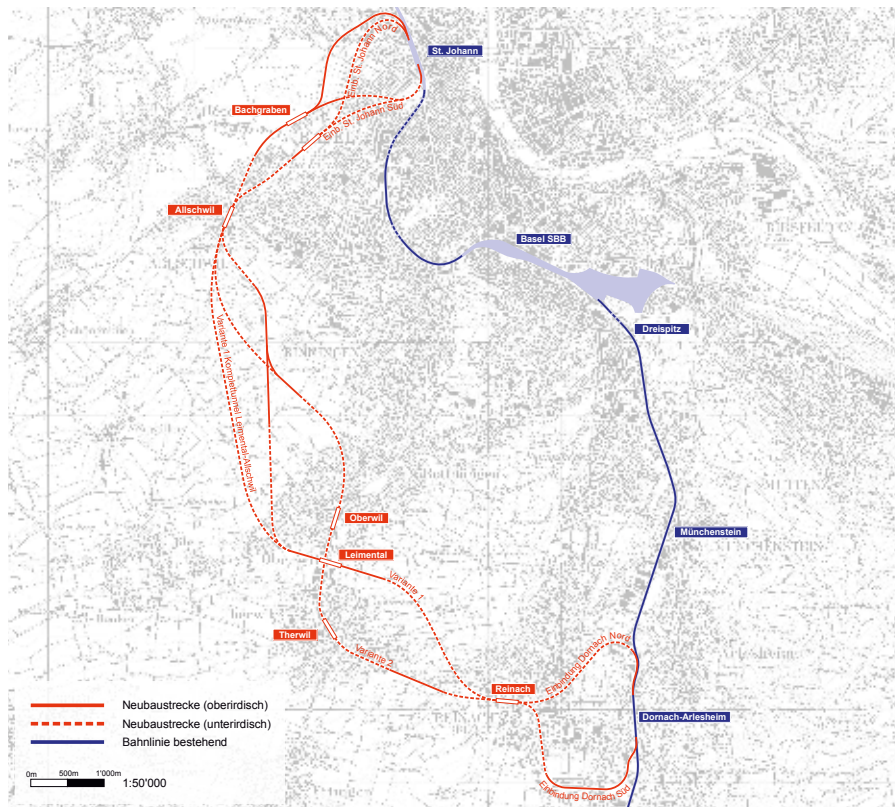
GRUNDVARIANTEN			
Shuttle	Ring	Integration	Rückgrat
			
<ul style="list-style-type: none"> › unverknüpfte Schienenverbindung zwischen Dornach-Artlesheim und St. Johann › keine Nutzung bestehender Infrastrukturen › neue Strecke im ELBA-Raum via Reinach und Allschwil 	<ul style="list-style-type: none"> › Führung einer Ringlinie › Nutzung der bestehenden Strecke via Basel SBB › neue Strecke im ELBA-Raum via Reinach und Allschwil › bauliche Einbindungen bei Dornach und St. Johann 	<ul style="list-style-type: none"> › Integration in das S-Bahn-Netz der Referenzvariante › neue Strecke im ELBA-Raum via Reinach und Allschwil › bauliche Einbindungen bei Dornach und St. Johann je nach Integration in beide Richtungen denkbar 	<ul style="list-style-type: none"> › Integration in das S-Bahn-Netz der Referenzvariante unter der Massgabe eines durchgehenden Mindestangebots zwischen Aesch und EAP im ¼h-Takt › Nutzung der bestehenden Strecke via Basel SBB

Das Vorgehen zur Bewertung dieser Varianten stützte sich auf drei Punkte ab:

1. Nachfrageeffekte,
2. Kosten-Nutzen-Überlegungen,
3. Vereinfachte Vergleichswertanalyse

Ergebnisse

- Zwischen Dornach-Arlesheim, Oberwil/Therwil und St. Johann sind verschiedene Linienführungen möglich.



- Eine oberirdische S-Bahn-Haltestelle wäre zwischen Oberwil und Therwil machbar, hat aber den Nachteil der peripheren Lage zwischen den Zentren. Eine Lage in den Zentren dieser zwei Gemeinden würde hingegen unterirdische Bahnhöfe bedingen. Rein technisch sind keine no go's für eine S-Bahn-Tangente auszumachen. Eine derartige Massnahme ist jedoch u.a. aufgrund der verschiedenen Tunnelabschnitte sehr kostspielig. Grobe Abschätzungen veranschlagen die Kosten einer S-Bahn-Tangente ELBA auf rund 1 Mia. CHF (eine Minimalvariante käme auf rund 0.8 Mia. CHF zu stehen).
- Die Pendlerströme südlich von Basel sind grossmehrheitlich radial ausgerichtet. Betrieblich wurde ein 15'-Takt unterstellt. Eine grobe Abschätzung der Nachfragewirkung für den Zeithorizont 2030 rechnet auf dieser Tangente mit einer Belastung in der Grössenordnung von 4'000 Personen. Bei einem 15'-Takt sowie Investitionen von rund 1 Mia. CHF müsste der Schwellenwert, um eine Realisierung in Betracht zu ziehen, bei ca. 8'000 Personen liegen. Die Betrachtung der Wunschlinien zeigt auf, dass es sehr schwer fällt, ein weiteres Potenzial von 4'000 Fahrten zu identifizieren, welche allenfalls diese Lücke zum Mindestaufkommen für ein solches Angebot schliessen könnte.

Bewertung der Varianten

Shuttle

Der Shuttle ist kaum als nachfrage-gerecht zu bezeichnen – nur für wenige Tangentialverkehre verbessert sich das Angebot. Der Aufwand wird angesichts eines unattraktiven Kosten-Nutzen-Verhältnisses für diese Variante nicht zu rechtfertigen sein. Pluspunkt ist allenfalls eine sehr langfristige Entwicklungs-Optik (Verknüpfung mit einer allfälligen Nordbahn, Weiterführung Richtung Pratteln).

Ring

Der Ring impliziert faktisch das Herzstück Y, da ansonsten ein Ausbau auf der Elsässerbahn umzusetzen wäre. Auf den Bestandsstrecken ausserhalb der Tangente wäre ein massives Überangebot zu verzeichnen. Pluspunkt ist das höchste Entlastungspotenzial für die überlasteten Radialen.

Integration

Die Integration der via Tangente verlaufenden S-Bahn-Linien in das (dann) bestehende Netz ist nur sehr schwer herzustellen. Die sich abzeichnenden Möglichkeiten gehen zulasten anderer Angebote.

Rückgrat

Das Rückgrat besitzt nur beschränkte Nachfragewirkung im beabsichtigten Wirkungsraum. Ohne Herzstück setzt diese Variante die Ertüchtigung der Elsässerbahn oder eine Angebotsreduktion zulasten anderer Korridore voraus. Es widerspricht überdies dem Durchbindungsgedanken des Herzstücks, da keine Linien aus dem Raum Laufental/Birseck Richtung Nord verkehren; einzig die Variante Y wird diesen Anliegen wenigstens teilweise gerecht (Direkterschliessung Grossbasel).

Kosten-Nutzen-Abschätzung

Jährliche Kosten von ca. 40 Mio. CHF (mit einem „wohlwollend“ niedrig angesetzten Investitionsvolumen) stehen einem jährlichen Nutzen in Höhe von 30 Mio. CHF gegenüber. Daher bleibt festzustellen: Selbst eine sehr optimistisch angesetzte Kosten-Nutzen-Analyse würde kaum zu einem positiven Kosten-Nutzen-Verhältnis für die ELBA-Tangente gelangen.

Schlussfolgerungen/Empfehlungen

Aus den vorgenommenen Abklärungen kann folgendes Fazit gezogen werden:

- Es besteht keine ausreichende Nachfrage zur Begründung einer tangentialen ÖV-Verbindung über den Gesamtperimeter.
- Eine Radialentlastung (möglicher Hauptzweck) ist weder aus der Sicht der Nachfrage noch aus der Sicht der Reisezeitersparnisse absehbar.
- Bezüglich Netzgedanken ergeben sich keine Vorteile für das Regio-S-Bahn-Netz. Eine S-Bahn-Tangente ELBA ist eher konträr zum Durchbindungsgedanken des Herzstücks.

Empfehlung

- Keine Weiterverfolgung der Idee einer S-Bahn-Tangente zur vollständigen Verbindung zwischen Dornach-Arlesheim und St. Johann via Leimental und Allschwil.
- Fokussierung auf die nachfragestärksten tangentialen Ströme zwischen den einzelnen Korridoren, ausgehend von Birseck nach Reinach und weiter in Richtung Leimental.
- Stufenweiser, aber nachfragegerechter Angebotsausbau unter Einbezug der bestehenden Systeme, d.h. kurzfristig auf beschleunigter Bus-Basis und mittelfristig auf Tram-Basis durch Verknüpfung der Linienäste Birseck (Dornach), Reinach-Aesch und Oberwil-Therwil.
- Langfristoption auf eine Verknüpfung der dann ausgebauten Tram-Angebote auch zwischen Leimental und Allschwil, insb. in Abhängigkeit einer sich dann allenfalls abzeichnenden Siedlungsentwicklung.

Zählungen ausländischer Fahrzeuge in Ortsdurchfahrten

Ausgangslage

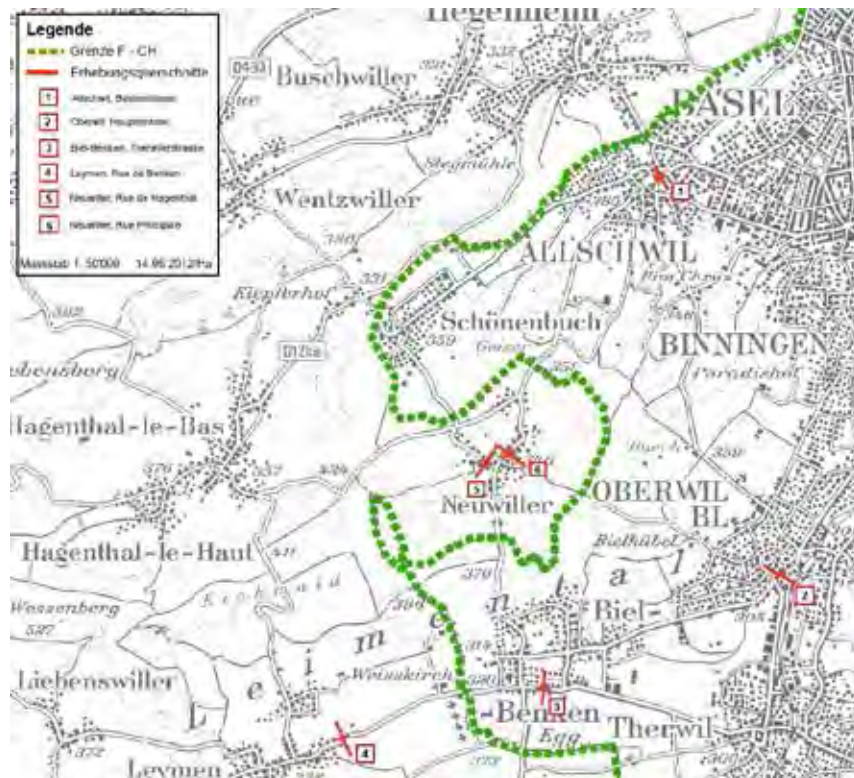
Die Thematik des grenzüberschreitenden Verkehrs in Ortsdurchfahrten wurde im Rahmen des ELBA-Prozesses mehrmals aufgeworfen. Auf Anregung von verschiedenen Gemeindevertretern und eines Planungsteams wurde der Auftrag erteilt, die Thematik anhand von Verkehrszählungen zu objektivieren.

Zielsetzung

Ziel dieser Zählungen war, die Abschätzung des tatsächlichen relativen und absoluten Anteils von ausländischen Fahrzeugen in grenznahen Ortschaften. Damit soll eine Skalierung des wahrgenommenen Problems ermöglicht werden.

Vorgehen

Die Zählungen ausländischer Fahrzeuge in Ortsdurchfahrten wurden an sechs Querschnitten vorgenommen (drei in der Schweiz und drei in Frankreich): In Allschwil, Oberwil, Biel-Benken, Leymen und an zwei Querschnitten in Neuwiller. Die Zählungen wurden zu Zeitpunkten durchgeführt, in denen die Nutzung der Strassenräume durch den Langsamverkehr am höchsten ist: Am Nachmittag und am frühen Abend. Die Zählungen erfolgten im März / April 2012.



Ergebnisse

Die höchsten Belastungen in absoluten Zahlen zeigen sich bei allen sechs Querschnitten in der Abendspitzenstunde 17–18 Uhr. Es ist deshalb anzunehmen, dass hier vor allem der Pendlerverkehr ausschlaggebend ist:
(Erläuterung: Total Fahrzeuge pro Stunde - ausländische Fahrzeuge pro Stunde - relativer Anteil ausländischer Fahrzeuge pro Stunde)

- 1) Allschwil, Baslerstrasse: 1'382 Mfz/h - 274 Mfz/h - d.h. ca. 20%
- 2) Oberwil, Hauptstrasse: 1'857 Mfz/h - 213 Mfz/h - d.h. ca. 11%
- 3) Biel-Benken, Therwilerstrasse: 1'054 Mfz/h - 356 Mfz/h - d.h. ca. 34%
- 4) Leymen, Rue de Benken: 605 Mfz/h - 194 Mfz/h - d.h. ca. 32%
- 5) Neuwiler, Rue de Hagental: 312 Mfz/h - 86 Mfz/h - d.h. ca. 28%
- 6) Neuwiler, Rue Principale: 301 Mfz/h - 178 Mfz/h - d.h. ca. 59%

Es zeigt sich, dass - wie zu erwarten war - mit zunehmendem Abstand zur Landesgrenze der Anteil der ausländischen Fahrzeuge rasch abnimmt. Entsprechend sind die Anteile des ausländischen Verkehrs in Oberwil und Allschwil noch maximal 20% in der Abendspitze. Am Nachmittag liegen die Werte zwei- bis dreimal tiefer. Strassen in unmittelbarer Nähe zur Landesgrenze weisen die höchsten Werte auf: In absoluten Zahlen in Biel-Benken (rund 360 Mfz/h) und anteilmässig in Neuwiler (rund 59%). Die absolute Belastung in Neuwiler ist im Vergleich zu den anderen Querschnitten kleiner. Es ist jedoch durchaus nachvollziehbar, dass aufgrund des hohen Anteils ausländischen Verkehrs der Eindruck entstehen kann, eine Ortschaft mit viel ausländischem Transitverkehr zu sein.

*Schlussfolgerungen/
bemerkungen*

Im Vergleich mit anderen Grundlagen (Erhebungen an Verkehrszählstellen, Gesamtverkehrsmodell Basel) sind die Zahlen plausibel und passen somit ins Gesamtbild. Die Herausforderung liegt vor allem in der Wahrnehmung: Die ausländischen Fahrzeuge sind sofort erkennbar und ein Symbol dafür, dass die „anderen uns ein Problem machen“. Aus fachlicher Sicht sollte bei der Behandlung der hohen Verkehrsbelastung in Ortszentren, die Herkunft der Fahrzeuge keine Rolle spielen.

Von den Planungsteams hat insbesondere das Team Metron auf die Resultate reagiert: Für die Verbindungsstrasse von Biel-Benken nach Neuwiller schlägt das Team ein Fahrverbot in den Hauptverkehrszeiten vor und für die Ortsdurchfahrt Neuwiller eine Verkehrsberuhigung.

VIII Ergebnisse der Zusatzaufträge und -abklärungen im Rahmen des Aktionsprogramms

Strategie der städtischen Hauptstrassenräume

Ausgangslage

Im Konzept «Umbau» wird eine Strategie empfohlen, die im Wesentlichen einen Umbau der bestehenden Siedlungs- und Verkehrsinfrastrukturen vorsieht. Dabei liegt der Fokus auf den Hauptstrassenräumen. Der beanspruchte Raum der verschiedenen Hauptstrassen in der Agglomeration sollte verbreitert nicht nur als Transit- sondern als Lebensraum ausgestaltet werden und von einer gleichzeitigen Verdichtung der Siedlung entlang dieser Strassen begleitet werden.

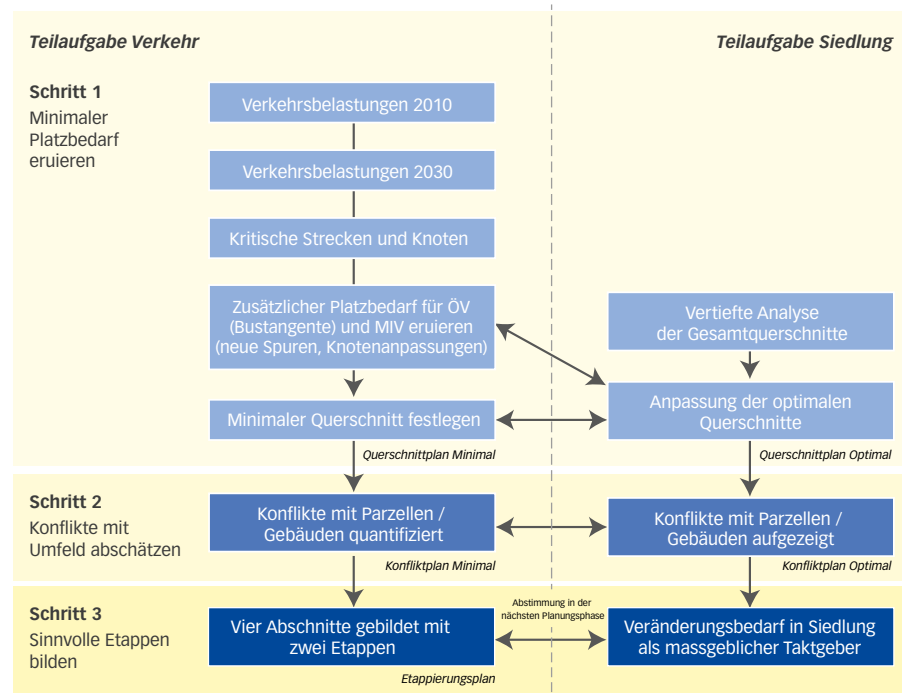
Von verschiedener Seite wird bezweifelt, dass diese Strategie umsetzbar ist. Aus diesem Grund hat die politische Projektsteuerung ELBA am 15. November 2012 der Projektleitung den Auftrag erteilt, die Machbarkeit dieses Konzepts zu prüfen.

Zielsetzung

Ziel dieses Zusatzauftrags war es, die Machbarkeit der Strategie zu den städtischen Hauptstrassenräumen vertieft zu prüfen. Spezielles Augenmerk war auf die Etappierung und die konkrete Umsetzbarkeit in Bezug auf die potentiell hohe Anzahl Betroffener (Gebäude in erster und Parzellen in zweiter Linie) zu richten.

Vorgehen

Der Zusatzauftrag wurde in zwei Teilaufgaben gegliedert:



Vorgehen

Teil 1: Verkehr

In der Teilaufgabe zum Verkehr wurde der benötigte Platz für die Abwicklung des Verkehrs definiert sowie die dabei entstehenden Konflikte dargestellt. Die künftigen Belastungszahlen wurden von den bestehenden Verkehrsbelastungen abgeschätzt. Dies unter der Annahme, dass die leistungsbestimmenden Knoten nicht ausgebaut werden und die Belastungszahlen dort „eingefroren“ werden, wo keine zusätzlichen Kapazitäten mit vertretbarem Aufwand bereitgestellt werden können. Die Annahme entspricht der „Philosophie“ dieser Stossrichtung.

Für die Prüfung der Machbarkeit wurde der Strassenquerschnitt analytisch unterteilt in den

- verkehrlich-funktional notwendigen Minimalquerschnitt und den
- Wunschquerschnitt gemäss Konzept (Konzeptoptimum)

Die verkehrliche Leistungsfähigkeit ist bei beiden Querschnitten identisch. Gleichzeitig wurden die Querschnitte des Konzepts vertieft untersucht und optimiert und eine Etappierung (zeitliche Prioritäten) skizziert.

Querschnittbeschreibung	Querschnitttyp Minimal	Querschnitt Optimal	Strecke
ÖV auf Eigentrasse (Innerortsquerschnitt)	32 m	32 m	12 km
ÖV im Mischverkehr (Innerortsquerschnitt)	15 m	18–22 m	31 km
ÖV im Mischverkehr (am Siedlungsrand)	11–12 m	16.5 m	13 km
Ortskern	10 m	10–12 m	5 km

Teil 2: Siedlung

In der Teilaufgabe Siedlung wurde geprüft, welche Planungsinstrumente für eine deutliche, städtebauliche Verdichtung notwendig sind.

Da die Verdichtung in allen Stossrichtungen von ELBA ein zentrales Element darstellt – einzig die räumliche Verteilung ist unterschiedlich – ist die Fragestellung betreffend der notwendigen Planungsinstrumente für ELBA und längerfristig auch für andere innere Korridore des Agglomerationsprogramms Basel zumindest im Kanton Basel-Landschaft relevant und entsprechend zu untersuchen.

Ergebnisse

Teil 1: Verkehr

Im Untersuchungsraum würde der für den Verkehr notwendige Raumbedarf (**Minimalquerschnitt**) mit maximal vier Gebäuden (Gewerbegebiete) im Konflikt stehen. Zwischen 50 und 100 privaten Parzellen würden tangiert. Die grosse Bandbreite rührt daher, dass die Erweiterungen des Strassenraums ein- oder beidseitig erfolgen und dabei aber die betroffenen Parzellen um den Faktor 2 variieren können. Die Konflikte bewegen sich damit in einem Rahmen, welcher bei Strassenbauprojekten normalerweise anzutreffen sind. Da die Umsetzung der Querschnitte etappiert erfolgen kann, ist die Frage der Umsetzbarkeit zusätzlich entschärft.

Für das Realisieren des **Wunschquerschnitts** des Strassenraums ist die angrenzende Siedlung der Auslöser und nicht primär die Strasse. Entscheidend ist dabei die Siedlungstypologie und deren Sanierungszyklus. Die Umsetzung des Wunschquerschnitts hat neben dem Schaffen von einem urbaneren, öffentlichen Strassenraum vor allem das Ziel, die Verdichtung entlang der städtischen Hauptverkehrsstrassen zu ermöglichen (Anreizsystem für die Grundeigentümer).

Vorerst gilt es den minimalen Querschnitt (Minimalkorridor) für den Strassenausbau zu reservieren. Langfristig soll der optimale Querschnitt (Optimalkorridor) angestrebt werden. Abschnitte auf denen diese Querschnitte ohne wesentliche Beanspruchung von Privatparzellen oder bestehenden Bauten realisiert werden können, benötigen grundsätzlich nur ein strassenbezogenes Bau- oder Gestaltungsprojekt. Bei Beanspruchung von seitlichen Räumen ist ein weitergreifendes Betriebs- und Gestaltungskonzept (BGK) nötig, welches ebenfalls die betroffenen Vorzonen - und ggf. auch die ersten beiden Bautiefen - miteinbezieht (BGK-plus).

Die wesentlichen Handlungsräume sind dort zu erwarten, wo das heute radial orientierte Netz des MIV in eine tangential ausgerichtete Struktur transformiert wird und gleichzeitig der ÖV ausgebaut werden kann. An diesen Orten, wo so tiefgreifend in die Struktur eingegriffen werden kann, sollte auch die räumliche Situation angepasst werden. Dabei handelt es sich vor allem um folgende drei Räume:

- im Raum Allschwil die Binningerstrasse und ihr Umfeld,
- in Oberwil und Therwil das Mühlemattquartier und die verlängerte Langmattstrasse
- in Reinach die Bruggstrasse.

Die Anpassung der räumlichen Situation erfolgt nicht einzig aufgrund der ÖV-Bedürfnisse.

Bei der Schaffung des Raumes für die Bustangenten bietet sich eine 1. Etappe der Umsetzung bei den Zubringerbereichen zu den S-Bahn-Haltestellen (Allschwil – St. Johann / (Therwil –) Reinach – Dornach) an.

Teil 2: Siedlung

Die Umstrukturierung der Strassenräume geht in vielen Fällen einher mit einer Umstrukturierung / Veränderung der angrenzenden bestehenden Bebauung. Hier werden langfristige Verdichtungs- und Umstrukturierungsstrategien nötig sein, sei es im direkten Zusammenhang mit einer Strassenraumgestaltung, sei es aber im Rahmen eines generelles Verdichtungsprozesses.

Die heutigen Planungsinstrumente sind für einen langfristigen Umstrukturierungsprozess im bebauten Raum nur bedingt geeignet. Dies hat verschiedene Gründe:

- Die bestehenden Instrumente bauen oft auf einem einzigen zu realisierenden Bebauungskonzept auf, weil andernfalls die Rechtssicherheit für die betroffenen Nachbarn nicht gewährleistet werden kann.
- Die baulichen Verdichtungsabsichten der Eigentümer ändern sich mehrmals im Verlauf eines solchen Prozesse, und die Etappierung lässt sich ebenfalls nicht klar festlegen.

Schlussfolgerungen/ Empfehlungen

Aus den vorgenommenen Abklärungen kann folgendes Fazit gezogen werden:

Die Machbarkeit des Konzepts «Umbau» ist planerisch und technisch nachweisbar. Die Umsetzung des **Minimalquerschnitts** stellt kaum ein Problem dar. Der **Wunschquerschnitt** muss für die Abwicklung des Verkehrs nicht zwingend umgesetzt werden. Der Wunschquerschnitt sollte jedoch jeweils das Ziel sein. Auslöser für die Umsetzung des Wunschquerschnitts kann die Bustangente – die in Etappen umgesetzt werden kann –, eine Instandsetzung der Verkehrsinfrastruktur oder die Erneuerung der Siedlung sein.

Die Umsetzung ist eine grosse Herausforderung, die im Vergleich zu einem Szenario, welches hohe Investitionen in neue Infrastrukturen vorsieht, zunächst schwieriger und komplexer erscheint. Durch die Revision des eidgenössischen Raumplanungsgesetzes (RPG) wird der Fokus aber nun zwingend verstärkt auf die langfristige Planung im bestehenden Siedlungsgebiet gelenkt. Ohnehin absehbare und zu steuernde Umstrukturierungen, Verdichtungen oder Ersatzneubauten müssen nun vor dem Hintergrund der Strassenraumaufwertung geplant werden. Die Instrumente und Verfahren dafür sind im Wesentlichen bereits vorhanden, können aber noch verfeinert und optimiert werden.

Im Bereich Verkehr können folgende Empfehlungen bzw. Handlungsansätze abgegeben werden:

- Bereinigung des Kantonsstrassennetzes
- Entwicklung von Betriebs- und Gestaltungskonzepten für Ortsdurchfahrten
- Etablierung der Tangentialbuslinie als Impuls und Initialprojekt im ÖV.
Die Planung und Umsetzung der Tangentialbuslinie soll in Teiletappen und abgestimmt auf die Bedürfnisse / Interessen der Gemeinden, die Gebietentwicklungen, den Handlungsbedarf aus Sicht der Region und auch die finanziellen Möglichkeiten erfolgen. Folgende Teilprojekte sind denkbar. Die 1. Priorität liegt dabei aufgrund der höheren Nachfrage bei den S-Bahn-Zubringerstrecken:
 - Ortsdurchfahrt Reinach bis Bahnhof Dornach – Arlesheim (1. Priorität)
 - Allschwil Bachgraben bis St. Johann (1. Priorität)
 - Ortsdurchfahrt Therwil – Oberwil (2. Priorität)
 - Allschwil Binningerstrasse / Hegenheimermattweg (2. Priorität)

In Bezug auf das weitere Vorgehen wird im Bereich Siedlung folgendes vorgeschlagen:

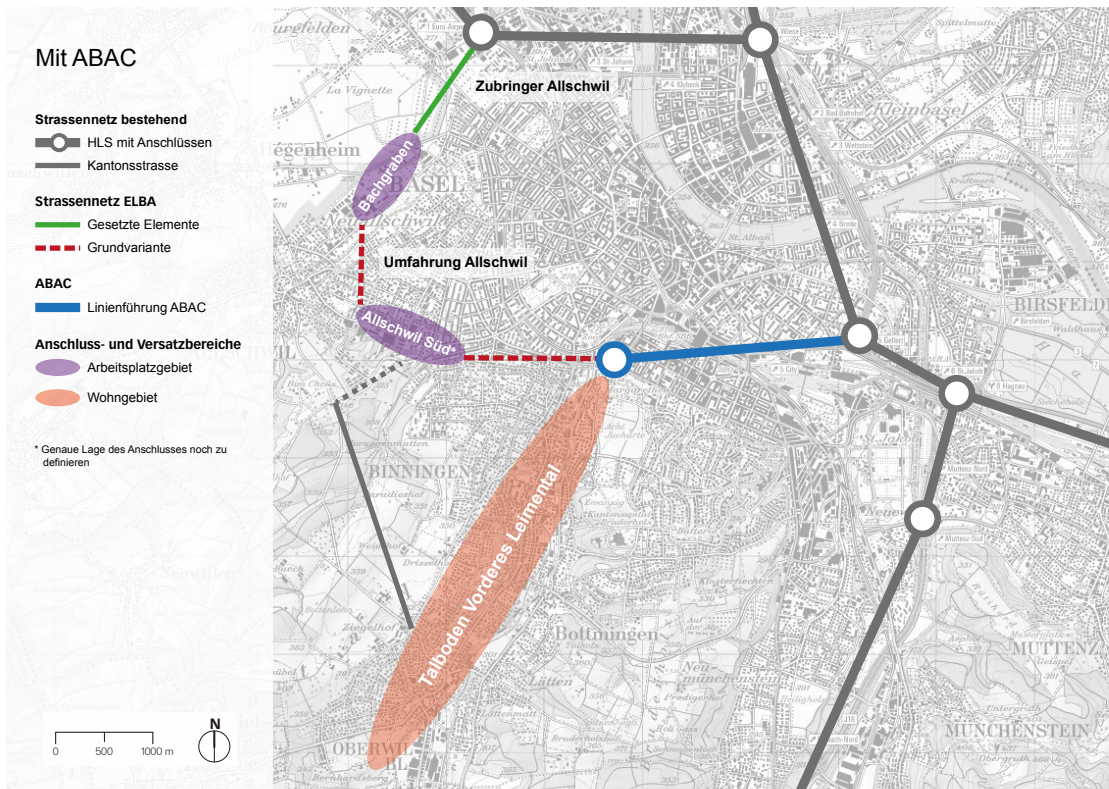
- Anpassung des kantonalen Raumplanungs- und Baugesetzes (RBG)
- Definition von Strategien über die Siedlungsentwicklung (Innenentwicklung, Schwerpunkte, Handlungsräume, Grenzen)
- frühzeitige Gestaltung des Wandels (agieren statt reagieren)
- bessere Abstimmung zwischen Raumentwicklung und Verkehr
- Optimierung und Anpassung der Verfahren und Instrumente

Netzelemente Strasse: Argumentarium stadtnahe Tangente

<i>Ausgangslage / Auftrag</i>	<p>Die Stossrichtung «Ausbau» enthält als ein Kernelement eine stadtnahe Strassentangente. Diese soll im Grundsatz ein Gleichgewicht der Erschliessungsattraktivitäten bringen: Sie soll einerseits als regionale Erschliessungsachse ausreichend attraktiv sein, um die heutigen Strassenräume zu entlasten. Andererseits soll deren Attraktivität bewusst eingeschränkt werden, um nicht Transitverkehr (vor allem vom Nationalstrassennetz) auf die stadtnahe Tangente anzuziehen und Neuverkehr zu bilden. Zudem soll vor allem bei kurzen Wegen eine Verlagerung hin zum MIV vermeiden werden. Hier war zu prüfen, inwieweit die einzelnen lokalen Strassenelemente zu einer durchgehenden Strasse zusammengefügt werden können und sollen. Gleichzeitig war zu erörtern, ob die Anfangs- und Endpunkte der neuen Strassen und die Zwischenanschlüsse zweckmässig liegen.</p>
<i>Zielsetzung</i>	<p>Es sollte ein Argumentarium entwickelt werden, um präzisere Randbedingungen für eine stadtnahe Tangente und Abhängigkeiten bei Entscheiden zu Netzelementen zu formulieren und um ggf. bereits Netzelemente ausschliessen zu können.</p>
<i>Vorgehen</i>	<p>Für die Fragestellung wurde eine Annäherung durch die Analyse der regionalen Verkehrsströme des MIV aus dem Gesamtverkehrsmodell der Region Basel gesucht. Auf weitergehende Modellierungen wurde vorerst verzichtet, weil das neue regionale Verkehrsmodell sich im Aufbau befindet und es für die Beantwortung der offenen Fragen der Sensitivität dieses Instruments bedarf; der Aufbau eines eigenen Modells für die ELBA-Fragestellung wäre sehr aufwändig und unverhältnismässig gewesen.</p>
<i>Ergebnisse</i>	<p>Die Diskussion um eine stadtnahe Strassentangente im Raum ELBA hängt von der grossräumigen Strassennetztopologie ab, namentlich vom Projekt ABAC (Gundeldinger-Umfahrung). ABAC liegt ausserhalb des Planungssperimeters ELBA, deshalb waren im Rahmen ELBA zwangsläufig Planungshypothesen über dessen Realisierung zu treffen.</p> <p>Unabhängig von der Lösung ABAC kann ein Zubringer Allschwil und eine Umfahrung Allschwil realisiert werden. Diese bedürfen jedoch umfassender flankierender Massnahmen, um die gewünschte Wirkung (Entlastung der heutigen Strassen im Siedlungsgebiet, regionale Erschliessungsachse, etc.) zu erreichen. Im Raum Allschwil Süd sollte der südliche Anschluss der Umfahrung Allschwil zu liegen kommen und eine Verknüpfung in Richtung Oberwilerstrasse ermöglichen. Die genaue Lage ist jedoch noch im Detail zu klären.</p> <p>Für die weiteren Netzelemente muss unterschieden werden zwischen einer Lösung mit und einer ohne ABAC (Gundeldinger-Umfahrung).</p>

Lösung mit ABAC

Die Stossrichtung «Ausbau» geht davon aus, dass ABAC umgesetzt wird. Die weitere Führung der stadtnahen Tangente wird in diesem Falle von Osten her entwickelt. Diese muss zwischen Dorenbach und dem Anschluss Allschwil Süd mit dem Netzelement „Tunnel Binningen“ ergänzt werden. Dieses hat eine Bündelungsfunktion zur Aufnahme bestehender Verkehrsbeziehungen. Allerdings ist die Attraktivität der Achse zu begrenzen, um nicht Transitverkehr anzuziehen. In der Folge ist ein Minimum an Leistungsfähigkeit gefordert ohne aber einen vollständig ungehinderten Verkehrsfluss zu gewährleisten.

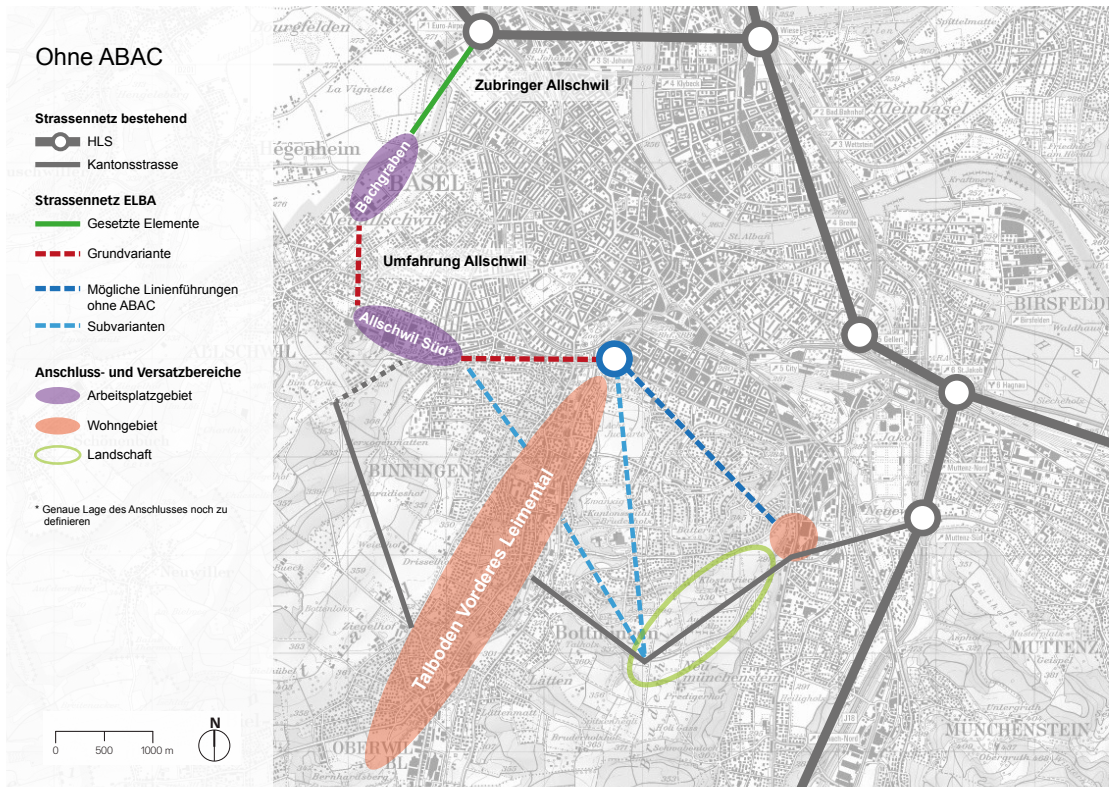


Lösung ohne ABAC

Ohne ABAC kann auf argumentativer Ebene keine Bestvariante eindeutig festgelegt werden. Der Grund liegt hier primär in der vergleichsweise flächigen Nachfragestruktur der Verkehrsströme, die sich auf mehrere Querspannen namentlich zwischen Leimental und Birseck verteilen (vgl. Abb. 5 in Kap. 2.2.2).

Die Lösung wird in diesem Fall von Westen her entwickelt und ist bis zu einem Anschluss Allschwil Süd stabil. Die Weiterführung in Richtung Südosten ist noch offen. Sie ist (in abgeschwächter Form) in Richtung Oberwil denkbar. Andererseits kann die Idee der Subvariante aus der Testplanung „Tangente“ in Richtung Kreisel MFP (bzw. „Anschlussstrecke Bruderholzstrasse“) aufgegriffen werden. Das Netzelement Dorenbach – Kreisel MFP stellt allerdings in seiner Wirkung eine Alternative zu ABAC dar, weshalb das Weiterverfolgen dieses Netzelements nach einem abschlägigen Entscheid zu ABAC faktisch diesen Beschluss unterlaufen würde. Auch nachfrageseitig scheint dieses Netzelement nicht a priori gerechtfertigt. Ein Beschluss über die Weiterbearbeitung des Netzelements Dorenbach – Kreisel MFP ist deshalb sinnvollerweise im Gleichschritt mit einem Entscheid über ABAC zu fällen.

Um die Wirkungszusammenhänge der zu diskutierenden Netzelemente für verschiedene Netzauslastungen (Morgenspitze, Abendspitze, etc.) angesichts der flächenhaften Nachfragestruktur sachgerecht zu beurteilen, bedarf es umfassenderer Verkehrsmodellierungen.



Fazit

Mit der Klärung der offenen Fragen im Zusammenhang mit der stadtnahen Tangente ist eine eigene Projektorganisation zu erstellen. Dabei ist der Einbezug des ASTRA und des Kantons Basel-Stadt vorzusehen. Diese Klärung sollte spätestens angegangen werden, sobald die STOT-Lösung definiert ist und somit das weitere Vorgehen zu ABAC festgelegt werden kann. Die regionalen Konsequenzen sind zu quantifizieren und entsprechend einzuordnen. Als Instrument für die diese Arbeiten bietet sich das neue Gesamtverkehrsmodell der Region Basel 2012 an, welches in der 1. Hälfte des Jahres 2014 operativ wird.

Freiraum-Konzept ELBA

Ausgangslage / Auftrag

Das Projekt ELBA entwickelt eine regional koordinierte Mobilitätsplanung im Raum Leimental-Birseck-Allschwil. Das Projekt geht von einer umfassenden Problemanalyse und einer daran orientierten Bedarfserhebung aus. Es prüft und plausibilisiert verschiedenste verkehrliche Lösungsansätze hinsichtlich ihrer zu erwartenden Wirksamkeit und ihrer Abstimmung mit der Siedlungsentwicklung. Im Unterschied zu dieser Mobilitätsplanung, welche eine verbindliche „Strategie für die kombinierte Mobilität“ explizit verlangte, war eine synthetische Gesamtschau für die Landschaft zunächst nicht vorgesehen. Dies soll mit einem komplementären Freiraumkonzept nachgeholt werden, da dies als wichtiges Element identifiziert wurde.

Als prioritär und lösungsorientiert wurden die grossen Landschaftsräume in der Nähe zu den Siedlungsschwerpunkten (Kernstadt, Talachsen) identifiziert. In ihrer Funktion als Gebiete zur landschaftsgebundenen Naherholung können sie einen direkten Beitrag zur nicht-motorisierten Freizeitgestaltung und damit zur Verkehrsminderung leisten. Landwirtschaftliche und ökologische Qualität spielen dabei Schlüsselrollen. Für diese Räume wird ein Landschaftskonzept mit modellhafter Vertiefung einschliesslich Umsetzungsprogramm entwickelt. Daraus lässt sich der Aufwand (Kosten, Zeit, etc.), die Chancen (kurze Wege, Konflikte frühzeitig klären, etc.) und Anforderungen (Instrumentierung, Organisation, Mitwirkung, etc.) eruieren.

Das Ergebnis dieses Auftrags ist ein Konzept des Umgangs mit einer Landschaft, die von der auslösenden Mobilitäts-Problematik stark tangiert und beeinflusst ist. Landschaft und Freiräume prägen ganz entscheidend die Lebensqualität einer Region. Es ist die Trias Siedlungsqualität-Mobilitätsqualität-Freiraumqualität, die in ihrer Kombination Standortgunst erzeugt. Das Freiraumkonzept soll eine bisher offene Lücke schliessen und liefert die Grundlage, um die Landschaft funktional in das Mobilitätskonzept ELBA einzubinden. Aus verkehrlicher Sicht ist der Beitrag an eine effiziente Abwicklung von der Nachfrage nach Naherholung (Freizeitverkehr) von Interesse.

Zielsetzung

Die Landschaft rund um Basel ist durch Freizeit- und Erholungsnutzung stark geprägt und beansprucht. Stadtnah kann diese Nutzungskategorie die landschaftliche Hauptfunktion darstellen. In diesen Räumen besteht ein erheblicher Koordinationsbedarf zwischen der öffentlichen Nutzung und privaten Akteuren. Indem stadt- und agglomerationsnahe Freizeit und Erholung einen beachtlichen Teil des reinen Freizeitverkehrs abzuschöpfen vermögen, können sie sich synergetisch in eine regionale Mobilitätsstrategie wie ELBA einfügen. Dieses Synergiepotenzial soll im Freiraumkonzept aufgedeckt und örtlich konkretisiert werden.

- Vorgehen* Für die agglomerationsnahen Landschafts-Teilräume wird ein Freiraumkonzept Landschaft erstellt. Dieses orientiert sich am Naherholungsbedarf der Agglomerationsbevölkerung, setzt dabei aber einen deutlichen Schwerpunkt auf die Erhaltung und Förderung der landschaftlichen und ökologischen Qualität im Sinne deren ‚sanften‘ Erlebbarkeit. Die Verknüpfung mit bestehenden kommunalen und überkommunalen Freiraumkonzepten und -planungen wird angestrebt.
- Ergebnisse* Das Freiraumkonzept Landschaft definiert unter Beachtung der sachverwandten Vorplanungen eine landschaftliche Funktionstypologie im Sinne eines Zukunftsbildes ‚Landschaft ELBA‘. Es entwickelt aufgrund einer Bedarfsanalyse eine verortete Bedarfs-Mängelliste und leitet daraus ein konkretes, plausibles Massnahmenbündel ab. Es konkretisiert die zudienenden Funktionen der Land- und der Forstwirtschaft sowie der Gewässerrevitalisierung hinsichtlich der Hauptfunktionen Erholung und Freizeit. Es zeigt die thematischen und zeitlichen Schnittstellen zu den Fachbereichen Siedlung und Verkehr/Mobilität.
- Das Vorhaben befindet sich derzeit in der Analyse- und Aufbauphase. Mit seinem Abschluss ist im 3./4. Quartal 2013 zu rechnen.
- Schlussfolgerungen/
Empfehlungen* Können erst nach Abschluss der Analyse- und Aufbauphase erfolgen und werden voraussichtlich im Rahmen der Überarbeitung des Raumkonzepts BL (Entwurf 1. Hälfte 2014) in den kantonalen Richtplan einfließen.
- Ausblick* In einem nächsten Schritt sind die planungsrechtlichen Rahmenbedingungen und das zugehörige Instrumentarium aufzuzeigen, die es zur Umsetzung zumindest auf Stufe Richtplanung bedarf. Die Umsetzungskaskade Planung → Realisierung soll stufenspezifisch auf Planungsträger und Organisationsformen bezogen und konzeptionell abgestimmt werden. Diese zweite Etappe kann im Jahr 2014 angegangen werden.

Qualitätssprung im regionalen Velonetz

Ausgangslage / Auftrag

In den Testplanungen wurden die regionalen Velorouten in der Regel auf die Hauptverkehrsstrassen gelegt. In der Mitwirkung hat sich gezeigt, dass dieses Umlegen nur beschränkt gewünscht wird. Gleichzeitig stellt sich für den Veloverkehr die Frage, ob diesem – neben der Hauptrolle Distanzen bis ca. 3 km abzudecken – längerfristig nicht doch auch für längere Distanzen bis zu 10–15 km eine wichtigere Rolle zu kommt (vgl. E-Bikes). Hierfür wären aber attraktive und schnelle Routen über längeren Distanzen notwendig. Aus diesem Grund wurde in einer Modellplanung die Machbarkeit von Veloschnellrouten auf zwei Korridoren mit je zwei verschiedenen Routenführungen (auf/entlang Hauptverkehrsstrasse, auf kommunalem Strassennetz) untersucht. Damit können die Kosten und die Machbarkeit eines Qualitätssprungs im Velonetz genauer abgeschätzt und besser mit Massnahmen bei anderen Verkehrsmitteln verglichen werden.

Zielsetzung

Eruieren von Ausbaustandards sowie von möglichen Linienführungen für Veloschnellrouten. Dabei sind die notwendigen Massnahmen (inkl. Kostenfolgen) und deren Nutzen für die Velofahrenden aufzuzeigen. Es ist ein erster Schritt um die Frage zu klären, ob im heutigen kantonalen Veloroutennetz eine Hierarchisierung erfolgen und das Netz damit an Profil gewinnen kann.

Vorgehen

Innerhalb der Korridore wurden in einem ersten Schritt die verschiedenen Linienführungen definiert und grob gegenübergestellt. Dabei wurde auch ein Kriterienraster festgelegt und für den Vergleich genutzt. Daraus konnte eine erste Auswahl getroffen werden. Diese Zwischenresultate wurden an einer Besprechung mit dem Begleitgremium ELBA diskutiert und gespiegelt. In einem zweiten Schritt wurde für die ausgewählten Linienführungen eine technische Machbarkeit erarbeitet, welche auch die notwendigen Massnahmen für die Umsetzung einer Veloschnellroute aufzeigt. In einem Vergleich wurden am Ende die Lösungen einander gegenübergestellt.

Ergebnisse

Bei der Entwicklung der Massnahmen für die Veloschnellrouten wurde darauf geachtet, dass diese mit dem Umfeld eine gewisse Verträglichkeit aufweisen. So werden durch die Massnahmen keine Gebäude und Parzellen von Privatpersonen nur im notwendigsten Mass tangiert.

Als Standard-Querschnitt für Veloschnellrouten entlang von Hauptverkehrsstrassen innerhalb der Siedlung wurden Radstreifen angenommen. Eine Führung als separater, physischer Radweg zwischen Trottoir und Fahrbahn ist punktuell denkbar und ggf. auch sinnvoll, jedoch auf der ganzen Länge im dicht bebauten Raum kaum verhältnismässig.

Ergebnisse

Korridor Basel – Therwil

Im Vergleich mit der Führung auf den Hauptverkehrsstrassen (Kantonsstrassen) schneidet die Linienführung via kommunale Strassen besser ab. Bei der Umsetzung von verhältnismässigen Massnahmen für eine Veloschnellroute fallen für die Route via kommunalem Strassennetz die Kosten um einen Faktor 5 – 10 mal tiefer aus, als bei der genauer untersuchten Hauptverkehrsstrasse (rechtsufrige Kantonsstrasse). Die Route via Gemeindestrassen stellt bereits heute eine rege genutzte Veloroute dar (für das Jahr 2012 täglich im Durchschnitt 850 Velos; Messpunkt: Binningen Amerikanerstrasse). Neue Netzelemente bzw. Ausbauten der bestehenden Route bieten sich nur punktuell und vor allem auf Streckenabschnitten ausserorts an.

Korridor Therwil – Dornach

Zwischen Therwil Zentrum und Chäppeli bietet sich topographisch bedingt ohnehin nur eine Linienführung für eine Schnellroute an. Vom Chäppeli bis zum Beginn der Siedlung von Reinach bietet sich für eine beschleunigte Führung ausserorts vornehmlich die Kantonsstrasse (Birsigtalstrasse) an. Ausserorts wird die Route konsequent als separater Radweg ausgestaltet. Zwischen dem westlichen Ortseingang Reinach und der H18 bestehen dann jedoch zwei Optionen: Eine Linienführung südlich um Reinach herum und die Führung durch den Siedlungskörper (inkl. dem Gewerbegebiet Kägen). Die südliche Variante ist zwar rund 0.4 km länger, jedoch betreffend Querungen und Konflikte für die Zielgruppe von Veloschnellrouten (Pendler, E-Bikes, etc.) attraktiver. Hingegen ist bezogen auf die Gesamtstrecke Therwil–Dornach für die südliche Variante von rund 25% höheren Kosten auszugehen.

*Schlussfolgerungen/
Empfehlungen*

Auf den untersuchten Korridoren scheint eine Hierarchisierung des Velonetzes grundsätzlich möglich zu sein. Die Veloschnellrouten müssen am Ende in ein Gesamtnetz integriert werden. Diese konzeptionelle Arbeit gilt es noch zu leisten. Zudem muss die Wirkung der Pilotstrecken quantifiziert werden können, was eines Monitorings und Controllings des Veloverkehres im ELBA-Raum bedarf.

Korridor Basel – Therwil

- Die Beschleunigung der Veloroute auf dem kommunalen Strassennetz sollte genauer untersucht (Vorprojekt) und die Machbarkeit mit den betroffenen Gemeinden diskutiert werden.
- Im Vergleich mit den anderen Verkehrsmitteln für Distanzen über 3 km (MIV und öV) stellt die Beschleunigung der Radroute mit den verhältnismässig geringen Kosten auf diesem Korridor eine echte Angebotsergänzung dar. Eine Gegenüberstellung lässt sich einzig mit der Einführung einer Expressstramlinie im Vorderen Leimental erreichen. Diese wird wohl einen höheren Nutzen als die beschleunigte Veloroute generieren, jedoch auch rund das (drei- bis) fünffache Kosten (inkl. Doppelspurausbau Spiesshöfli).
- In diesem Korridor bietet sich entlang der Hauptverkehrsstrassen innerhalb der Siedlung die Einrichtung von Velostreifen, unabhängig davon, ob es sich um eine kantonale Radroute handelt oder nicht. In den Zentrumsbereichen sind jedoch auch andere Regime denkbar. Eine Umsetzung wäre jedoch vornehmlich im Rahmen von anstehenden Sanierungen anzugehen.

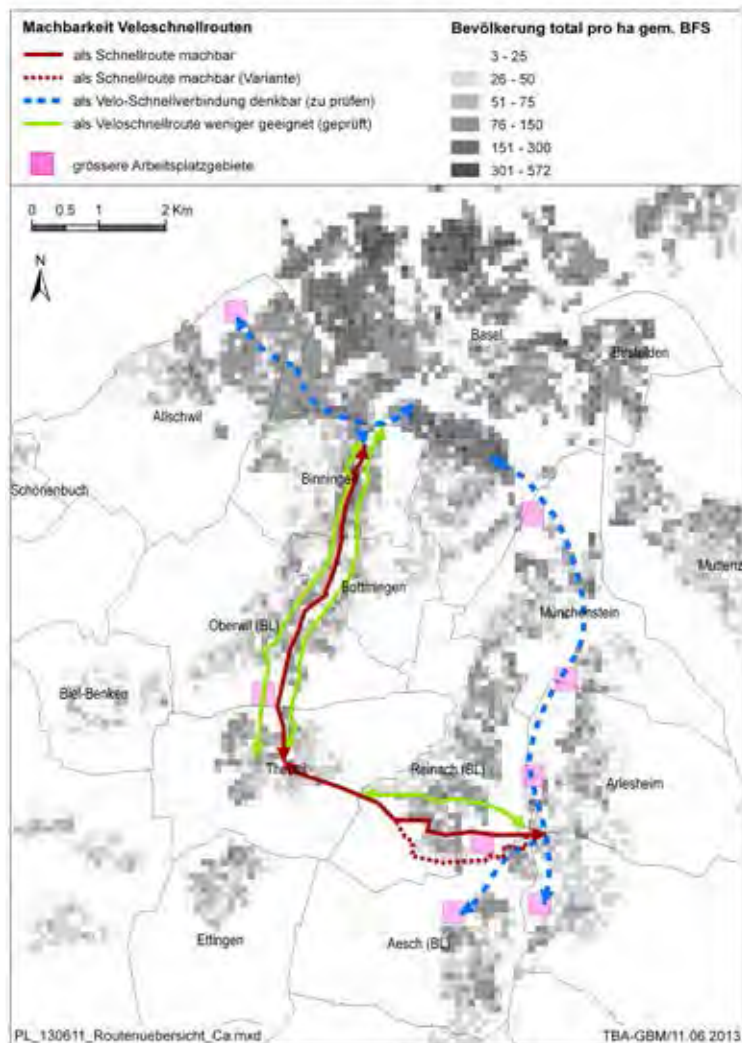
Korridor Therwil – Dornach

- Im Korridor zwischen Therwil und dem Ortseingang Reinach sollte eine Veloschnellroute auf der Kantonsstrasse (innerorts) bzw. als separater Radweg (ausserorts) geführt werden. Eine Qualitätsverbesserung auf diesem Abschnitt könnte umgehend angegangen werden.
- Auf dem Abschnitt durch Reinach Süd und Kägen ist die optimale Lage noch nicht eindeutig definierbar. Diese sollte in einem nächsten Schritt gemeinsam mit den betroffenen Gemeinden eruiert und die Zeitverluste bei den Querungen und Konfliktstellen genauer quantifiziert werden.
- Zwischen dem Leimental und Birseck sind die tangentialen Beziehungen zu stärken. In Bezug auf den Veloverkehr ist die Beziehung Therwil – Dornach insbesondere durch die vergleichsweise guten topographischen Verhältnisse eine wichtige Achse. Bei der Tangentialen entlang der Bruderholzstrasse von Bottmingen nach Münchenstein ist der Höhenunterschied rund doppelt so gross (rund 70 m). Die Anbindung des Gewerbegebietes Kägen in Richtung des öV-Knotens Dornach – Arlesheim ist ohnehin ein Defizit (Projekt im Agglomerationsprogramm Basel). Aufgrund dieser Überlegungen wird eine Vertiefung der Veloschnellroute zwischen Therwil – Reinach Süd und zwischen Kägen und Dornach-Arlesheim bis zu einem Vorprojekt empfohlen.
- Für den Fall, dass die Achse Bruggstrasse inkl. Anschluss Reinach Süd vollkommen saniert bzw. umgebaut wird, sollte die Linienführung via dieser Achse jedoch zumindest fundiert geprüft werden.

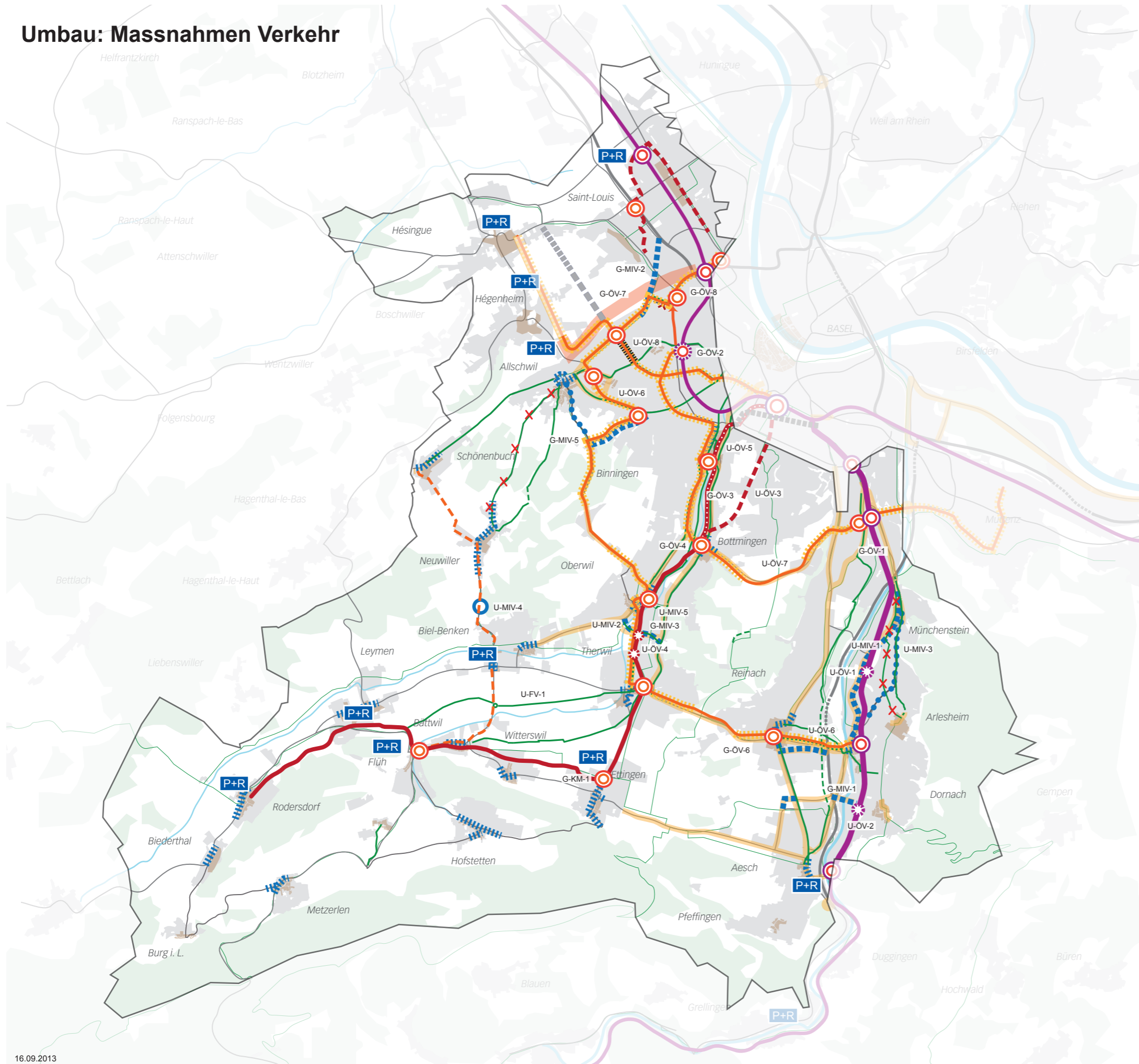
Andere Korridore

Im Raum Birseck bietet sich eine genauere Betrachtung der radialen Velorouten an. Vornehmliches Augenmerk ist hierbei auf die Route auf der westlichen Talseite (entlang Tramlinie 11) und im Talboden (Entwicklungsachse gemäss den Testplanungen) zu legen. Als roter Faden böte sich insbesondere eine Veloschnellroute als Verbindung der Entwicklungsgebiete (Arbeitsplatzgebiete von regionaler Bedeutung) an. Im Raum Allschwil drängt sich eine Veloschnellroute nicht unmittelbar auf, jedoch sollte eine direkte Anbindung des Gewerbegebiets Bachgraben in Richtung Bahnhof Basel SBB (und Richtung Leimental) genauer untersucht werden. Es ist zu prüfen, ob diese Strecke Teil einer Veloschnellroute (in Richtung Hégenheim–Hésingue) sein kann.

Netzkonzept Veloschnellrouten ELBA



Umbau: Massnahmen Verkehr



KRIP

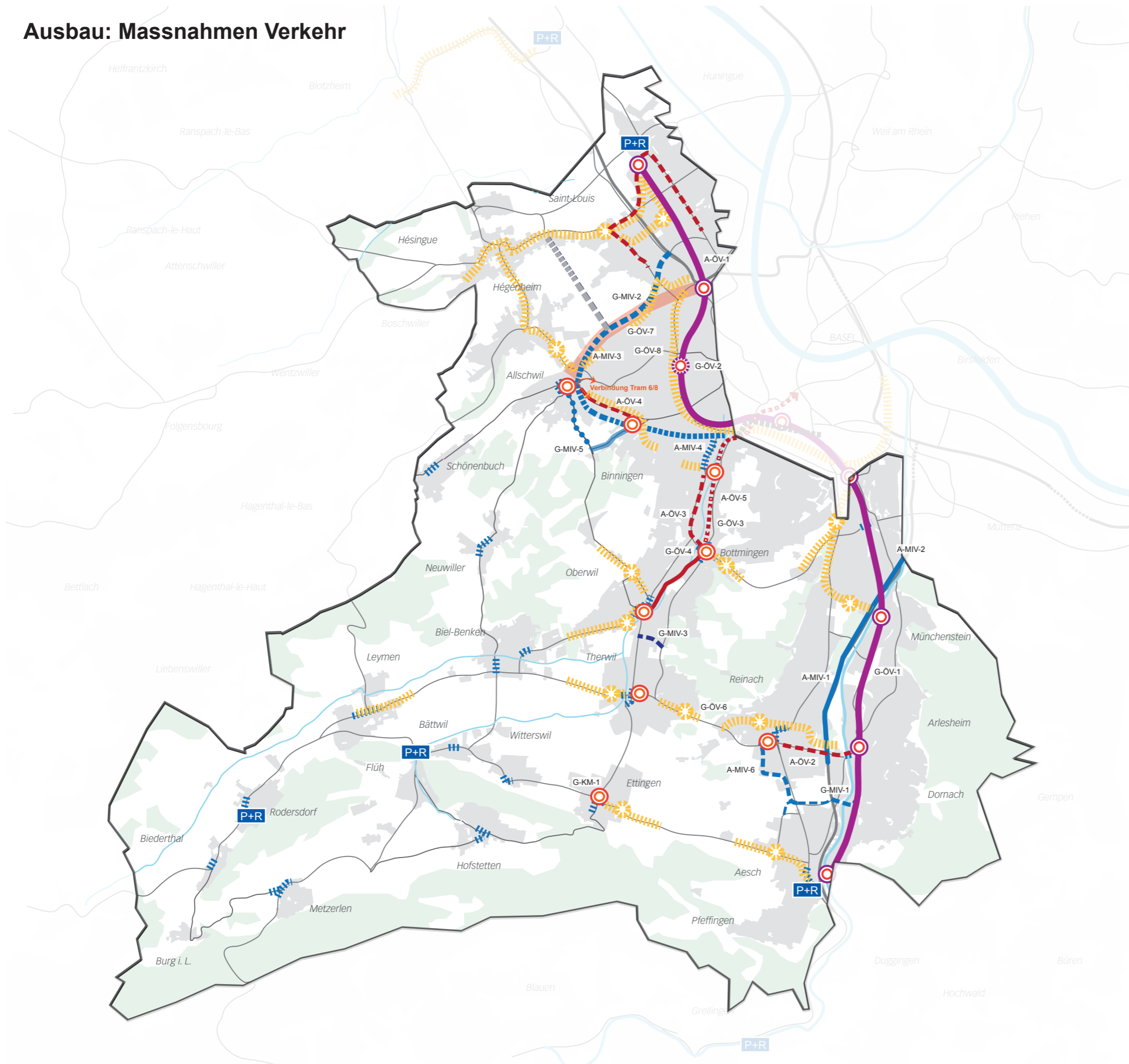
- | | |
|------------------------------|--|
| MIV | |
| X | Anpassung / Ausbau Strassennetz |
| X | Neue Netzelemente (oberirdisch / unterirdisch) |
| | Verkehrsberuhigung (G-FV-2 und U-FV-2) |
| | Sperrung für MIV an Werktagen (HVZ) |
| X | Rückstufung Strasse |
| Öv | |
| | Stärkung / Anpassung S-Bahnlinie |
| X | Neue S-Bahn-Haltestellen |
| | Stärkung Tramlinie / Beschleunigung Tram |
| X | Neue/Verlängerung Tramlinie / Neue Haltestelle |
| (X) | Stärkung / Anpassung Buslinie |
| | Neue Buslinie |
| | ÖV-Priorisierung |
| | Städtische Hauptstrassenräume |
| LV | |
| X | Optimierung bestehender Netzelemente |
| | Neue Netzelemente |
| | Führung des Veloverkehrs auf Hauptstrassen |
| | Tempo 30 Zonen (U-FV-3) |
| Kombinierte Mobilität | |
| (X) | Neue bzw. Erweiterung bestehender P+R-Anlagen |
| | Umsteige-/Verknüpfungspunkt bzw. -knoten |
| (X) | Bahn / Tram / Bus |
| (X) | Tram / Bus |

X Kategorie im Kantonalen Richtplan (KRIP) vorhanden

(X) Kategorie im Kantonalen Richtplan (KRIP) noch nicht vorhanden

Flächendeckende Massnahmenpakete werden aus darstellerischen Gründen nur beispielhaft beschriftet.

Ausbau: Massnahmen Verkehr



KRIP

MIV

- X Anpassung / Ausbau Strassennetz
- X Neue Netzelemente (oberirdisch / unterirdisch)
- Verkehrsberuhigung (G-FV-2)
- X Rückstufung Strasse

Öv

- Stärkung / Anpassung S-Bahnlinie
- X Neue S-Bahn-Haltestellen
- X Stärkung Tramlinie / Beschleunigung Tram
- X Neue/Verlängerung Tramlinie / Neue Haltestelle
- X Tieferlegung Tram
- (X) Stärkung / Anpassung Buslinie
- Neue Buslinie
- ÖV-Priorisierung / Entflechtung MIV/ÖV (G-ÖV-6)

Kombinierte Mobilität

- (X) Neue bzw. Erweiterung bestehender P+R-Anlagen
- Umsteige-/Verknüpfungspunkt bzw. -knoten
- (X) Bahn / Tram / Bus
- (X) Tram / Bus

X Kategorie im Kantonalen Richtplan (KRIP) vorhanden

(X) Kategorie im Kantonalen Richtplan (KRIP) noch nicht vorhanden

Flächendeckende Massnahmenpakete werden aus darstellerischen Gründen nur beispielhaft beschriftet.