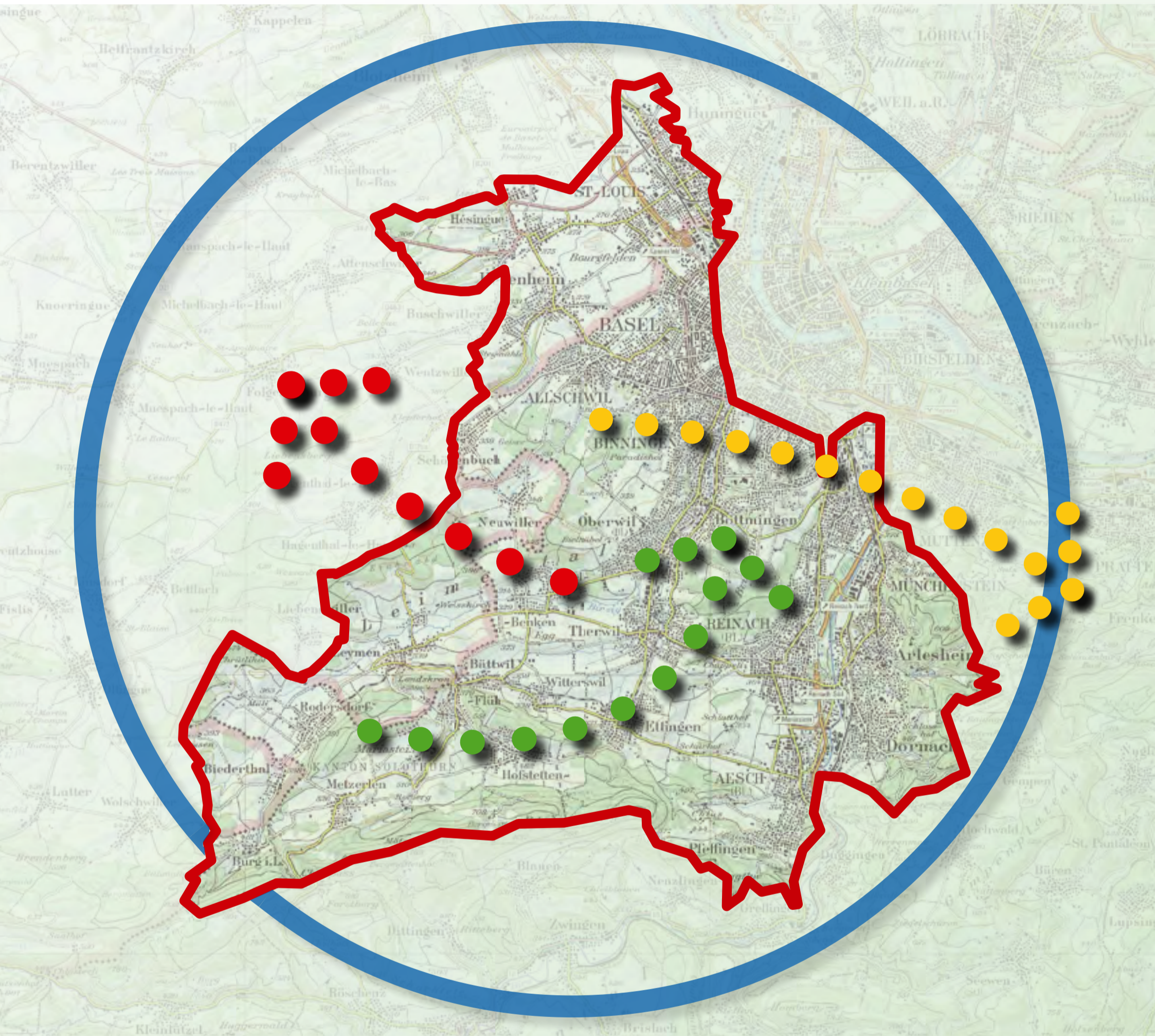


# ELBA Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil

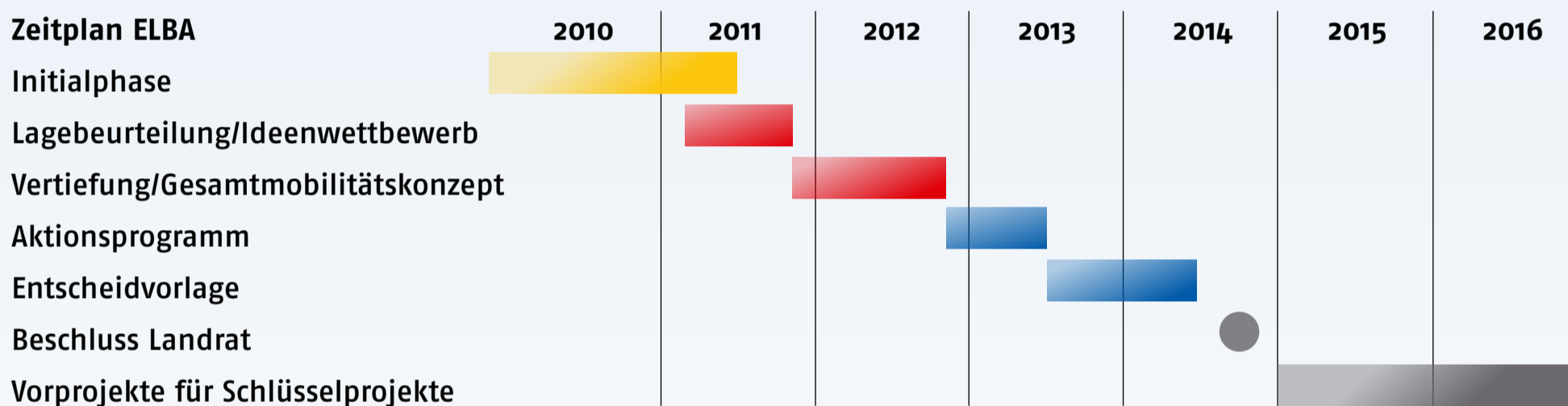


> Wie soll unsere Region in 20 oder in 40 Jahren aussehen? Wo wird es welche Entwicklung geben? Wie ergänzen sich Verkehr, Wohnen, Arbeiten und Landschaft? Diese Fragen beantwortet der Prozess ELBA (Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil), der den Kantonalen Richtplan ergänzt und vervollständigt.

# > Um was geht es bei ELBA?

Im Frühjahr 2011 startete die Entwicklungsplanung Leimental – Birseck – Allschwil (ELBA). ELBA setzt einen Auftrag aus dem Kantonalen Richtplan Basel-Landschaft um. Dem Landrat sollen bis spätestens 2015 Vorschläge zur Anpassung dieses Richtplans unterbreitet werden, die aufzeigen, wie sich die Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft im ELBA-Gebiet für die Zukunft steuern und gestalten lässt. ELBA reicht über Kantons- und Landesgrenzen hinweg. Projektpartner sind die Kantone Basel-Landschaft, Solothurn und Basel-Stadt sowie das Département Haut-Rhin.

## Welche Projektschritte enthält ELBA?



Ursprünglich hatten sechs Planungsteams den Auftrag, sich Gedanken zur Zukunft des ELBA-Gebiets zu machen (Ideenwettbewerb). Drei der Teams wurden im Herbst 2011 beauftragt, ihre Arbeiten weiter zu vertiefen. Sie haben inzwischen eine Testplanung (Gesamtmobilitätsplanung) vorgelegt. Diese zeigt,

- > wo und wie sich Siedlung, Verkehr und Landschaft in Folge der vorgeschlagenen Entwicklung verändern würden
- > und welche Massnahmen notwendig wären, um diese Ansätze umzusetzen.

## Was meinen Sie?

Es gibt verschiedene Vorstellungen darüber, welche Art von Entwicklung wünschenswert und machbar ist. Was meinen Sie zu den vorliegenden Ansätzen? Vom 22. August bis zum 16. September 2012 läuft die öffentliche Mitwirkung. Sie haben die Gelegenheit, das aktuelle Material zu studieren und sich dazu zu äussern. Wenn Sie mehr Informationen und Details wünschen: Auf [www.elba.bl.ch](http://www.elba.bl.ch) sind alle Unterlagen zu ELBA abgelegt.



## Sagen Sie uns Ihre Meinung – *mitreden, mitwirken, Zukunft gestalten!*

- > Per Internet – auf [www.zukunft-elba.ch](http://www.zukunft-elba.ch) laden wir Sie dazu ein, sich in Form einer E-Partizipation zu ELBA-Themen zu äussern und mit anderen Interessierten darüber zu diskutieren
- > Persönlich – an einigen Ausstellungsorten gibt es Führungen, die von der Projektleitung durchgeführt werden
- > Per Formular – an den Ausstellungen liegt ein Formular auf, das uns gefaxt oder per Post geschickt werden kann
- > Per Brief – an das Tiefbauamt BL, Projekt ELBA, Rheinstrasse 29, 4410 Liestal
- > Per E-Mail – an [elba@bl.ch](mailto:elba@bl.ch)
- > Per Telefon/Fax – über Tel. 061 552 54 84 oder Fax 061 552 69 80 (Tiefbauamt BL)

## Was läuft danach?

Am 29. November 2012 informieren wir abends in Allschwil an einer öffentlichen Veranstaltung (3. ELBA-Forum) über die Ergebnisse der Mitwirkung und das weitere Vorgehen. Zwei Varianten zur Anpassung des Kantonalen Richtplans werden im Detail ausgearbeitet und dem Landrat zur Auswahl und Entscheidung vorgelegt. Dieser Schritt ist für das Jahr 2014 geplant.

## Von welcher Entwicklung der Bevölkerungs- und Arbeitsplatzzahlen gehen wir aus?

Der Blick in die Zukunft ist immer auch mit Annahmen verbunden. Eine der wichtigsten Prognosen ist die Entwicklung der Bevölkerungszahlen. Wir gehen im ELBA-Gebiet von folgenden Szenarien aus:

### Wachstum der Bevölkerung (Stand 2009, 223 290 Einwohner/-innen)

+ 13 000 Personen	> bis 2030, Szenario mittel
+ 27 000 Personen	> bis 2030, Szenario hoch
+ 19 000 Personen	> bis 2050, Szenario mittel
+ 42 000 Personen	> bis 2050, Szenario hoch

Szenarien 2030 gestützt auf die offiziellen Prognosen der Kantone BL, BS und SO sowie den franz. Entwicklungsleitplan SCOT. Szenarien 2050: Schätzung.

### Wachstum der Anzahl Arbeitsplätze (Stand 2008, 90 116 Beschäftigte)

+ 15 000 Beschäftigte	> bis 2030, Szenario mittel
+ 25 000 Beschäftigte	> bis 2030, Szenario hoch
+ 20 000 Beschäftigte	> bis 2050, Szenario mittel
+ 35 000 Beschäftigte	> bis 2050, Szenario hoch

Szenarien 2030 und 2050: Schätzung.

## Wie geht man mit diesem Wachstum um?

Auf der Basis dieser Prognosen stellen sich für die Planung zum Beispiel folgende zentrale Fragen:

- > Was zeichnet die Region aus, welche Lebensqualität soll sie bieten?
- > Welche Herausforderungen schafft der grenzüberschreitende Lebensraum, wie kann die Region damit umgehen?
- > Wo können Ortschaften wachsen, wo können zusätzliche Arbeitsplätze ansiedelt werden?
- > Wie wird neuer Wohnraum geschaffen – durch verdichtetes Bauen, durch Nutzung von Baulandreserven oder in neu geschaffenen Bauzonen?
- > Wie organisieren wir unsere Mobilität, auf welchen Verkehrswegen wollen wir uns bewegen?
- > Wie lassen sich Siedlung und Verkehr umwelt- und ressourcenschonend entwickeln?
- > Welche Grünareale, Freiräume und Landwirtschaftsflächen gilt es zu fördern, um die landschaftliche Qualität der Region zu bewahren?



# > Leitideen zur Zukunft des ELBA-Gebiets

Die Stossrichtung «Kombi» des Planungsteams INGE Portoferraio sieht eine vielschichtige Entwicklung von Siedlung, Verkehr und Landschaft vor.

Die Schwerpunkte liegen dabei in folgenden Bereichen:

- > Siedlung in der Kernagglomeration entwickeln und verdichten sowie Wachstum im Agglomerationsgürtel beschränken
- > attraktive Umsteigepunkte als Brennpunkte der Siedlungsentwicklung schaffen
- > ÖV-Achsen von und nach Basel stärken und durch Querverbindungen ergänzen
- > Siedlungsgebiete vom motorisierten Individualverkehr entlasten und aufwerten
- > Landschaft erhalten und stärken, Flussräume aufwerten

Die Stossrichtung «Tangente» von INGE Rapp Trans, SKK und B,S,S. sieht eine möglichst stadtnahe Siedlungsentwicklung in den Talachsen, eine Stärkung der Verkehrsverbindungen sowie eine Aufwertung der stadtnahen Erholungs- und Freiräume vor.

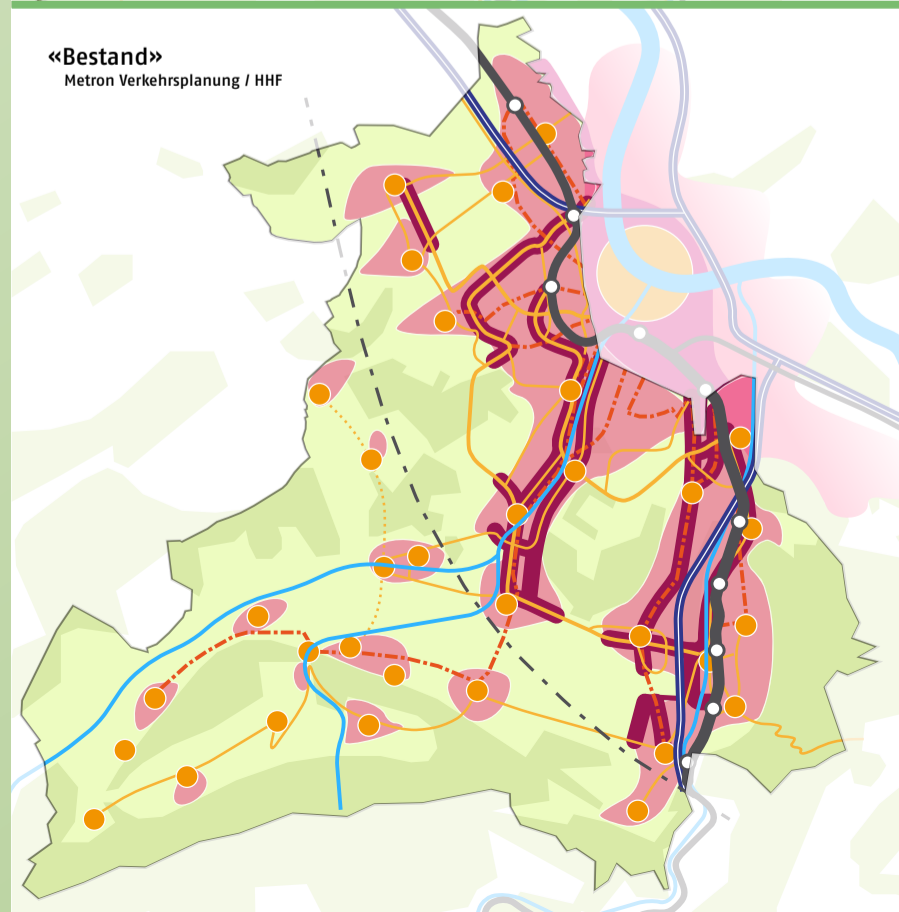
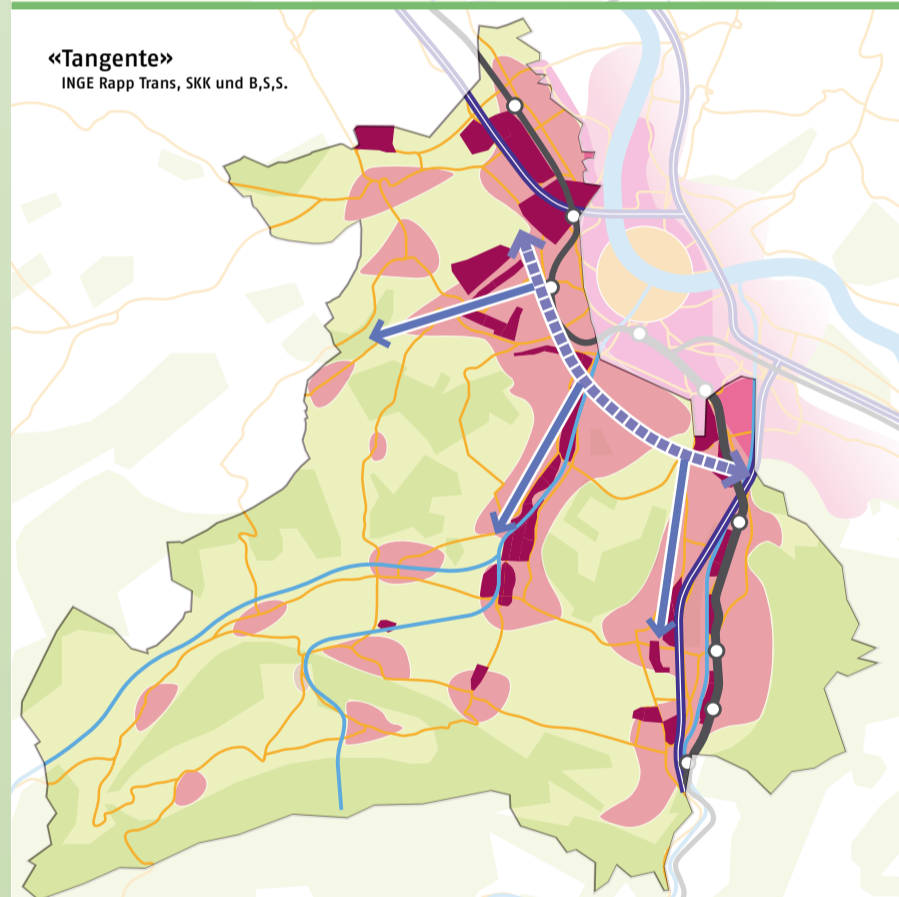
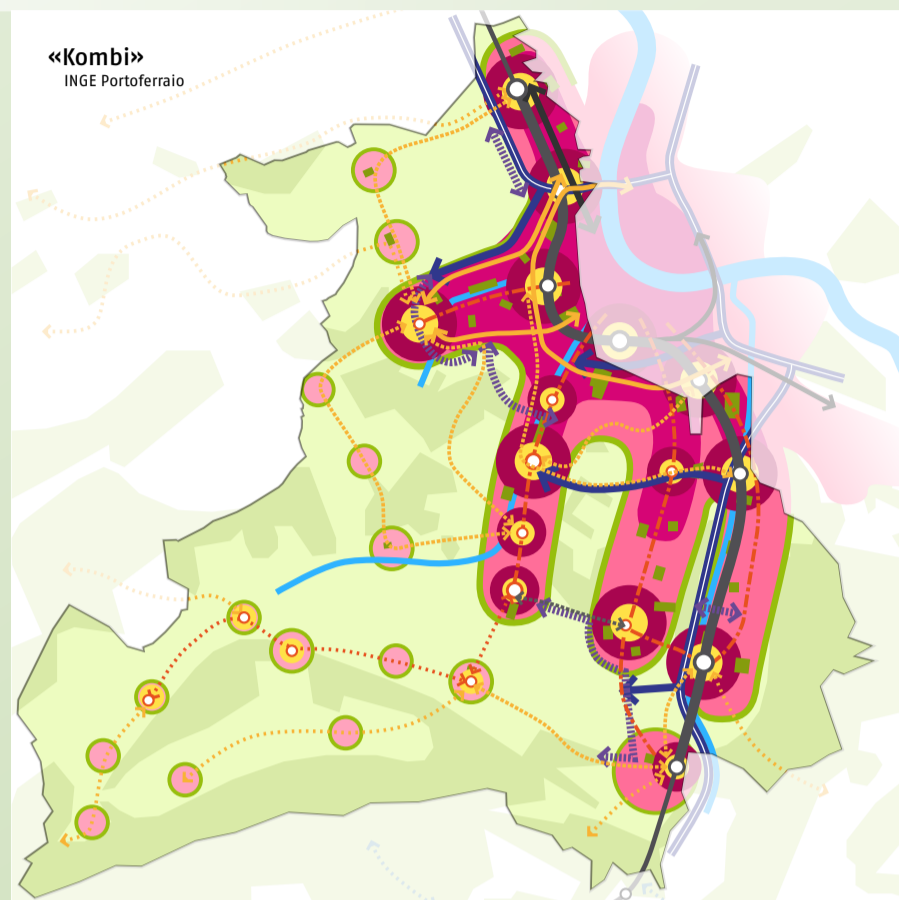
Dafür liegen die Schwerpunkte in folgenden Bereichen:

- > Siedlung in den stadtnahen Gemeinden verdichten und an geeigneten Standorten moderat erweitern
- > branchenmässige Spezialisierung der Teilräume anstreben
- > neue stadtnahe Strassentangente schaffen
- > deutliche Reisezeitverkürzungen beim öffentlichen Verkehr erreichen
- > landschaftliche Qualitäten erhalten und Zugang zu den Freiräumen verbessern

Die Stossrichtung «Bestand» von Metron Verkehrsplanung/HHF sieht eine Entwicklung der Siedlung und des Verkehrs im Bestand vor. Der heutige Charakter der Landschaft soll damit bewahrt werden.

Dafür liegen die Schwerpunkte in folgenden Bereichen:

- > Kernzonen als zentrale Orte des öffentlichen Lebens aufwerten
- > Transformationsgebiete nutzen
- > Hauptstrassenräume innerhalb der Agglomeration entwickeln
- > gut erschlossene ÖV-Lagen nutzen
- > Grenze zwischen dem ländlichen Raum und dem Agglomerationsraum ziehen

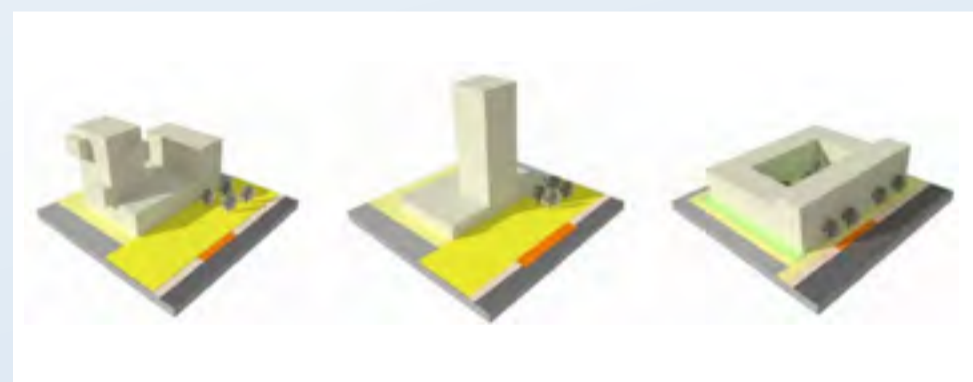
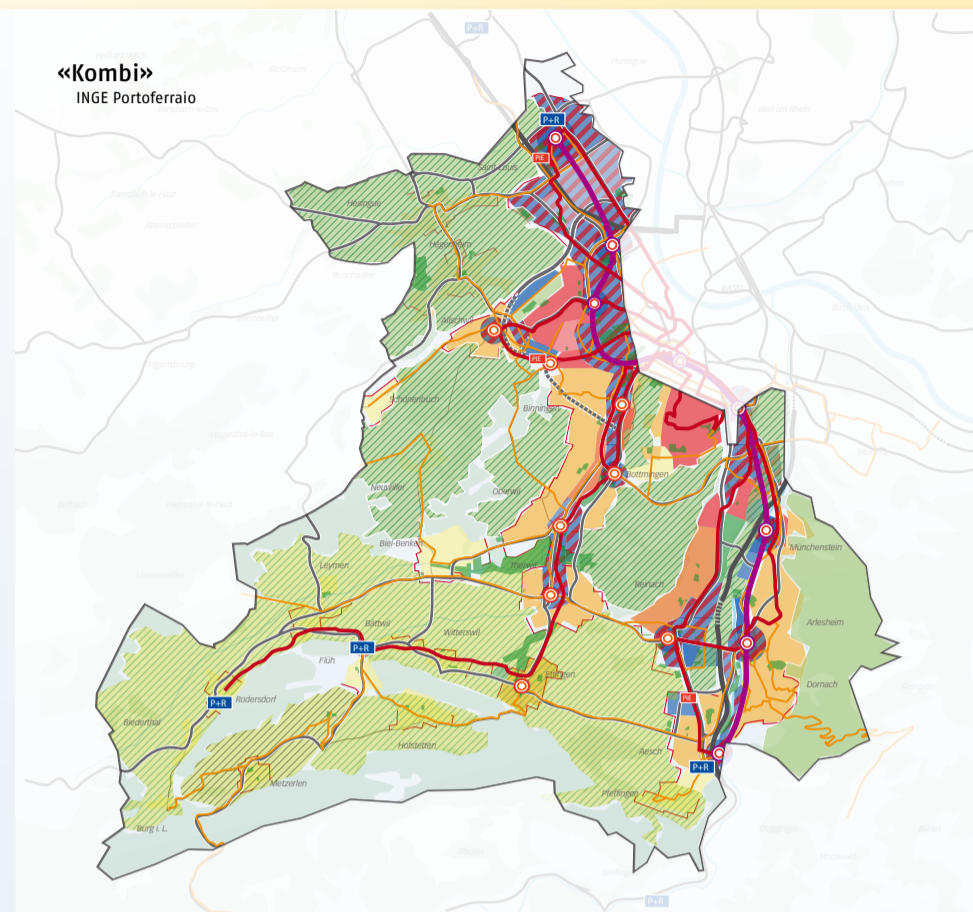


# > Zukunftsbilder

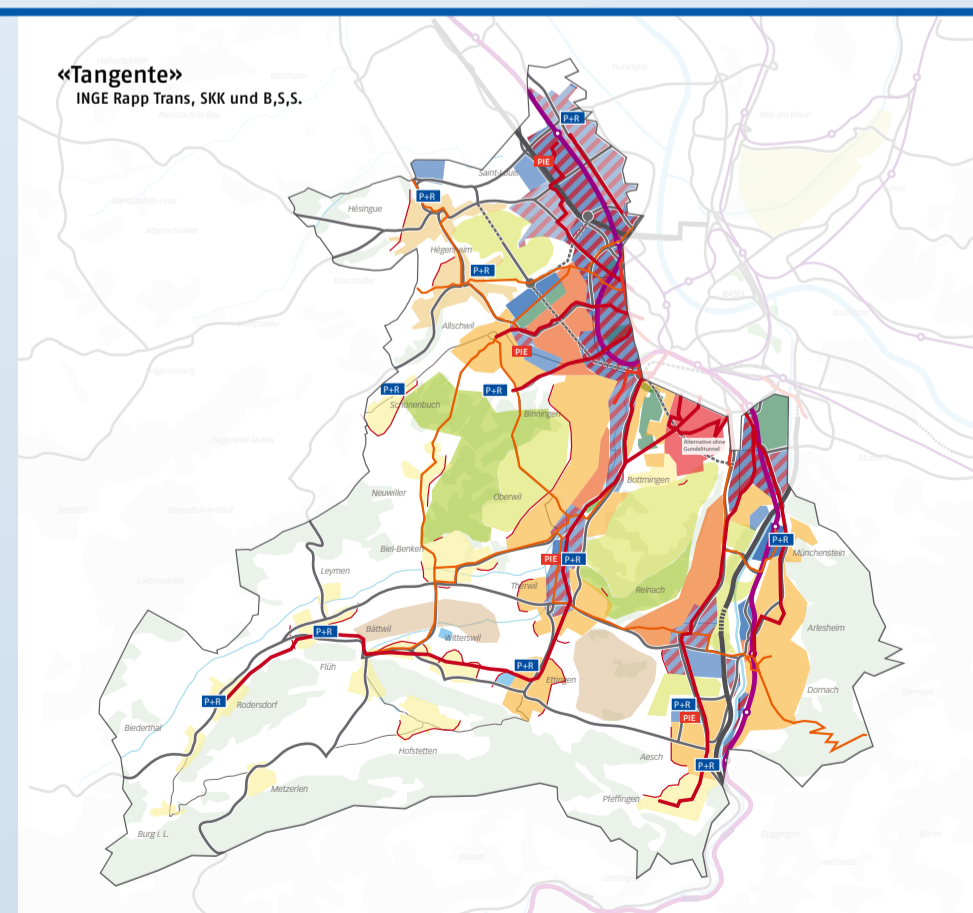
## Übersicht

- > **Siedlung:** Ein Grossteil der neuen Wohnungen und Arbeitsplätze ist rund um die ÖV-Umsteigeorte entstanden, in den Korridoren zwischen Basel und dem nahen Einzugsgebiet. Diese Stadtquartiere und stadtnahen Ortschaften sind kompakter geworden. Sie haben sich hochwertig nach innen entwickelt und sind gegenüber dem Umland klar begrenzt. Als Zentren des öffentlichen Lebens zeichnen sie sich durch ein grosses, breites Nutzungsangebot aus – hier pulsiert das Leben.
- > **Verkehr:** Die ausgebauten radialen Achsen von und nach Basel bilden zusammen mit Querverbindungen mit Buspriorisierung ein starkes Netz des öffentlichen Verkehrs, das sowohl auf leichtes Umsteigen und gute Anschlüsse als auch auf ein Park+Ride-/Bike+Ride-System Wert legt. Der motorisierte Individualverkehr profitiert von einer verbesserten Zugänglichkeit und einer guten Qualität des Hochleistungsstrassennetzes. Begünstigt durch Verkehrsentlastungen und ein attraktives Verkehrsnetz für Fussgänger und Velofahrer weisen die dichten Siedlungsgebiete eine hohe Lebensqualität auf. Sie sind zu «Städten der kurzen Wege» geworden.
- > **Landschaft:** Ökologie und Landschaftsschutz haben eine hohe Bedeutung und lassen viele Freizeitnutzungen zu. Die Revitalisierung von Birs und Birsig ist durchgängig umgesetzt. Grüngürtel säumen die Gewässer und werten die Flussräume u. a. zu Naherholungszonen auf. Die Ortschaften verfügen über attraktive Grün- und Freiräume (Park- und Freizeitanlagen).

> Umsetzungsbeispiel INGE Portoferraio: urbane Verdichtungsformen (Auswahl) – Grossform, Hochhaus und Blockrand



- > **Siedlung:** Siedlungsverdichtung und -wachstum haben auf stadtnahen und gut erschlossenen Achsen stattgefunden. Die Siedlungsränder dienen auch als Naherholungszonen, wobei die Siedlungsflächen bei Bedarf, punktuell und massvoll erweitert worden sind. Die Wirtschaftsstandorte konzentrieren und spezialisieren sich auf einzelne Branchen («Clustering»).
- > **Verkehr:** Der motorisierte Individualverkehr (MIV) ist moderat ausgebaut: Eine stadtnahe Strassentangente entlastet die Agglomeration. Der Zeitbedarf bei Reisen mit öffentlichen Verkehrsmitteln ist primär auf den Verbindungen zwischen den ÖV-Hauptknoten von und nach Basel gesunken. Ein neues Netz an Querverbindungen schafft Umsteigepunkte auch für die kombinierte Mobilität. Diese geniesst über Park+Ride-, Bike+Ride- sowie Sharing-Angebote erhöhte Bedeutung. Entlang von Freiraumachsen verlaufen gut signalisierte Velorouten. Fussgänger und Velofahrer fühlen sich innerorts im Strassenverkehr sicherer.

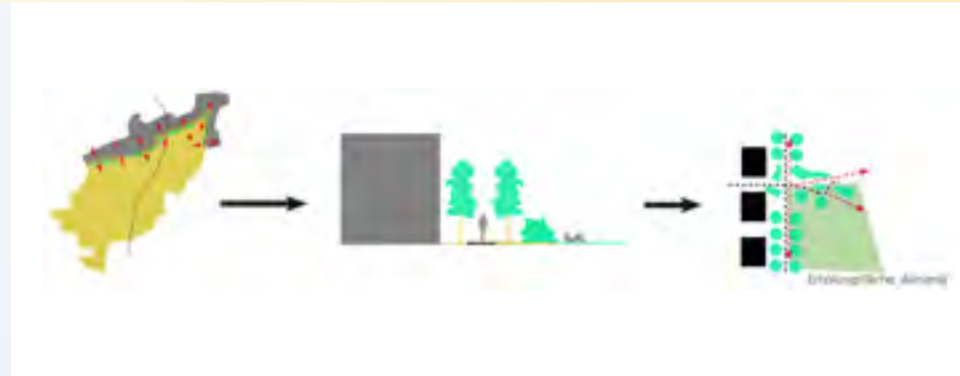


# > Zukunftsbilder

## Übersicht

> **Landschaft:** Quer durch das ELBA-Gebiet spannt sich ein vernetztes, gut erschlossenes Freiraumsystem. Die Übergänge zwischen Siedlung, Landschaft und Wald werden fließend ausgestaltet. Die urbanen Freiräume und siedlungsnahen, multifunktionalen Landschaftsparks bieten eine hohe Aufenthaltsqualität.

> Umsetzungsbeispiel INGE RAPP, SKK, B,S,S.: Übergang Siedlung/Landschaftspark gestalten, Zugänge verbessern, nutzbare Erholungsflächen

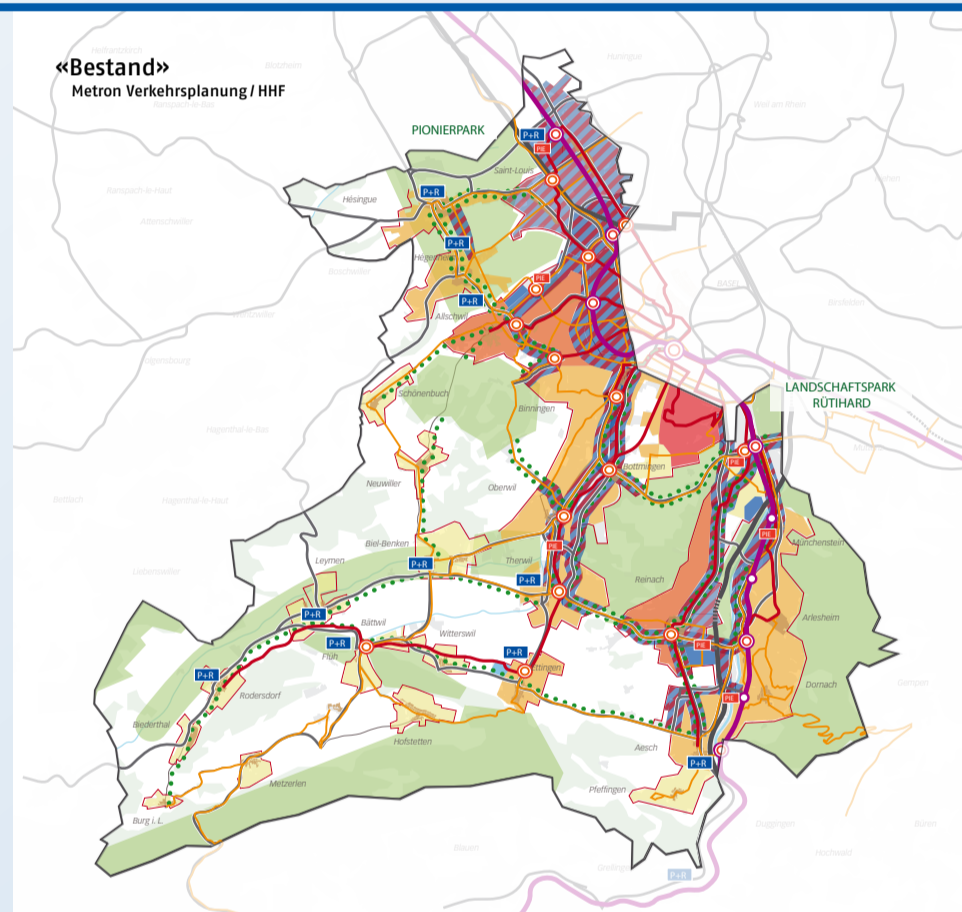


> **Siedlung:** Die historisch gewachsenen Kernzonen haben ihre Funktion und Gestalt als Ortszentren zurückgewonnen. In ehemalige Industriebrachen ist neues Leben eingekehrt; sie sind umgenutzt und städtebaulich hochwertig bebaut. Die Bereiche entlang von stadtnahen Hauptstrassen weisen eine verdichtete Bebauung und die Qualität von Lebensräumen auf. Gegenden, die traditionell über eine starke ÖV-Anbindung verfügen, sind am stärksten und nach innen gewachsen. Die Siedlungen sind gegenüber dem Umland klar begrenzt.

> **Verkehr:** In der Agglomeration profitieren der ÖV, die Fussgänger und Velofahrer von breiteren, durch Alleen gesäumten Hauptstrassen, die wichtigen Siedlungsgebieten eine städtische Qualität verleihen. Bus und Tram haben im Strassenraum Priorität. Der motorisierte Individualverkehr wird nicht beschleunigt, bleibt aber auf die Hauptstrassen konzentriert. Der Pendlerverkehr per Velo verläuft auf den Hauptstrassen. Die ÖV-Angebote von und nach Basel sind beschleunigt und dichter getaktet. Leistungsfähige Querverbindungen ergänzen diese radialen Linien. Gebiete mit einer dynamischen Entwicklung lassen sich sehr gut per ÖV erreichen. Die Ortskerne sind verkehrsberuhigt, das heisst, zugunsten des Fuss- und Veloverkehrs vom motorisierten Individualverkehr entlastet.

> **Landschaft:** Die Landschaftsräume der Hügelzüge geniessen Schutz und sind klar begrenzt. Die Flussräume sind aufgewertet zu Erholungs- und Freizeitachsen. Insbesondere der Birsig ist besser zugänglich. In Flughafennähe bietet ein grenzüberschreitender Pionierpark Raum für lärmunempfindliche Freizeitaktivitäten.

> Umsetzungsbeispiel Metron Verkehrsplanung / HHH: verbreiterte Bereiche entlang von Hauptstrassen in der Agglomeration



Siedlung	Verkehr	ÖV	Landschaft
Einwohnerdichte gering / mittel / hoch / sehr hoch	MIV Hochleistungsstrasse	S-Bahn mit Haltestellen	Naherholungsgebiet
Arbeitsplatzdichte gering / mittel / hoch / sehr hoch	Hauptverkehrsstrasse (oberirdisch / unterirdisch)	Tramlinie	Baumreihen / Alleen
Siedlungsbegrenzung	Kombinierte Mobilität	(Wichtige) Buslinie	
Publikumsintensive Einrichtung	P+R-Standorte	Umsteige-/Verknüpfungspunkt bzw. -knoten	
Aufgewertete Kernzonen		Bahn / Tram / Bus	
		Tram / Bus	

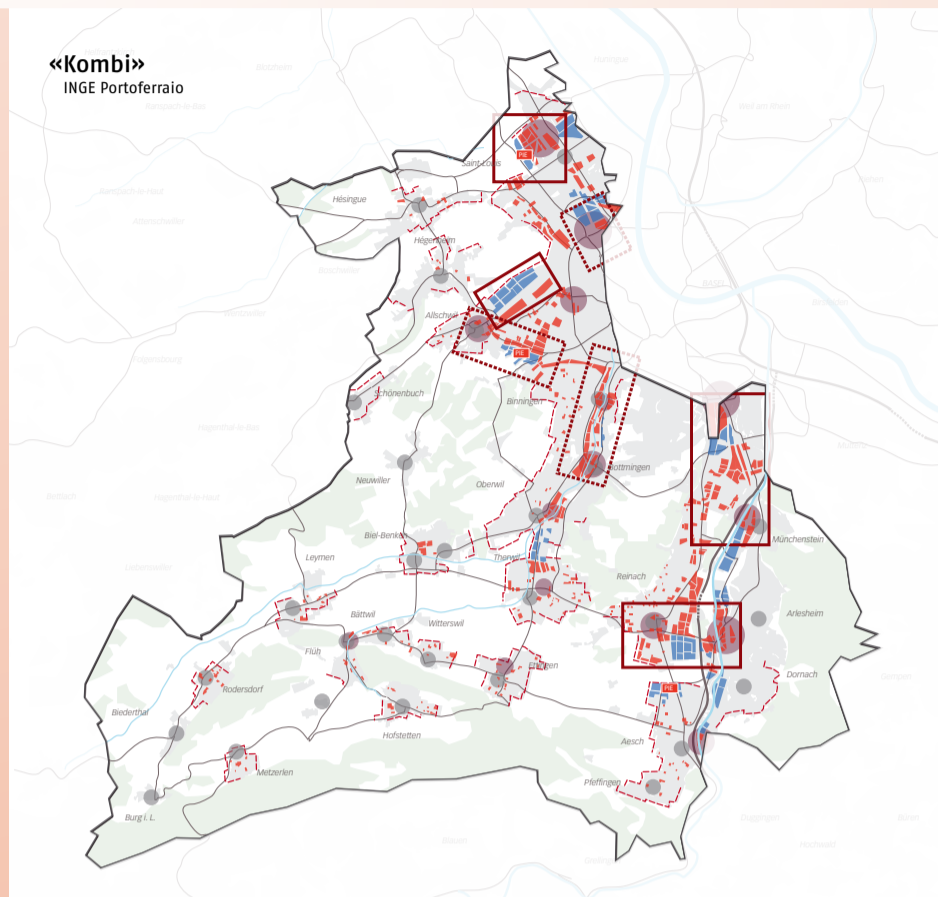


# Massnahmen

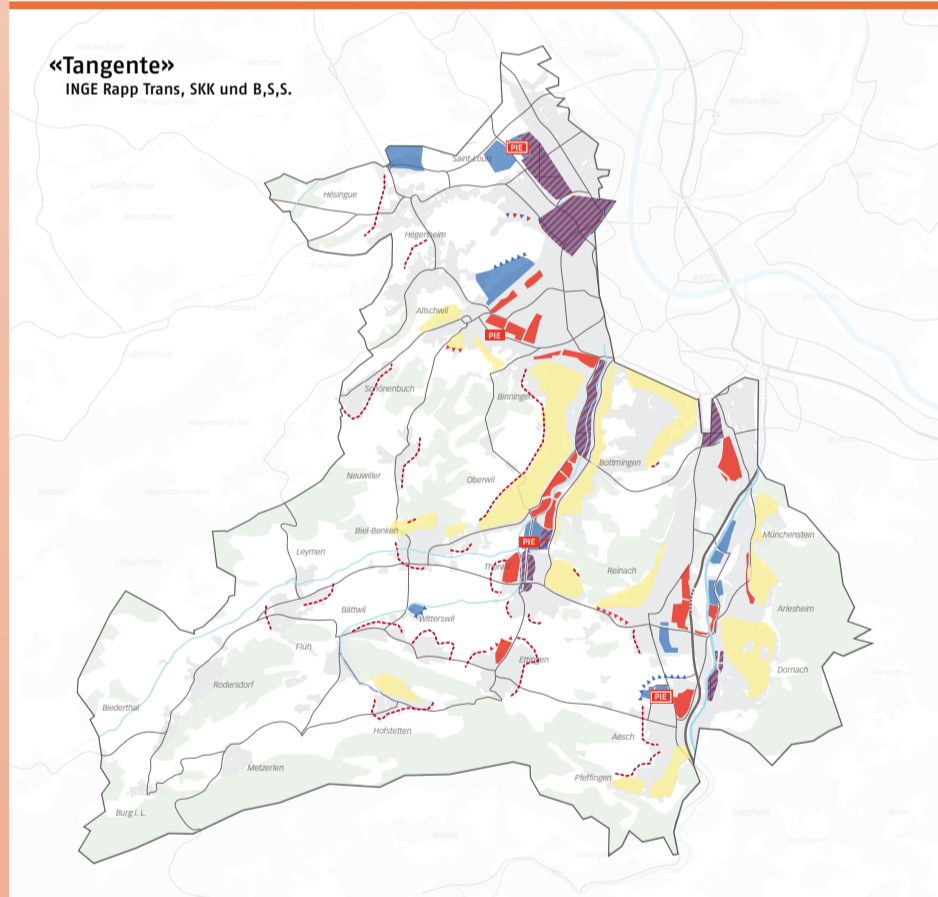
## > Siedlung

Für den Bereich Siedlung legten die drei Planungsteams insbesondere folgende Massnahmen vor, die zur Verwirklichung ihrer Zukunftsbilder notwendig wären:

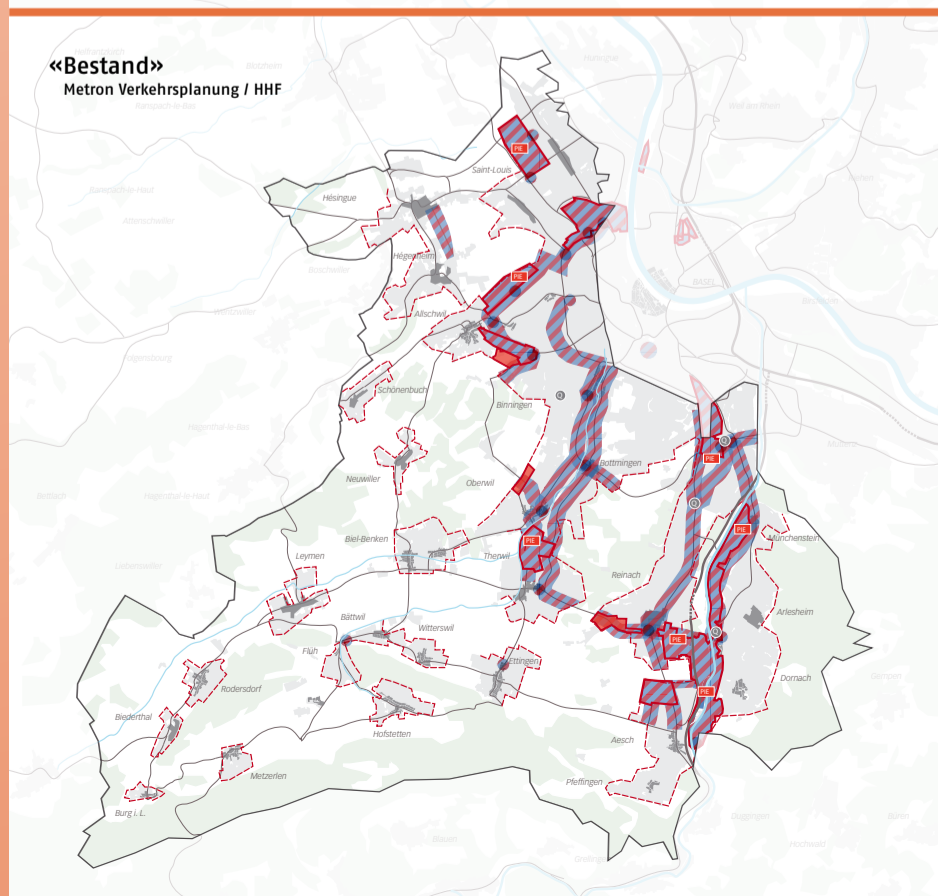
- > Festlegung von klaren Siedlungsbegrenzungslinien
- > Umsetzung von Verdichtungsgebieten im Umfeld von ÖV-Umsteigeknoten und in Entwicklungsschwerpunkten in der Agglomeration
- > Umsetzung von unterschiedlichen Verdichtungsformen je nach Lage und Kontext



- > Umsetzung einer stadtnahen Verdichtung auf gut erschlossenen Achsen, gekoppelt mit Freiraumkonzepten
- > Entwicklung und Aufwertung der Siedlungsränder
- > Sicherung der hochwertigen Hangwohnlagen
- > Längerfristig massvolle Ergänzungen und Erweiterungen des Siedlungsgebietes



- > Festlegung von klaren Siedlungsbegrenzungslinien
- > Umnutzung von Gebieten wie z. B. Industrie- und Gewerbebrachen (Transformationsgebiete)
- > Umsetzung von Verdichtungsgebieten entlang Hauptverkehrsachsen und im Umfeld von ÖV-Umsteigeknoten in der Agglomeration
- > Erneuerung und Aufwertung der Kernzonen u. a. mit neuen Nutzungen und durch Verkehrsberuhigung



- Schlüsselprojekt 1. Priorität
- Schlüsselprojekt 2. Priorität
- Siedlungsverdichtung / neue Überbauung:  
Wohnen / Wohnen+Arbeiten / Arbeiten im bestehenden Siedlungsgebiet
- Entwicklungsschwerpunkt Wohnen
- Entwicklungsschwerpunkt Wohnen+Arbeiten
- - - Siedlungsbegrenzung
- ▼▼▼ Siedlungserweiterung Wohnen / Arbeiten
- - - Siedlungsränder mit kleinen Arrondierungen
- Wohnen an Hanglagen
- P.I.E. Publikumsintensive Einrichtung
- ⊙ Aufwertung der Quartierzentren
- ⊙ Aufwertung der Kernzonen
- Aufwertung / Verdichtung im Umfeld von Umsteigepunkten

# Massnahmen

## > Verkehr

Für den Bereich Verkehr legten die drei Planungsteams verschiedene Massnahmen vor, die zur Verwirklichung ihrer Zukunftsbilder notwendig wären. Als Schlüsselmassnahmen vor **2030** bzw. von **2030–2050** gelten:

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- > Ausbau / Aufwertung H18 (Staumanagementmassnahmen)
- > Autobahnzubringer Allschwil, Umnutzung Route douanière und flankierende Massnahmen
- > Tunnel Allschwil und Umgestaltung Binningerstrasse
- > Tunnel Binningen und flankierende Massnahmen
- > Anpassung Strassenerschliessung Arlesheim (Verbesserung der Erreichbarkeit der H18)
- > Strasse Reinach-Süd und Umgestaltung der Bruggstrasse

### Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- > Neue innerstädtische S-Bahn-Linie
- > Verschiedene Tramverlängerungen: Linie 2 nach Bottmingen, Linie 8 nach Allschwil, Linie 11 nach Saint-Louis und Tramverlängerung bis zum Bahnhof Aesch
- > Tieferlegung des Regiotrams zwischen Bottmingen und Basel
- > Verlängerung der Tramlinie 11 nach Saint-Louis
- > Tramverbindung Reinach-Dornach
- > Starke Priorisierung der tangentialen städtischen Busverbindungen (Linie 36)

### Kombinierte Mobilität

- > Umgestaltung und Neuorganisation der Umsteigepunkte

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

- > Autobahnzubringer Allschwil
- > Stadtnahe Strassentangente (Tunnel) und Verbindung D105 (Frankreich) / Allschwil (Route des Carrières)
- > Entflechtung MIV / ÖV bei neuralgischen Kreuzungspunkten

### Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- > Expresstrams Ettingen-Basel X10 und Aesch-Basel X11
- > Tramtunnel Bruderholz
- > Verlängerung der Tramlinie 11 nach Pfeffingen
- > Umsetzung des Tangentialbuskonzepts mit sechs neuen Linien
- > Entflechtung ÖV / MIV bei neuralgischen Kreuzungspunkten

### Fuss- und Veloverkehr

- > Ausbau des Velonetzes in Abstimmung mit Freiraumkonzepten

### Kombinierte Mobilität

- > Bau von zusätzlichen P+R- und B+R-Standorten

### Motorisierter Individualverkehr (MIV)

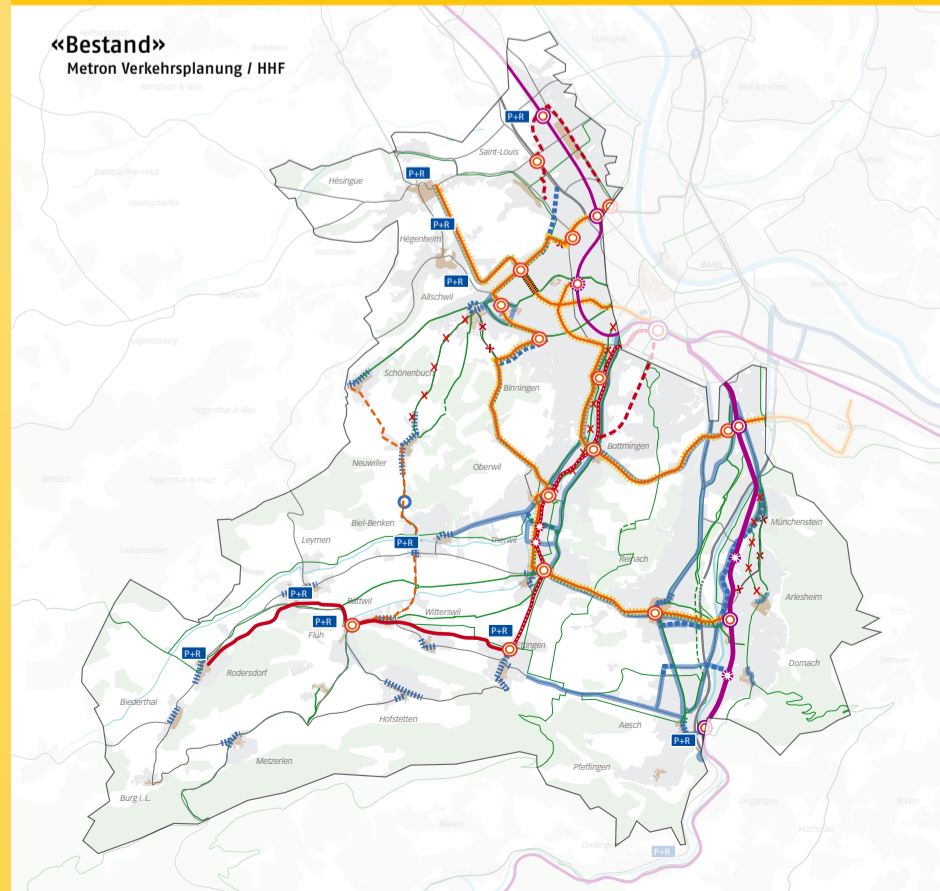
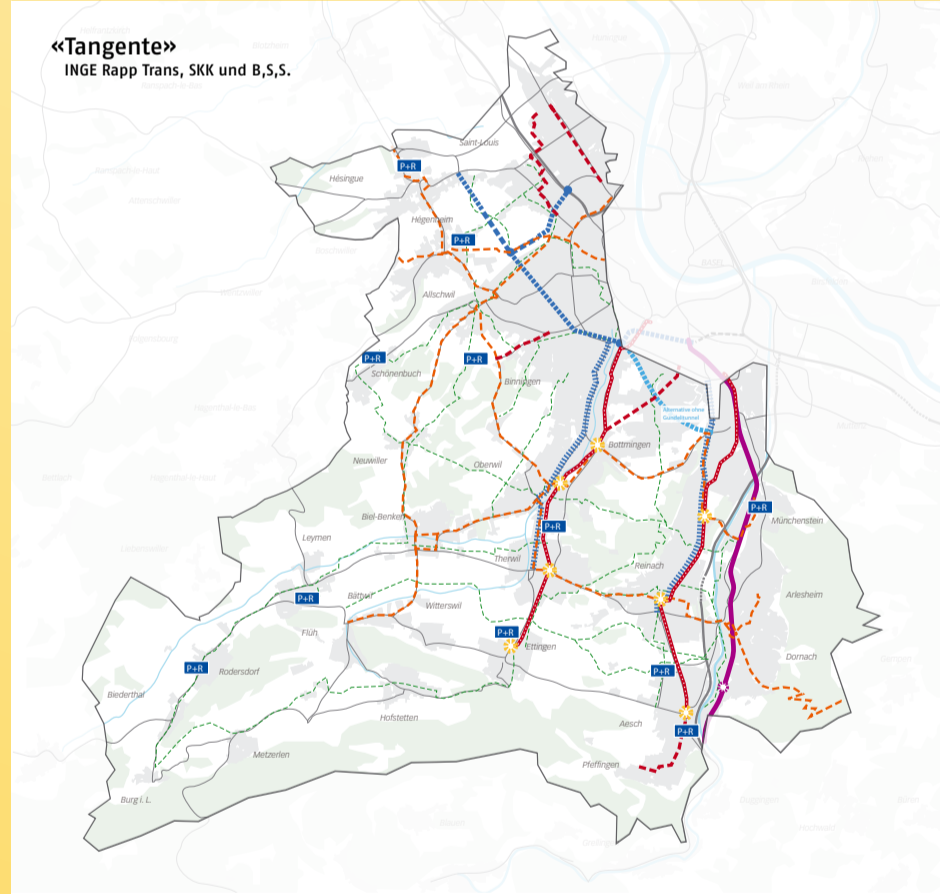
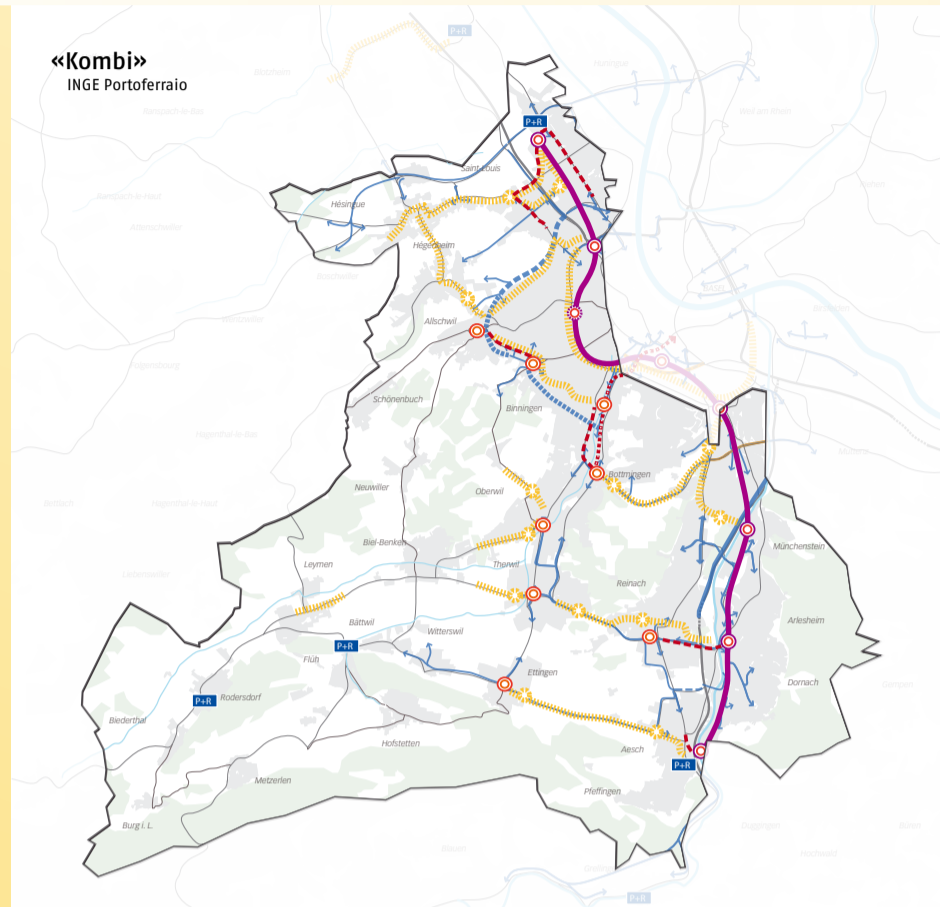
- > Anschluss Dornach
- > Ausbau zu Hauptverkehrsstrassen in Münchenstein (Tal- und Tramstrasse) sowie zwischen Münchenstein und Arlesheim (Widenhof-Dornachbrugg)
- > Regionale Verkehrssteuerung: Steuerung und Lenkung des MIV

### Öffentlicher Verkehr (ÖV)

- > Neue S-Bahnhaltestellen Apfelsee, Widenhof und Morgartenring
- > Anpassung der Signaltechnik auf der S-Bahn im Birstal für höhere Taktichte
- > Beschleunigung der Tramlinie 10 zwischen Basel und Ettingen und Schaffung einer Umsteigeplattform in Flüh
- > Neue Hochleistungsbuslinie 64 mit entsprechenden Anpassungen im Strassennetz zur ÖV-Priorisierung, insbesondere
  - Neubau Zubringer Bachgraben für ÖV-Priorisierung auf der Hegenheimerstrasse
  - Rück- und Umbau der Hegenheimerstrasse in Basel und der Bahnhofstrasse in Therwil zur Bus- und Veloachse
  - Busspuren / Ausbau des Hegenheimerweges und des Herrenwegs in Allschwil, der Langmattstrasse in Oberwil und der Brugger- und Sternenhofstrasse in Reinach

### Fuss- und Veloverkehr

- > Schaffung zusätzlicher Flächen für den Fuss- und Veloverkehr auf den Hauptstrassen durch Verbreiterung des Strassenraums
- > Tempo-30-Zonen auf allen Strassen in den Kernzonen



- MIV**
- Anpassung / Ausbau Strassennetz
  - Neue Netzelemente (oberirdisch / unterirdisch)
  - Verkehrsberuhigung
  - Sperrung für MIV an Werktagen (HVZ)
- ÖV**
- Stärkung / Anpassung S-Bahnlinie
  - Neue S-Bahn-Haltestellen
  - Stärkung Tramlinie / Beschleunigung Tram
  - Neue/Verlängerung Tramlinie / Neue Haltestelle
  - Stärkung / Anpassung Buslinie
  - Neue Buslinie
  - ÖV-Priorisierung
  - Umsteige-/Verknüpfungspunkt bzw. -knoten
  - Bahn / Tram / Bus
  - Tram / Bus
- LV**
- Optimierung bestehender Netzelemente
  - Neue Netzelemente
  - Tempo-30-Zonen
- Kombinierte Mobilität**
- Neue bzw. Erweiterung bestehender P+R-Anlagen

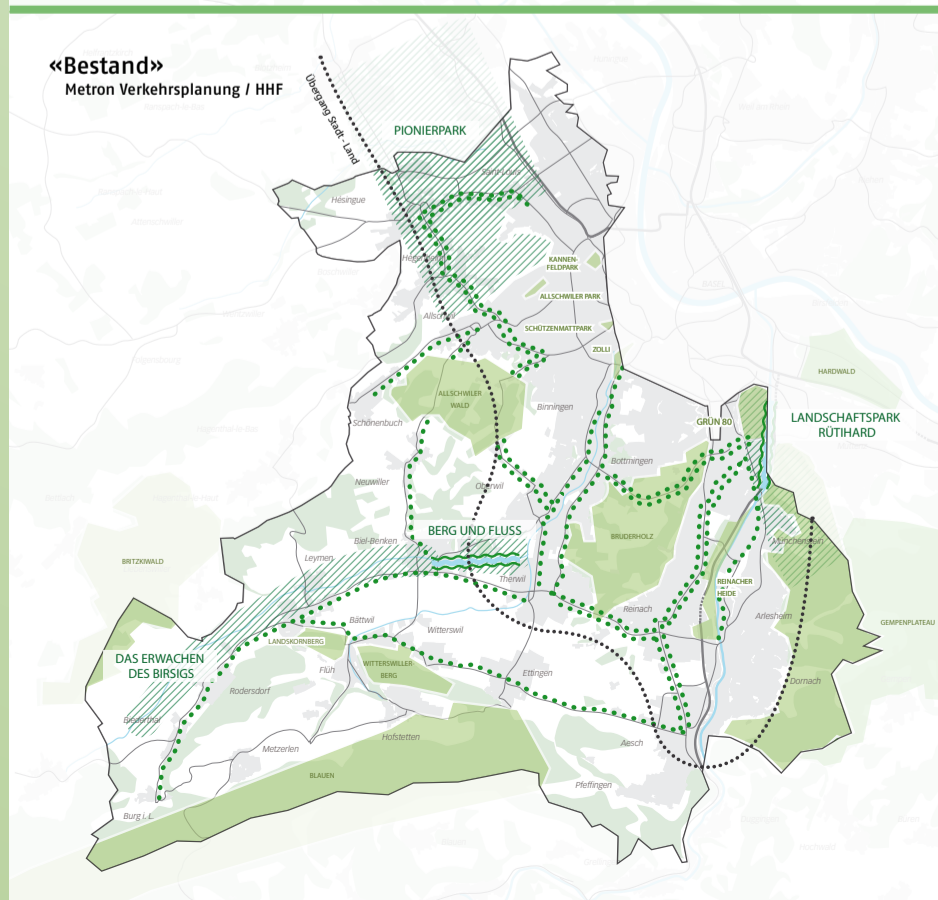
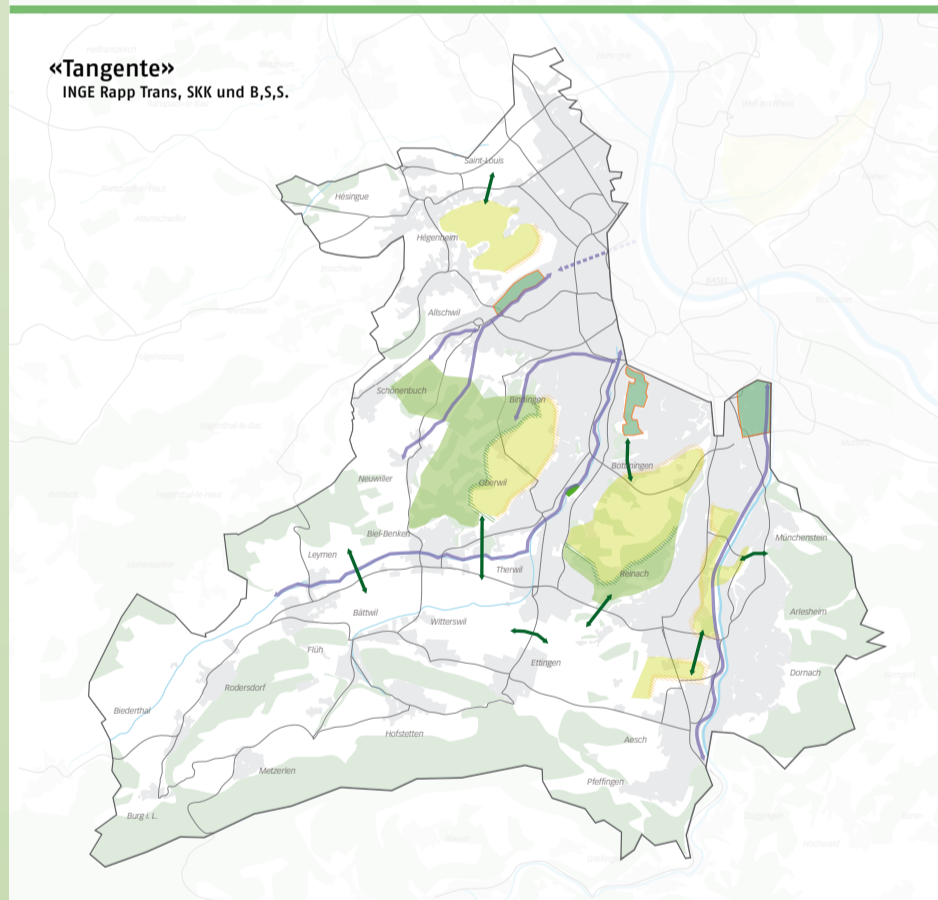
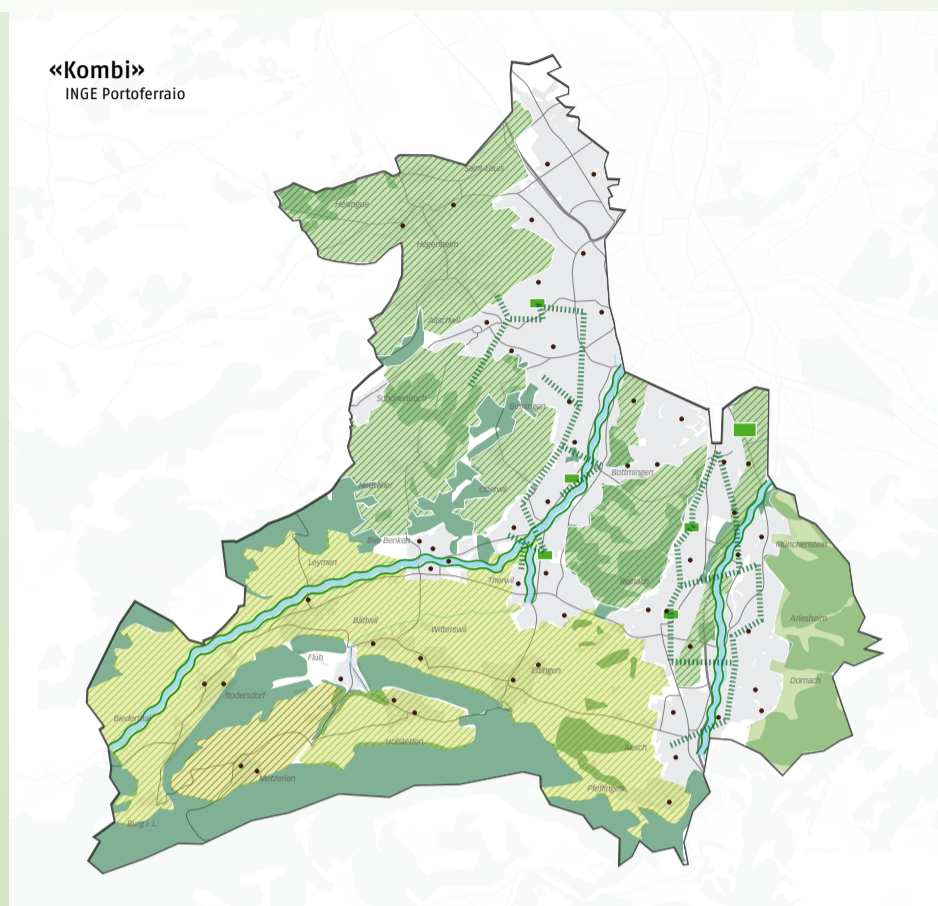


# Massnahmen

## > Landschaft

Für den Bereich Landschaft legten die drei Planungsteams insbesondere folgende Massnahmen vor, die zur Verwirklichung ihrer Zukunftsbilder notwendig wären:

- > Umsetzung von neuen Parkanlagen in dichten und bevölkerungsreichen Quartieren in der Agglomeration
  - > Umsetzung eines attraktiven und feinmaschigen Netzes für Fussgänger und Velofahrer zu den stadtnahen Erholungsräumen
  - > Erhaltung der Binner Höhe, des Bruderholz und des Gempen als Freiräume
  - > Aufwertung des Birs- und des Birsgraus
  - > Standortgerechte, umweltschonende und ökologische Bewirtschaftung der Landwirtschaftsflächen
- 
- > Umsetzung von verschiedenen Landschaftsparks (Bruderholz, Binnerhöhe, Saint-Louis/Hégenheim, Reinach/Aesch, Birstal/Reinacher Heide) mit unterschiedlichen Schwerpunkten
  - > Gestaltung der Übergänge zwischen Wald und Landschaftsparks
  - > Schaffung von Verbindungen zwischen urbanen Freiräumen (Stadtparks) und übergeordneten Erholungslandschaften
  - > Aufwertung der Freiraumachsen entlang der Gewässer
- 
- > Umsetzung von Alleen bzw. Baumreihen entlang von Hauptachsen in der Agglomeration bzw. im ländlichen Raum
  - > Umsetzung eines grenzüberschreitenden Landschaftsparks («Pionierpark») zwischen Allschwil, Hégenheim und Hésingue
  - > Umsetzung des Landschaftsparks Rütihard (u.a. Renaturierung der Birs, Aufwertung des Fussgänger- und Velonetzes)
  - > Aufwertung des Birsgraus zwischen Biederthal/Rodersdorf und Oberwil/Therwil u.a. mit einem durchgehenden Uferweg



- Landschaftlich geprägte Erholung (Landschaftspark)
- Stadtnah geprägte Erholung / Erholungswald
- Überregionaler Kulturraum
- Landwirtschaft: Förderung FSC-Standards / Waldrandpflege
- Schwerpunkte Freiraumentwicklung
- Parks (Strategie)
- Naturnaher Waldbau (FSC)
- Entwicklung Infrastrukturbezogener Freizeitraum
- Vernetzung Freiräume
- Aufwertung Flussraum und Wasserwege
- Siedlungsraum mit Ausgleichsflächen
- Baumreihen/Alleen
- Gestaltung Übergänge Wald-Landschaftspark
- Gestaltung Übergänge Siedlung-Landschaft
- Schaffung von Freiraumverbindungen
- Aufwertung Freiraumachse entlang der Gewässer

# Variantenstudium

## > Strassentangente

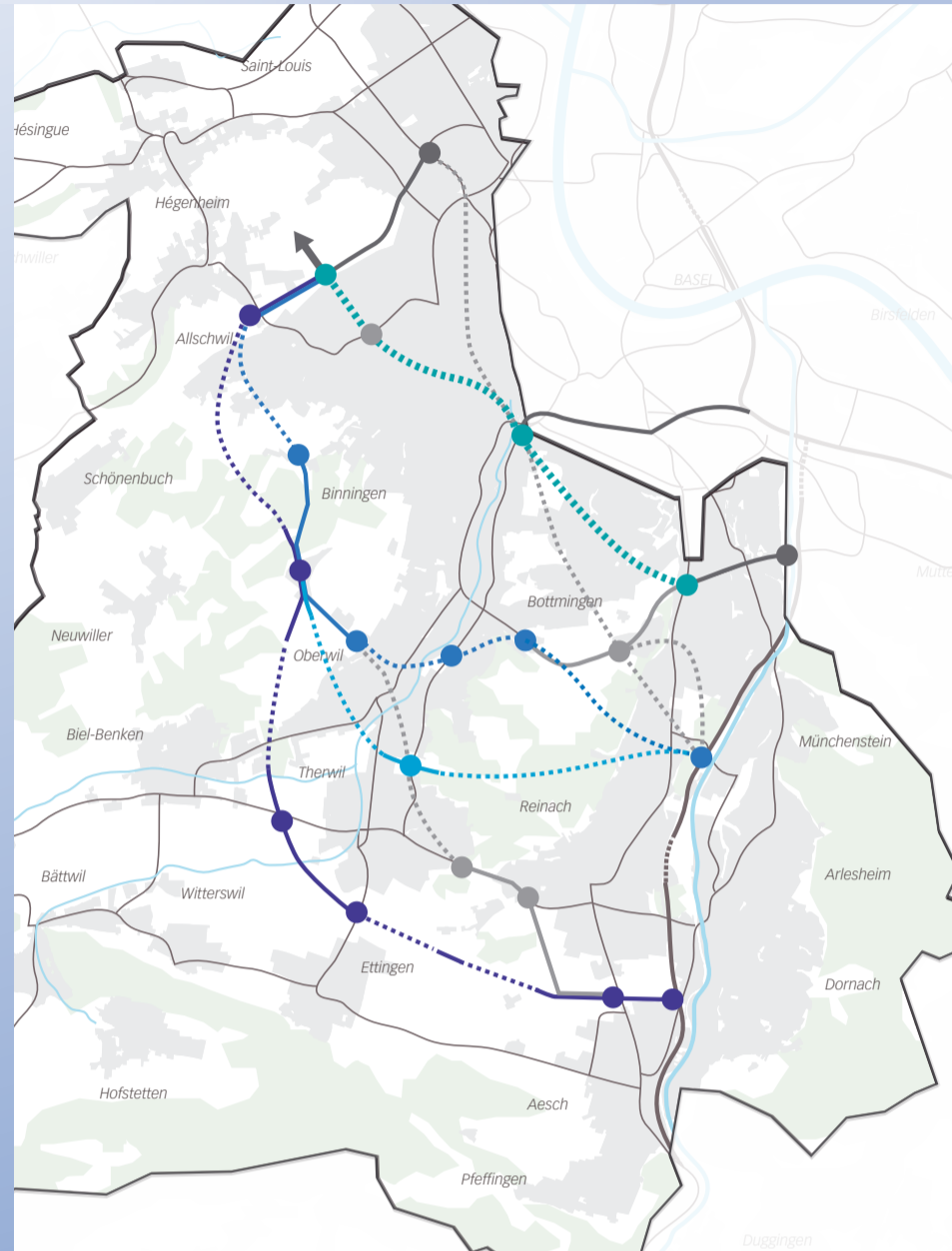
Was ist aus der früheren Idee einer Südumfahrung geworden? Rapp Trans erhielt einen Zusatzauftrag, um die optimale Linienführung einer Strassentangente im ELBA-Gebiet zu suchen.

### Die Ergebnisse

- > Die stadtnäheste Variante (Dorenbach–Allschwil Bachgraben–A35/Route des Carrières) erzielt die beste Gesamtbewertung. Insbesondere beim Bau des Gundelitunnels führt diese vorwiegend unterirdische Strasse zu einer deutlichen Entlastung dicht besiedelter Gebiete (Grossbasel West, Allschwil, Vorderes Leimental, Ettingerstrasse Aesch–Ettingen, Ost- und Nordtangente) bei vergleichsweise geringen lokalen Mehrbelastungen.
- > Diese Linienführung ist deshalb als Massnahme in der Gesamtplanung des Teams INGE Rapp Trans, SKK und B,S,S. integriert worden.
- > Die Südumfahrung schneidet bei der Mehrzahl der Kriterien schlechter ab als eine stadtnahe Strassentangente.

#### Das Vorgehen

- > Schritt 1: Prüfung von sechs Linienführungen und jener der früher angedachten Südumfahrung, grobe Bewertung in Sachen Raumplanung, Landschaft und technische Machbarkeit
- > Schritt 2: Reduktion auf drei Linienführungen und jene der Südumfahrung, vertiefte Bewertung aufgrund von drei Hauptzielen: Qualität der Verkehrssysteme verbessern, Siedlungsentwicklung nach innen fördern, Umweltbelastung und Ressourcenverbrauch vermindern



# Abklärungen

## > S-Bahn-Tangente

Im Rahmen des Ideenwettbewerbs wurde aufgrund eines Teamvorschlags in verschiedenen Gremien über das Potenzial einer S-Bahn-Tangente gesprochen. INFRAS erhielt den Auftrag, diesen Ansatz vertieft abzuklären.

### Die Ergebnisse

- > Es ist keine ausreichende Nachfrage absehbar, die eine S-Bahn-Querverbindung rechtfertigen könnte.
- > Eine Entlastung der Hauptverkehrsachsen ist nicht erkennbar, weder in Bezug auf die Nachfrage noch in Form einer Verkürzung der Reisezeit.
- > Für das Regio-S-Bahn-Netz ergeben sich keine Vorteile, sondern eher Konflikte mit dem geplanten S-Bahn-Herzstück Basel.

#### Das Vorgehen

- > Schritt 1: Entwicklung von drei Grundvarianten der Linienführung zwischen Dornach–Arlesheim, Oberwil/Therwil und St. Johann (Shuttle, Ring und Integration) sowie Abklären der Variante Rückgrat einer S-Bahn-Tangente
- > Schritt 2: Abklären der erwarteten Nachfrage (Fahrgastvolumen) auf dieser Querverbindung im Jahr 2030
- > Schritt 3: Aufzeigen möglicher Betriebskonzepte
- > Schritt 4: Gegenüberstellen von Kosten und Nutzen einer S-Bahn-Tangente

